

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

ATO JUSTIFICATÓRIO Nº 003/2025 – GARR/APPA

Protocolo: 21.083.302-1

Interessado: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA – APPA

Referências: Processo MPOR nº 50050.006704/2023-73

Assunto: Ato Justificatório para licitação de área **PAR25**, localizada no Porto Organizado de Paranaguá/PR, destinada a movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos de origem vegetal

Sumário

1. OBJETIVO	3
2. INTRODUÇÃO	3
3. CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS PARA AS LICITAÇÕES DO PAP.....	6
4. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO PAR25.....	10
5. <i>DUE DILIGENCE</i> JURÍDICA.....	15
6. APLICAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES E CONTRATOS AOS CERTAMES DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS (LEI Nº 14.133/2021).....	16
7. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO – “MAIOR VALOR DE OUTORGA”20	
8. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DE OUTORGA.....	20
9. DO PAGAMENTO DO VALOR DE OUTORGA	21
10. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE DAS LICITAÇÕES.....	21
11. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO	23
12. DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL – EVTEA PARA A ÁREA PAR25	23
13. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEA’S DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULA A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS.....	25
14. CONSIDERAÇÃO DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS NOS EVTEAS.....	26
15. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO E COMPETIÇÃO.....	26
16. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS	27
17. VERIFICAÇÃO DOS ASPECTOS CONCORRENCIAIS	28
18. JUSTIFICATIVA PARA ADOÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADAS NO PAR25 E SUA FUNDAMENTAÇÃO.....	29
19. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE “PREÇO TETO”	30
20. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO	37

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

21.	FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO	39
22.	CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO - SPE.....	40
23.	UTILIZAÇÃO DO VALUE AT RISK (VaR) PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL.....	41
24.	DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 9,92%	43
25.	JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS	44
26.	OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL	45
27.	ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS.....	46
28.	CONCLUSÃO	48

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

1. OBJETIVO

- 1.1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura da licitação de área localizada no Porto Organizado de Paranaguá/PR, denominada **PAR25**, destinada à movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos Vegetais no âmbito do planejamento da APPA e do Governo Federal.

2. INTRODUÇÃO

- 2.1. Primeiramente, cumpre esclarecer 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 precípua, a alocação eficiente de recursos, com vistas à satisfação do interesse público.
- 2.2. Conforme Martins (2011), tais políticas podem ser intituladas como 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, se dão por meio de diversas espécies de programas, diretrizes e atos normativos, e constituem, assim, 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 nº. 12.815/2013, resultante do projeto de lei de conversão da Medida Provisória nº. 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*:

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

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 nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e nº 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). [...]

6. 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.

7. 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. [...]

8. Por fim, a proposta de Medida Provisória estabelece regras de direito intertemporal no capítulo destinado as disposições finais e transitórias, com vistas a garantir novos investimentos e conferir segurança jurídica aos contratos de arrendamento, contratos de adesão e aos termos de autorização.

9. 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.

10. 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.

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

11. 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 encontra-se a instituição de medidas, com vistas a assegurar a realização dos investimentos em infraestrutura portuária necessários e 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, 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 reduzindo custos aos usuários.
- 2.6. No tocante aos novos arrendamentos, objeto desta Nota, foi anunciado em 2012 – primeiramente em 15 de agosto e, em segundo momento, em 6 de dezembro –, o módulo portuário do Plano de Investimentos em Logística (PIL - Portos), acompanhado pela edição da Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012 (posteriormente convertida na Lei 12.815/2013), e pelas Portarias-SEP/PR nº 15, de 15/2/2013 e nº 38, de 14/3/2013.
- 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, num primeiro momento, a vencer até 2017.
- 2.8. As justificativas das diretrizes e atos praticados pelo poder concedente e pela Agência Reguladora para a definição da modelagem dos arrendamentos se deram através dos seguintes atos:

Portaria SEP/PR nº 15, de 15/2/2013 – Definição de áreas passíveis de arrendamento, as quais seriam objeto de estudos para avaliação da viabilidade técnica, econômica e operacional.

Portaria SEP/PR nº 38, 14/3/2013 – Divulgação de chamamento para empresas interessadas na elaboração de estudos para 159 áreas, com definição da modelagem a ser utilizada.

Portaria Conjunta SEP/PR-ANTAQ 91, de 24 de junho de 2013– Constituição de Comissão Mista, composta por quatro membros da SEP/PR e cinco membros da ANTAQ, com o objetivo de avaliar e selecionar os projetos e/ou estudos de viabilidade, os levantamentos e as investigações, referidos na Portaria SEP/PR 38/2013.

Ofício 178/2013-DG, de 11/10/2013 - 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

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

posteriormente pelos Ofícios nº 38/2013-GAB, de 16/10/2013, e nº 39/2013-GAB, de 17/10/2013.

Ofício 39/2013-GAB, de 17/10/2013 - 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.

Acórdão nº 1.077/2015 TCU-Plenário, de 06/05/2015, que autoriza as licitações do Bloco 1 do PAP.

Acórdão nº 2.413/2015 TCU-Plenário, de 30/09/2015 - Aprovação Final pelo TCU da licitação de 8 áreas pelo critério de Maior Valor de Outorga.

- 2.9. A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, por meio do Ofício nº 75/2023/SNPTA-MPOR, de 13 de março de 2023, instou a INFRA S.A a iniciar o estudo do terminal portuário **PAR25**, de modo a servir como base à abertura do procedimento licitatório.
- 2.10. Há que se destacar que os estudos que embasam o processo licitatório são referenciais, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, por meio de Projeto Executivo a ser aprovado pela Autoridade Portuária, a partir do Plano Básico de Implantação - PBI, analisado preliminarmente pela APPA, seguindo suas prerrogativas como Autoridade Portuária, bem como Poder Concedente.
- 2.11. 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, que entendeu e concordou com a metodologia utilizada.
- 2.12. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantando pelo licitante vencedor, ressalte-se que a [Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas](#) (UNCRITAL) recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constantes nos estudos meramente referencial.
- 2.13. A partir desse formato, os interessados tem 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.
- 2.14. Com o fito de prover maiores informações aos interessados na área, a fim de que suas propostas sejam as mais aderentes à realidade, na Seção do Edital que trata da Visita Técnica, deve ser incluída a possibilidade de realização de estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros.

3. CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS PARA AS LICITAÇÕES DO PAP

- 3.1. Ao longo do exercício de 2012, intensificaram-se as discussões sobre a alteração do Marco Regulatório então em vigor, a Lei nº 8.630/93. O diagnóstico, à época, era de que havia a necessidade de se conferir maior ênfase na execução de investimentos privados nos portos, com

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

vistas ao aumento da capacidade de movimentação dos portos e terminais brasileiros, seja por implantação de novas instalações, seja pela melhoria da infraestrutura das instalações com contratos vigentes, resultando isso no aumento da competição do setor, em melhoria da eficiência na prestação dos serviços portuários, conseqüentemente, a redução do chamado “Custo Brasil”.

- 3.2. Sob a vigência do marco regulatório anterior, até o final de 2012, estimava-se que quase uma centena de contratos de arrendamentos portuários necessitava de providências por parte do Poder Público, em razão da proximidade de seu termo contratual ou em virtude de estarem efetivamente vencidos.
- 3.3. O Governo Federal, por meio da Casa Civil, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Ministério da Fazenda, Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), ANTAQ, dentre outros atores, coordenou diálogos com toda a comunidade portuária, visando elaborar o desenho do novo marco, que contempla o arrendamento de áreas nos portos organizados.
- 3.4. A Nova Lei dos Portos, dispendo sobre a exploração de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. A nova Medida Provisória revogou a Lei nº 8.630/93, alterando significativamente as regras referentes aos arrendamentos portuários.
- 3.5. Dentre as alterações trazidas pela MP nº 595/2012, destacam-se as mudanças no critério de julgamento das licitações e a redefinição de competências da Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR - que assumiu o papel de Poder Concedente, e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, como poder fiscalizador e regulador e responsável pela realização das licitações e das administrações portuárias, responsáveis por apoiarem essas atividades.
- 3.6. Tendo por base sua nova competência estabelecida pela citada MP, a SEP/PR, no intuito de definir as áreas com potencial de realização de licitações nos portos brasileiros, iniciou levantamento junto às autoridades portuárias, por meio do Ofício Circular nº 22/2013/SEP, de 29 de janeiro de 2013.
- 3.7. Com base nesse levantamento e a partir dos diálogos com os diversos atores portuários, foram mapeadas 159 áreas passíveis de serem arrendadas ao setor privado e suas respectivas necessidades de investimento.
- 3.8. Os critérios estabelecidos para a escolha das áreas do Programa de Arrendamentos Portuários foram:

A existência de contratos vencidos e a vencer até 2017, tendo em vista que esse prazo foi considerado razoável para que as licitações ocorressem, já considerando o ineditismo do caso e os imprevistos eventuais em processos licitatórios de arrendamentos. Até 2017, poder-se-ia então realizar novos levantamentos com outra “data de corte” estabelecida, para a elaboração de nova rodada de licitações, conforme conveniente. Foram identificadas 117 áreas nessa condição, conforme indicado na Tabela 01:

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

Vencimento	Não Prorrogável	Prorrogável	TOTAL
Vencidos	43	3	46
Até 2013	12	1	13
Em 2014	13	4	17
Em 2015	5	9	14
Em 2016	4	9	13
Em 2017	8	6	14
Total	85	32	117

Tabela 01 - Áreas para licitação no PAP

Eventuais áreas livres *greenfield* em relação à quais havia sinalização de interesse.

- 3.9. Foi então publicada a Portaria SEP nº 15, de 15 de fevereiro de 2013, comunicando que a SEP/PR havia publicado, em seu sítio eletrônico (www.portosdobrasil.gov.br), as informações relativas aos empreendimentos dentro dos Portos Marítimos Organizados, passíveis de serem licitados¹, conforme previsto no art. 49 da Medida Provisória nº 595/2012. (Anexo I).
- 3.10. É importante observar nas tabelas apresentadas que as áreas que apresentavam disponibilidade imediata foram aquelas que, à época da publicação da portaria, estavam com seus contratos vencidos ou eram áreas *greenfield*.
- 3.11. Deu-se assim ampla publicidade às áreas potenciais para novas licitações, possibilitando que empresas interessadas apresentassem Manifestações de Interesse em realizar estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para subsidiar os procedimentos licitatórios, dentre elas a Estruturadora Brasileira de Projetos – EBP, que por meio da Portaria SEP nº 38, de março de 2013, foi autorizada, sem exclusividade, a desenvolver projetos e/ou estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações dos novos contratos de arrendamentos dos terminais portuários. A citada portaria foi precedida por análise técnica e jurídica.
- 3.12. Consoante consta nos Blocos de Projetos e no Termo de Referência para o Desenvolvimento dos Estudos, respectivamente Anexos I e II da Portaria SEP/PR nº 38/2013, o objeto da autorização era o desenvolvimento de estudos referentes a 159 áreas de arrendamentos dentro de portos públicos passíveis de serem licitadas, bem como de duas concessões, a saber, Imbituba e Manaus, para entrega no prazo de 225 dias a contar da publicação da Portaria.
- 3.13. Nesse sentido, as áreas portuárias contempladas no escopo da Portaria em tela foram originalmente distribuídas em 04 blocos, a saber: **Bloco 01:** os Portos de Santos/SP, Belém/PA, Santarém/PA, Outeiro/PA, Miramar/PA e Vila do Conde/PA; **Bloco 02:** os portos de Salvador/BA, Aratu/BA, São Sebastião/SP e Paranaguá/PR; **Bloco 03:** os portos de Cabedelo/PB, Fortaleza/CE, Itaqui/MA, Santana/AP, Maceió/AL, Recife/PE e Suape/PE, e **Bloco 04:** os portos de Itaguaí/RJ, Itajaí/SC, Niterói/RJ, Porto Alegre/RS, Rio de Janeiro/RJ, Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Manaus/AM, São Francisco do Sul/SC e Vitória/ES.
- 3.14. Optou-se por priorizar no Bloco 1 do programa as áreas do Porto de Santos, considerando sua importância estratégica para a economia nacional, por se tratar do maior porto público brasileiro, e as áreas dos portos da Companhia Docas do Pará, tendo em vista a recente prioridade dada pelo Governo para a melhoria das soluções logísticas em direção ao Arco Norte brasileiro, principalmente no que se refere aos granéis vegetais.

¹ Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/arrendamentos/areas-passiveis-de-arrendamento-definidas-pela-portaria-sep-pr-15>

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

- 3.15. Também se vislumbrou uma divisão de blocos que levasse em conta questões geográficas (por exemplo, portos das regiões norte e nordeste no bloco 3 e portos das regiões sul e sudeste no Bloco 4), o que naquele momento tornou mais eficiente a elaboração dos estudos, já que foram demandadas visitas e levantamentos de informações *in loco* por parte das equipes responsáveis.
- 3.16. É importante ressaltar que foram recebidas mais de 3.000 propostas de melhorias aos documentos disponibilizados no período de Consulta Pública. Todas as contribuições foram avaliadas e muitas foram incorporadas.
- 3.17. Como já mencionado, foram realizados de forma resumida, no âmbito do TCU, os seguintes procedimentos de acompanhamento referentes ao Programa de Arrendamentos Portuários:
- a) houve a publicação do Acórdão nº 3.661/2013, condicionando a publicação dos editais de licitação do Bloco 1 do PAP à adoção de 19 condicionantes;
 - b) após a apresentação de complementações e justificativas e de pedido de reexame pela SEP/PR, foi atestado o cumprimento de 15 das 19 condicionantes, no Acórdão nº 1.555/2014, na sequência, o Deputado Augusto Rodrigues Coutinho de Melo opôs Embargos de Declaração contra o Acórdão nº 1.555/2014, que foram rejeitados pelo Acórdão nº 0828/2015;
 - c) por fim, mais de um ano e meio após os estudos e minutas de editais de licitação terem sido enviadas à Corte de Contas, foi atestado o cumprimento das 4 condicionantes que ainda estavam pendentes, por meio do Acórdão nº 1.077/2015, liberando-se as licitações do Bloco 1 do PAP, desde que cumpridos certos requisitos (os quais foram atendidos).
- 3.18. Após a decisão de submeter apenas estudos referentes à Fase 1 do Bloco 1 do PAP, consideradas áreas prioritárias, e após esclarecimentos finais prestados pela SEP/PR, foi exarado o Acórdão nº 2.413/2015, atestando, como já mencionado, que “não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo concessório do Bloco 1, Fase 1, do programa de arrendamentos portuários”.
- 3.19. Vale lembrar que em 2019, através do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019, após alcançar os índices estabelecidos pela Portaria nº 574/2018, a Autoridade Portuária – APPA tornou-se a Poder Concedente.
- 3.20. A área **PAR25** consta no Anexo I do 2º Termo Aditivo do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019, que contempla o cronograma de ações de 2022-2025 da Autoridade Portuária.
- 3.21. Além disso e para fins de manutenção do ordenamento já estabelecido a Autoridade Portuária como competente para realizar os leilões que anteriormente eram praticados pela Antaq, criou sua própria comissão de licitação através da Portaria nº 036/2024-APPA (vigente), denominada Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP, tendo inclusive, já realizado 04 leilões nos mesmos moldes estabelecidos, os quais contemplam as áreas PAR12, PAR32, PAR50 e PAR09.

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

4. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO PAR25

4.1. A área denominada **PAR25**, localizada no Porto de Paranaguá-PR, destina-se à movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos Vegetais, em alinhamento aos instrumentos de Planejamento – Plano Mestre e Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – vigentes, no âmbito da APPA e do Governo Federal.

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



Figura 01: Área de arrendamento PAR25 – Porto de Paranaguá/PR.
Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

4.3. A superfície total da área a ser disponibilizada ao futuro arrendatário é de 43.459 m² (quarenta e um mil quatrocentos e oitenta metros quadrados). A assunção da área será realizada em duas fases distintas, conforme indicado a seguir:

- Primeira fase (área 1) - Prevista para o primeiro ano de contrato (2025), correspondendo cerca de 18.888 m² (referente a área do arrendamento PAR16, contrato nº 01/94-LDC, 18.888 m²)
- Fase definitiva – Área total do arrendamento correspondendo o somatório da fase 01 com a área de arrendamento PAR17 (área 2) contrato nº 02/94-Interalli de 20.350 m² e a nova área destinada para buffer de caminhões de 4.221m², totalizando 43.459m². A fração de área do terminal (PAR17) e da área de buffer será incorporada em fevereiro de 2032.

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

- 4.4. Cumpre destacar que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA foi elaborado pela INFRA S.A. seguindo as práticas adotadas no setor portuário nacional para a exploração de áreas, estando apto a ser utilizado em procedimento licitatório.
- 4.5. As premissas neste ponto expostas serviram como diretrizes do Poder Concedente/APPA à INFRA S.A. na construção da modelagem do PAR25. Ainda, reiteramos que se tratam de premissas iniciais na modelagem do PAR25, como instrumento referencial e balizador do certame licitatório, não afastando futuras adequações/correções ao estudo.
- 4.6. Sendo assim, de acordo com a Tabela 02, foram adotadas as seguintes premissas na elaboração do EVTEA do PAR25:

PREMISSAS	DESCRIÇÃO
Variável de seleção do Leilão	Maior Valor de Outorga, definida por meio de diretriz do Poder Concedente.
Prazo contratual	35 anos
Receita média por unidade por tipo de produto movimentado	R\$ 37,96 por tonelada de Graneis Sólidos Vegetais. Consultar detalhes na Seção B – Estudo de Mercado.
Pagamentos a Agências Governamentais	Calculado de tal forma que o Valor Presente Líquido - VPL do Projeto seja igual à zero.
(Valor de Arrendamento) Divisão Fixo / Variável	50% fixo / 50% variável, definida por meio de diretriz do Poder Concedente.
WACC	9,92% a.a., conforme Acórdão N° 329-ANTAQ, de 30 de Maio de 2022.
Previsões de demanda	Desenvolvidas como parte da análise do estudo de mercado. Consultar as projeções na Seção B – Estudo de Mercado.
Cenário considerado	Tendencial (Base)
MME	Banda de variação calculada em 26,74% , aplicável sobre a movimentação prevista no cenário tendencial.
Capex	Custos de Capital elaborados como parte da análise de engenharia. Consultar Seção C - Engenharia e Anexo E-1 para as projeções e premissas relativas aos investimentos e à depreciação dos ativos.

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

PREMISSAS	DESCRIÇÃO																								
Programas de incentivos considerados	REIDI.																								
Opex	Custos Operacionais elaborados como parte da análise da operação. Ver Seção D - Operacional e Anexo E-1 para as projeções e premissas.																								
Despesas com Estudo/Leilão	Estudo: R\$ 384.347,67 (06/2023), considerado no fluxo de caixa. Leilão: R\$ 974.303,15 (06/2023), considerado no fluxo de caixa.																								
Método tributação	Otimização do método tributário (Lucro Real / Lucro Presumido)																								
Necessidade de Capital de Giro	Considera os seguintes ativos e passivos circulantes e seus respectivos prazos para receber e pagar: <table border="1" data-bbox="618 1020 1374 1190"> <thead> <tr> <th>RUBRICA</th> <th>PRAZO</th> <th>%</th> <th>APLICADA SOBRE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Contas a Receber</td> <td>15 dias</td> <td>4,1%</td> <td>Receita Operacional Líquida</td> </tr> <tr> <td>Impostos a Recuperar</td> <td>15 dias</td> <td>4,1%</td> <td>Receita Operacional Líquida</td> </tr> <tr> <td>Estoques</td> <td>15 dias</td> <td>4,1%</td> <td>Receita Operacional Líquida</td> </tr> <tr> <td>Contas a Pagar</td> <td>15 dias</td> <td>4,1%</td> <td>Despesas/custos operacionais</td> </tr> <tr> <td>Impostos</td> <td>15 dias</td> <td>4,1%</td> <td>Despesas/custos operacionais</td> </tr> </tbody> </table>	RUBRICA	PRAZO	%	APLICADA SOBRE	Contas a Receber	15 dias	4,1%	Receita Operacional Líquida	Impostos a Recuperar	15 dias	4,1%	Receita Operacional Líquida	Estoques	15 dias	4,1%	Receita Operacional Líquida	Contas a Pagar	15 dias	4,1%	Despesas/custos operacionais	Impostos	15 dias	4,1%	Despesas/custos operacionais
RUBRICA	PRAZO	%	APLICADA SOBRE																						
Contas a Receber	15 dias	4,1%	Receita Operacional Líquida																						
Impostos a Recuperar	15 dias	4,1%	Receita Operacional Líquida																						
Estoques	15 dias	4,1%	Receita Operacional Líquida																						
Contas a Pagar	15 dias	4,1%	Despesas/custos operacionais																						
Impostos	15 dias	4,1%	Despesas/custos operacionais																						
Outros parâmetros-chave																									
- Moeda do modelo	R\$																								
- Valores das previsões	Em termos reais																								
- Data base	06/2023																								

Tabela 02 - Premissas do projeto PAR25.
 Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

- 4.7. As atividades desenvolvidas na área de arrendamento PAR25 estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2022) do Porto Organizado de Paranaguá.
- 4.8. A área caracterizada como *brownfield* possui equipamentos que já se encontram em operação. Os bens existentes serão disponibilizados ao futuro arrendatário nas condições de conservação em que se encontram, podendo, assim, serem demolidas ou renovadas.

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

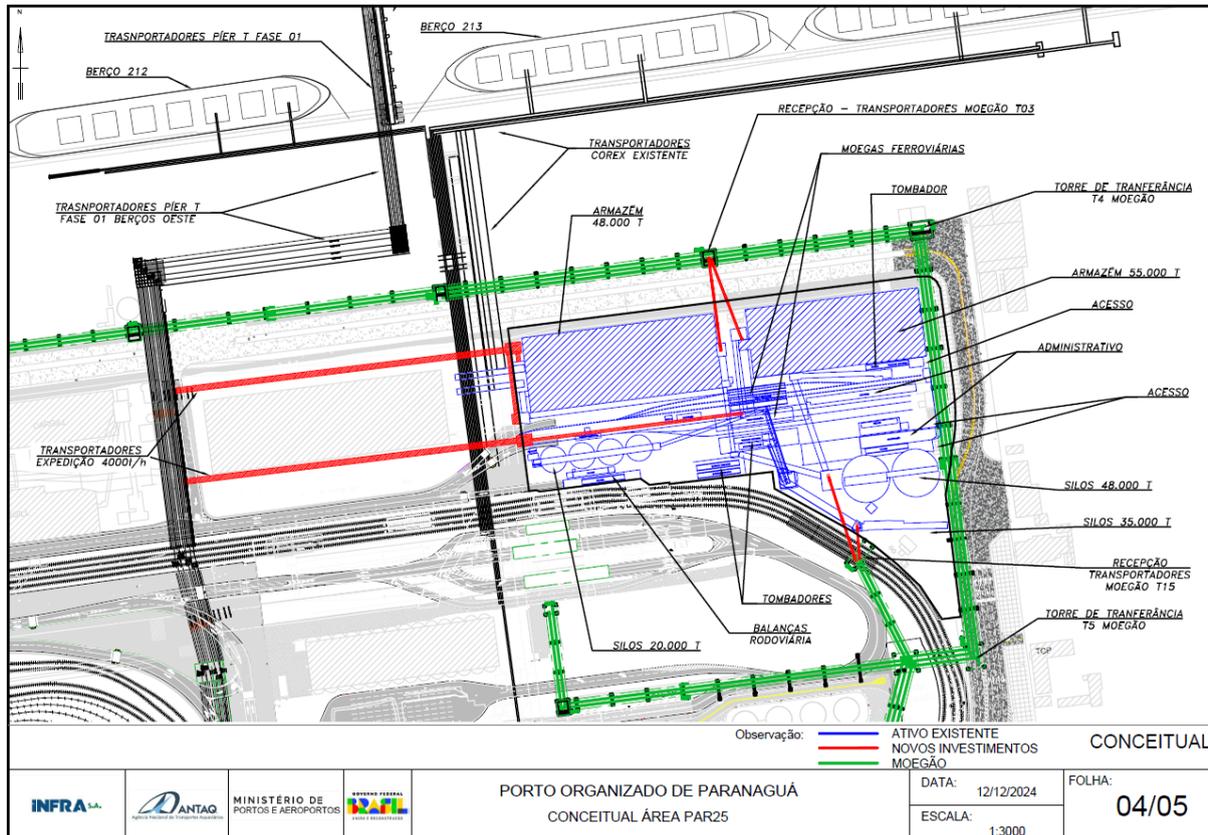


Figura 02: Layout conceitual da área de arrendamento PAR25 – Porto de Paranaguá/PR.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

- 4.9. A área de arrendamento PAR25 será atendida pelo atual corredor de exportação COREX durante os sete primeiros anos de contrato. Posteriormente o terminal será atendido pelos dois novos berços da 1ª Etapa do “Pier T” e os berços existentes 213 e 214.
- 4.10. Com objetivo de mitigar impactos relacionados a execução de obras da primeira etapa do pier T, o berço 212 será expandido em direção ao berço 211, em aproximadamente 35 metros, ação essa necessária, para resguardar o atendimento da demanda destinada ao COREX, durante a execução de obras, mantendo a oferta de três berços de atracação.
- 4.11. No que tange aos investimentos necessários, na modelagem do PAR25 foram considerados os seguintes investimentos mínimos a serem realizados pelo futuro arrendatário:
- Expansão do sistema de combate a incêndio: PAR16 (área 1) até o 7º ano contratual e PAR17 (área 2) até o 8º ano contratual;
 - Investimentos para o cercamento e pavimentação das áreas 1 e 2, destinada para *buffer* de caminhões, até o 8º ano contratual;
 - Investimentos em sistema transportador de correias para expedição da carga, compatível a capacidade de projeto do pier T (8.000 t/h), incluindo torre de transferência, balança de fluxo

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

e elevador de canecas: PAR16 (área 1) até o 7º ano contratual e PAR17 (área 2) até o 8º ano contratual; e

- Implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do Corredor Leste, denominado "Moegão" a ser realizado em 2 fases. Para a área PAR16, a partir da conclusão das obras do Moegão, de modo a atender as diretrizes e prazos definidos pela Administração do Porto. Para o PAR17, deverá ocorrer imediatamente após a assunção da área.

4.12. As estruturas civis (item "obras civis") e eletromecânicas (itens "estruturas metálicas", "Equipamentos eletromecânicos", "Instalações elétricas e automação"), da 1º Etapa do "Pier T", terão sua implantação atribuída direta ou indiretamente à Autoridade Portuária, que se reserva ao direito de repassar as obrigações a um concessionário que executará as obras, com supervisão/fiscalização da Autoridade Portuária. A execução está prevista até o 4º ano contratual dos arrendamentos PAR14, PAR15 e PAR25, contados a partir da data de assunção das áreas.

4.13. Com relação aos valores, a Tabela 03 apresenta o resumo dos resultados chave do modelo, tais como: receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, valor de remuneração inicial, Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL) com um prazo de 35 anos, os quais possuem data base jun/2023.

Receita Bruta Global	R\$ 4.621.794 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 1.110.508 k
Investimento Total	R\$ 233.491 k
Despesa Operacional Total	R\$ 1.546.460 k
Movimentação Total (t)	121.754 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 165,0 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 0,86
Valor de Remuneração inicial	R\$ 331.600 k
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,92%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o Imposto	11,04%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 34.863 k

Tabela 03 - Principais resultados do projeto PAR25.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

4.14. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, ressalta-se que durante o processo de atualização dos estudos, e em todas as suas fases, tais como: Elaboração de Estudos, Pré Audiência Pública, Pós Audiência Pública, Pré análise TCU, Pós Análise TCU, sempre são realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc.) junto à Autoridade Portuária/Poder Concedente, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Agência Nacional de

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

Transportes Aquaviários - ANTAQ e demais órgãos competentes, conforme o caso, para identificação de possíveis litígios judiciais ou outras alterações que possam impactar no andamento da licitação.

5. DUE DILIGENCE JURÍDICA

- 5.1. Neste tópico são analisados os potenciais passivos jurídicos referentes à área objeto de estudo. Trata-se de relatório de *due diligence* legal com o objetivo específico de identificar entraves à licitação ou custos decorrentes de obrigações envolvendo a área a ser licitada.
- 5.2. Especificamente, busca-se identificar situações que possam frustrar o certame licitatório ou gerar obrigação de ressarcimento por parte do poder público ou da futura arrendatária. Essa avaliação envolve a análise do histórico contratual da atual titular do contrato de exploração do terminal, a definição dos bens operacionais que poderão ser disponibilizados na licitação, análise de processos judiciais, administrativos ou, ainda, tratativas extrajudiciais que possa impactar o futuro empreendimento.
- 5.3. Esses levantamentos visam identificar situações como:
 - a) possibilidade de prorrogação ou manutenção do contrato atual, mediante liminar judicial ou outro instrumento;
 - b) existência de bens não reversíveis, passíveis de serem retirados do terminal ou indenizados pela futura arrendatária;
 - c) investimentos não amortizados realizados pela atual titular, que possam gerar direito à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual; e
 - d) outros fatores que possam gerar impactos jurídicos em relação à área a ser licitada.
- 5.4. Para a realização desses levantamentos, são feitas análises dos instrumentos contratuais ou acordos vigentes, se o caso, bem como informações da Autoridade Portuária, do Ministério de Portos e Aeroportos e da ANTAQ, especialmente no que diz respeito à existência de ações judiciais, administrativas ou procedimentos extrajudiciais envolvendo a área.
- 5.5. Esse relatório não visa fornecer ao mercado avaliação exaustiva de todos os aspectos que envolvem o negócio. Assim, os interessados, caso julguem necessário, deverão realizar seus próprios levantamentos visando avaliar os potenciais riscos ao negócio, além daqueles destacados no levantamento e nos estudos.
- 5.6. De acordo com a Procuradoria do Contencioso da APPA, não foram identificadas demandas judiciais envolvendo a área **PAR25** nas consultas extraídas dos registros da Diretoria Jurídica junto ao CPJ-3C, PROJUDI e E-PROC, que comprometam o bom andamento do processo licitatório do arrendamento.
- 5.7. Cabe mencionar os Autos nº 5013752-97.2013.4.04.7000, que tramita junto à 2ª Vara Federal de Curitiba, que trata de Ação Ordinária proposta em 16 de abril de 2013 pela Interalli Administração e Participações S.A. em face da ANTAQ e da União, objetivando, em síntese, a nulidade de decisão adotada pela ANTAQ no processo administrativo contencioso nº 50300.002009/2011-18, haja vista suposta ofensa ao devido processo legal e a configuração de cerceamento de defesa,

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

ou, no mérito, a nulidade da decisão por ofensa à lei e à CF, declarando-se em qualquer dos casos a validade do 10º e do 11º TERMOS ADITIVOS ao CONTRATO de ARRENDAMENTO.

- 5.8. Desde 20 de dezembro de 2021 passou a tramitar junto à ANTAQ o Processo nº 50300.023497/2021-61 almejando a construção de solução consensual da controvérsia posta na demanda.
- 5.9. Em 06 de julho de 2023, a Interalli apresentou petição nos autos judiciais informando que não mais possui interesse no prosseguimento do feito, assumindo o compromisso de arcar com os ônus processuais. Isto porque a Interalli recebeu o Ofício nº 417/2023 remetido pela APPA, comunicando a respeito do acórdão nº 272/2023 – ANTAQ, o qual operou efeitos jurídicos favoráveis à pretensão da autora.
- 5.10. Com a desistência da demanda promovida pela Interalli, os autos judiciais encontram-se arquivados, com baixa definitiva desde 06 de fevereiro de 2024. Assim, o contrato de arrendamento da Interalli não é mais objeto de litígio judicial.
- 5.11. Considerando que o referido litígio judicial teve conclusão conforme pedido de desistência formulado pela Interalli, e está arquivado com baixa definitiva, reforça-se que não foram identificados litígios judiciais ou outros aspectos que possam obstar o andamento dos trâmites licitatórios envolvendo a área PAR25.

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

- 6.1. A modalidade de licitação adotada para os arrendamentos portuários foi a do leilão, conforme expressamente autorizado pelo art. 6º, §1º, da Lei Federal nº 12.815, de 05 de junho de 2013.
- 6.2. A partir de janeiro de 2024, as licitações e contratações públicas passaram a ser regidas pela nova Lei de Licitações e Contratos, Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, portanto, faz-se imperioso tecer algumas considerações a respeito da mudança legislativa para os procedimentos licitatórios de instalações portuárias públicas.
- 6.3. A licitação observará o que dispõem a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, adotará e observará o disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.
- 6.4. Primeiramente, cabe esclarecer que a modalidade de licitação adotada para os arrendamentos no setor segue sendo a do Leilão, conforme expressamente autorizado pelo §1º do art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013, não alterado pela nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos:

Art. 6º Nas Licitações dos Contratos de Concessão e Arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no Edital, na forma do regulamento.

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

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

6.5. Contudo, a novel legislação revogou a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, que instituía o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC, e cuja aplicação subsidiária era permitida às licitações do setor portuário, conforme art. 66 da citada Lei de Portos:

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

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

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

RDC - Lei nº 12.462/2011 (revogada)	Nova Lei de Licitações - Lei nº 14.133/2021
Art. 17. O regulamento disporá sobre as regras e procedimentos de apresentação de propostas ou lances, observado o seguinte: I - no modo de disputa aberto, os licitantes apresentarão suas ofertas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes, conforme o critério de julgamento adotado;	Art. 56. O modo de disputa poderá ser, isolada ou conjuntamente: I - aberto, hipótese em que os licitantes apresentarão suas propostas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes;

Tabela 04 - Comparativo entre a Lei nº 12.462, de 2011 e a Lei nº 14.133, de 2021

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

6.9. Por oportuno, importante descrever, mesmo que de forma breve, a dinâmica dos lances públicos.

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

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

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

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

- 6.10.2. Existindo duas ou mais propostas, ocorrerá a sessão de propostas à viva-voz, sendo que estão aptas a participar desta etapa as proponentes que estejam entre as 3 (três) maiores propostas daquele arrendamento e/ou as proponentes cujo valor da proposta seja igual ou superior a 90% do valor do maior valor de outorga do respectivo arrendamento.
- 6.10.3. 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.
- 6.10.4. 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.
- 6.11. O arranjo acima descrito para a etapa em viva-voz é extremamente vantajoso para a Administração Pública, pois:
- a) considerando a diferença mínima entre as propostas escritas, os proponentes ganham uma nova chance para vencer a disputa promovendo uma maior concorrência e igualdade entre os competidores, e;
- b) considerando que a regra impõe que a proposta em viva-voz deva ser superior à proposta escrita, e a outra que impede oferecimento de valor idêntico a outra proposta, ocorrerá, conseqüentemente, a elevação do valor de outorga final.
- 6.12. Em março de 2017, encontra-se um exemplo de sucesso da dinâmica indicada. O Leilão ANTAQ nº 07/2016 para o arrendamento da área STM04, localizada no Porto Organizado de Santarém/PA, proporcionou, na fase à viva-voz, 28 (vinte e oito) lances. Considerando o valor da proposta inicial, houve um ganho de 62% (ágio em viva-voz) para o valor de outorga, a partir do avanço durante a disputa, indicado na tabela abaixo:

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

Tabela 05 – Comparativo da disputa inicial e por viva-voz em STM04.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A.

- 6.13. Destacam-se os seguintes pontos a partir dos dados apresentados:
- a) O valor final ofertado em viva-voz do vencedor foi 62% superior ao primeiro valor por ele apresentado; e
- b) O terceiro colocado na apresentação de propostas iniciais pode disputar a área ofertando um valor que quase lhe garantiu a vitória, apenas 1,09% inferior ao lance vencedor e 215% do valor ofertado por ele inicialmente.
- 6.14. Ademais, com base na disposição constante do §1º, II, do art. 165 da nova Lei nº 14.133, de 2021, o leilão segue tendo fase recursal única, que sucede a fase de habilitação do vencedor do certame.

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

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

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

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

II - (...); § 1º Quanto ao recurso apresentado em virtude do disposto nas alíneas “b” e “c” do inciso I do caput deste artigo, serão observadas as seguintes disposições:

I - (...);

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

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

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

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

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

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

V - contratação integrada.

6.18. 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 em outras formas de contratação.

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

6.20. A publicação do Edital se enquadrará, no que couber, na Lei nº 14.133/2021, com as respectivas fundamentações.

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

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

7.1. A Lei nº 12.815/2013 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. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

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

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

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

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

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

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

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

8. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DE OUTORGA

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

- 8.1. Preliminarmente, cabe ressaltar que o “Maior Valor de Outorga”, critério de julgamento previsto no art. 9º, inciso VII, do Decreto nº 8.033/2013, tem sido o critério adotado pelo Poder Concedente, em face de sua vantajosidade.
- 8.2. O parcelamento do pagamento do Valor de Outorga proposto pela proponente vencedora é uma estratégia adotada pelo Poder Concedente assegurada no inciso II do Art. 16 da Lei nº 12.815/2013, para atrair interessados, uma vez que este mecanismo impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento.
- 8.3. Para as novas outorgas, a APPA/Poder Concedente adotará a seguinte condição para o pagamento do valor de outorga:
- O pagamento integral do Valor da Outorga final proposto, em **parcela única** a ser paga de forma prévia à celebração do contrato, na hipótese de o valor ser inferior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais).
 - O parcelamento do pagamento do Valor da Outorga proposto pela Proponente Vencedora, na hipótese de o valor ser acima de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), sendo uma entrada de 25% (vinte e cinco por cento) a ser paga de forma prévia à celebração do contrato, e as demais em 05 (cinco) parcelas anuais.

9. DO PAGAMENTO DO VALOR DE OUTORGA

- 9.1. Conforme previsto no Art. 3 da Lei nº 12.815/2013, a exploração dos portos organizados e instalações portuárias brasileiras devem ter como objetivo o aumento de competitividade e do desenvolvimento do País, sempre seguindo as diretrizes de expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura assim como o estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos.
- 9.2. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (BID) ofertado pelo licitante vencedor do **PAR25** deverá ser pago à APPA/Poder Concedente, considerado como receita portuária, conforme previsão do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019.
- 9.3. Ressalte-se que a diretriz de pagamento de outorgas (BID) às Autoridades Portuárias foi estabelecida com o objetivo de fortalecer as infraestruturas portuárias através da geração de receitas para investimentos e que o instrumento em questão já foi analisado pelo mercado, através de Audiências Públicas, e pelo Tribunal de Contas da União – TCU nos leilões de arrendamentos portuários que precederam o projeto.

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

- 10.1. Conforme determinação TCU do Acórdão nº 3.661/2013, foi incluído o valor de ressarcimento do EVTEA no fluxo de caixa do projeto, sendo tal montante considerado na equação econômico financeira do projeto como aporte no primeiro ano de contrato. Ressalta-se ainda, que o valor

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

carregado para o edital de licitação, contendo data base em junho/2023. Abaixo segue a memória de cálculo do ressarcimento devido à INFRA S.A. referente a elaboração dos estudos PAR25.

COMPOSIÇÃO DO ORÇAMENTO REFERENCIAL TOTAL						
MÊS-BASE: 06/2023						
Objeto: Atualização e adequação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da Área PAR25						
Descrição:						
Porto:	Paranaguá (PR)					
Área:	PAR25					
Perfil de carga:	Granéis Vegetais					
Tipo de carga:	Soja, Farelo de Soja, Milho					
Porte do terminal:	Médio					
Jurisdição:	Administração do Porto de Paranaguá e Antonina - APPA					
Prazo de execução: 90 Dias corridos						
Descrição	Qtd. (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Nº HxHxMês (4)=(1x2x3)x176	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4 x 5)/176
A) EQUIPE TÉCNICA						
PESSOAL - EQUIPE TÉCNICA						
Gerente	1	10,0%	3	52,8	23.544,98	7.063,49
Assessor/Coordenador	1	30,0%	3	158,4	17.658,74	15.892,87
Assessor Técnico I	1	50,0%	3	264,0	15.892,86	23.839,29
Assessor Técnico II	1	50,0%	3	264,0	13.538,36	20.307,54
Assessor Técnico III			3		11.183,86	
Assessor Técnico IV	1	40,0%	3	211,2	9.417,99	11.301,59
PESSOAL - EQUIPE ECONÔMICA						
Gerente			3		23.544,98	
Assessor/Coordenador			3		17.658,74	
Assessor Técnico I			3		15.892,86	
Assessor Técnico II	2	20,0%	3	211,2	13.538,36	16.246,03
Assessor Técnico III			3		11.183,86	
Assessor Técnico IV			3		9.417,99	
PESSOAL - EQUIPE AMBIENTAL						
Gerente	1	10,0%	3	52,8	23.544,98	7.063,49
Assessor/Coordenador	1	20,0%	3	105,6	17.658,74	10.595,24
Assessor Técnico I			3		15.892,86	
Assessor Técnico II			3		13.538,36	
Assessor Técnico III	3	30,0%	3	475,2	11.183,86	30.196,42
Assessor Técnico IV			3		9.417,99	
PESSOAL - SUPORTE TÉCNICO-ADMINISTRATIVO						
Assistente I			3		8.240,75	
Assistente I	1	20,0%	3	105,6	8.240,75	4.944,45
Estagiário			3		477,00	
Subtotal A						147.450,41
B) ENCARGOS SOCIAIS 64,11% de A						Subtotal B 94.530,46
C) CUSTOS ADMINISTRATIVOS 30,00% de A						Subtotal C 44.235,12
SUBTOTAL A+B+C						286.215,99
D) DESPESAS GERAIS						
D.1) Imóveis	Qtd. (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Qtd.Mês (4) = (1x2x3)	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4x5)
Escritório	1	100,0%	3	3	1.875,26	5.625,78
D.2) Mobiliário						
De escritório	1	100,0%	3	3	806,52	2.419,56
D.3) Passagens	1				-	
D.4) Estádias e Deslocamentos	1				-	
D.5) Serviços Gráficos	1					
Subtotal D						8.045,34
SUBTOTAL A+B+C+D						294.261,33
E) LUCRO 12,00% de (A+B+C+D)						Subtotal E 35.311,36
F) DESPESAS FISCAIS - PIS, COFINS e ISSQN 16,62% de (A+B+C+D+E)						Subtotal F 54.774,98
H) TOTAL GERAL (A+B+C+D+E+F)						384.347,67
Obs.: Foram utilizadas as referências da "Tabela de Preços de Consultoria do DNIT", mês julho-2022, para estimativa dos itens de encargos sociais, custo administrativo, imóveis para escritório e mobiliário de escritório.						

Tabela 06 – Composição Ressarcimento INFRA S.A. para elaboração dos estudos –PAR25.

Fonte: INFRA S.A. - 2024.

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

- 10.2. Dessa forma, a remuneração total devida pelo estudo de viabilidade da área **PAR25** totaliza **R\$ 384.347,67** (trezentos e oitenta e quatro mil, trezentos e quarenta e sete reais e sessenta e sete centavos).

11. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO

- 11.1. Conforme determinação do TCU, foi incluído na modelagem econômico-financeira o custo da realização do leilão. De igual forma aos leilões que precederam o projeto, opta-se pela realização da sessão pública na B³ - Brasil, Bolsa, Balcão, em São Paulo/SP.
- 11.2. Destaca-se que o pagamento do valor consta como obrigação contratual do vencedor do certame a ser comprovado antes da assinatura do contrato.
- 11.3. Dessa forma, o valor de remuneração de **R\$ 974.303,15** (novecentos e setenta e quatro mil, trezentos e três reais e quinze centavos) previsto no EVTEA, foi definido com base em contrato firmado com a APPA/Poder Concedente, podendo haver alteração dos valores quando do lançamento do Edital, a depender da definição da quantidade de áreas a serem licitadas na mesma sessão pública, com valores contratados sujeitos à correção monetária.

12. DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL – EVTEA PARA A ÁREA PAR25

- 12.1. 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.
- 12.2. Em relação à justificativa para a elaboração do estudo de viabilidade da área **PAR25**, cumpre destacar que se trata de área disponível para arrendamento portuário, e que as atividades a serem realizadas visam atender escoamento da produção nacional através da exportação de grãos sólidos vegetais.
- 12.3. Portanto, a elaboração do estudo de viabilidade da área **PAR25** visando a abertura do procedimento licitatório mostra-se urgente e de relevante interesse público, na medida em que busca proporcionar segurança jurídica para a execução de novos investimentos, promovendo ainda a maximização da utilização dos ativos públicos, com remuneração adequada aos níveis de mercado.
- 12.4. Desse modo, nos estudos foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

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

12.5. Nesse contexto, a INFRA S.A. foi instada pelo a realizar a elaboração dos estudos para o PAR25.

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

- Revisão e atualização da situação jurídica e contratual das áreas/instalações a serem licitadas;
- Revisão e atualização da situação atual da área, tais como: dimensão da área, layout, tipo de carga, acessos, inventários de bens existentes, operação etc.;
- Revisão e atualização das premissas operacionais do estudo: demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, câmbio, impostos, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
- Avaliação de ativos existentes e situação locacional da área;
- Incorporação de determinações/contribuições de órgãos intervenientes ocorridas nas primeiras rodadas de leilões portuários, tais como: TCU, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, entre outros, ocorridas em rodadas anteriores de leilões portuários;
- Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

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

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução ANTAQ nº 85 de 18 de agosto de 2022;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Paranaguá (2022);	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração dos Portos de Paranaguá e Antonina (2016);	Planejamento setorial

Tabela 07 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

12.8. Convém ressaltar que os EVTEA's de áreas portuárias possuem nível de detalhamento conceitual, servindo como indicativo para a exploração futura de área no que se refere à solução de engenharia.

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

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

- 12.10. Dessa forma, o projeto que será efetivamente implantado após a licitação, é definido pelo licitante vencedor, aprovado preliminarmente pelo Poder Concedente por meio do Plano Básico de Implantação – PBI, e, posteriormente, deve conter aprovação da Autoridade Portuária previamente à execução das obras. No presente caso, a APPA figura com ambas as competências, Autoridade Portuária e Poder Concedente.
- 12.11. A responsabilidade pelo projeto efetivo, portanto, caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica – ART.
- 12.12. Partindo dessa premissa, o objetivo do presente EVTEA é definir uma solução de engenharia conceitual os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

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

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

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

- 13.2. De início, vale destacar que previamente a elaboração dos estudos, foi realizada a avaliação do cenário competitivo atual, onde o estudo sobre competição fora realizado conjuntamente com o estudo de demanda, refletindo o entendimento de que a análise de competição é parte fundamental e indissociável da projeção da demanda portuária.
- 13.3. 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.

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

14. CONSIDERAÇÃO DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS NOS EVTEAS

- 14.1. As projeções de demanda para o terminal foram estruturadas a partir de duas etapas, refletindo dois grandes blocos de avaliação competitiva, denominados análise de demanda macro e análise de demanda micro.
- 14.2. 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.
- 14.3. 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.
- 14.4. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimação de demanda potencial relativa à área de arrendamento **PAR25**, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:
- Projeções do Agronegócio Brasil 2021/22 a 2031/32 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA;
 - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá e Antonina (PDZ - 2022); e
 - Estimativas de Produção para as safras de grãos de soja e milho – Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB.
- 14.5. Em âmbito nacional, esses estudos são os instrumentos oficiais de planejamento dos setores portuário e energético, indicativos para atração de investimentos e identificação de oportunidades.
- 14.6. No âmbito do setor portuário, esses estudos possibilitam a participação da sociedade no desenvolvimento dos portos e da sua relação com as cidades e o meio ambiente, proporcionando a integração com as políticas de expansão da infraestrutura nacional de transportes e a racionalização da utilização de recursos públicos.

15. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO E COMPETIÇÃO

- 15.1. A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de grãos sólidos vegetais, com base nas taxas de crescimento do Agronegócio Brasil 2021/22 a 2031/32 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e nas projeções sobre a produção de soja, farelo de soja, e milho realizadas pela Companhia Nacional de Abastecimento - Conab, em diferentes cenários, as quais serão utilizadas para projetar a demanda micro para o terminal PAR25.

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

DEMANDA MACRO			
Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina			
Granéis Sólidos Vegetais (Soja, Farelo e Milho)			
ANO	CENÁRIOS (mil/tonelada)		
	Tendencial	Pessimista	Otimista
2023	23.453	23.452	23.453
2024	24.274	23.439	24.668
2025	25.123	23.446	25.945
2026	26.003	23.453	27.289
2027	26.914	23.460	28.703
2028	27.856	23.467	30.190
2029	28.832	23.474	31.754
2030	29.843	23.481	33.398
2031	30.889	23.488	35.129
2032	31.972	23.496	36.948
2033	33.093	23.503	38.862
2034	34.253	23.511	40.876
2035	35.455	23.519	42.993
2036	36.699	23.527	45.221
2037	37.987	23.535	47.564
2038	39.321	23.543	50.028
2039	40.701	23.551	52.620
2040	42.131	23.559	55.346
2041	43.611	23.567	58.214
2042	45.143	23.576	61.230
2043	46.647	23.584	64.403
2044	48.372	23.593	67.740
2045	50.072	23.602	71.250
2046	51.833	23.610	74.942
2047	53.656	23.619	78.825
2048	55.544	23.628	82.910
2049	57.498	23.637	87.206
2050	59.522	23.647	91.725
2051	61.617	23.656	96.479
2052	63.786	23.665	101.478
2053	66.032	23.675	106.738
2054	68.358	23.684	112.269
2055	70.766	23.694	118.088
2056	73.259	23.704	124.208
2057	75.841	23.714	130.645
2058	78.481	23.723	137.417
2059	81.282	23.734	144.539

Tabela 08 - Projeção para Granéis Sólidos Vegetais no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina em diferentes cenários em Kt.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. – 2024

16. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS

- 16.1. 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.
- 16.2. 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 –

27

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

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.

- 16.3. Existe um longo histórico, sobretudo nos países desenvolvidos, de experiências bem e mal sucedidas no tratamento desses objetivos no setor portuário. A referência que melhor consolida essa experiência, mesclando-a com a teoria de forma sólida, e que é utilizada mundialmente como documento base no planejamento portuário, é o *Port Reform Toolkit*², publicado pelo Banco Mundial e atualmente em sua segunda edição. Trata-se de um documento robusto, com oito módulos que abordam diferentes assuntos relacionados a reformas institucionais e regulatórias portuárias.
- 16.4. Portanto, cumpre pontuar as questões regulatórias a serem consideradas na formulação da estratégia de arrendamentos portuários, apresentados os mecanismos estratégicos para aumentar a competitividade portuária – estruturais e regulatórios – e analisando o custo-benefício de suas aplicações.
- 16.5. A política tarifária para o terminal em questão foi inspirada na prática do setor portuário internacional e está em conformidade com as recomendações do Banco Mundial.
- 16.6. Sabe-se que um dos principais mecanismos para reduzir os preços e aumentar eficiência é através do estímulo ao aumento da concorrência. Sempre que há demanda e áreas de expansão disponíveis, recomenda-se a licitação de novas estruturas, o aumento da capacidade das áreas existentes (ganhos de produtividade) e melhorias estruturais que ampliem o dinamismo do porto.
- 16.7. Assim, para determinar de que maneira as diretrizes mencionadas se aplicam ao **PAR25**, foram avaliados aspectos concorrenciais (intra e interportos), bem como o potencial de expansão das regiões portuárias.

17. VERIFICAÇÃO DOS ASPECTOS CONCORRENCIAIS

- 17.1. Se as condições de competição se mostram satisfatórias, prima-se pela adoção de mecanismos estruturais, isto é, a licitação de terminais sem a necessidade de tarifas teto.
- 17.2. Por outro lado, se há situações de competição insatisfatórias e não suficientemente mitigáveis com a adoção de mecanismos estruturais, lança-se mão de mecanismos regulatórios complementares.
- 17.3. A despeito dessa avaliação, cumpre notar que todos os contratos preveem o monitoramento das tarifas pela ANTAQ, através de relatórios frequentes da arrendatária, medida essa alinhada com as responsabilidades legais da Agência, bem como cláusulas que possibilitam eventual implementação de medidas regulatórias. Nessa linha, se o arrendatário fornecer informações erradas ou imprecisas, será multado.

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

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

18. JUSTIFICATIVA PARA ADOÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADAS NO PAR25 E SUA FUNDAMENTAÇÃO

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

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

18.2. 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 **PAR25**.

18.3. Composição da receita média unitária

18.3.1. As estimativas de preços para os serviços prestados por terminais de granéis vegetais têm por objetivo remunerar as atividades realizadas nos terminais, em especial o recebimento, armazenagem e expedição dos produtos.

18.3.2. Os preços no âmbito dos estudos de viabilidade possuem caráter referencial, utilizado como variável de entrada para quantificar as receitas e o valor do empreendimento. Portanto, o estabelecimento do nível de preços efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação, observado o limite contratual (preço-teto), se aplicável.

18.3.3. Para fins de modelagem, adota-se um preço médio a ser cobrado por tonelada dos usuários, definido com base em tabelas e preços divulgadas, que estabelece que os preços devem: refletir as modalidades dos serviços, bem como o porte das embarcações e o tempo das operações, quando aplicável; considerar o produto e os volumes envolvidos; considerar as perdas e níveis de contaminação dos produtos movimentados; considerar a carga tributária vigente; não ser discriminatória, não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou a outro terminal, nem incorporar subsídios de qualquer espécie ou contrapartidas; considerar os custos de operação e manutenção, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento.

18.3.4. Para a determinação da cesta de serviços e seu respectivo preço, considerou-se o preço médio identificado para determinado grupo de terminais, em **R\$ 47,67** por tonelada (t). Neste contexto, cabe ressaltar que se trata de preços máximos, ou seja, o desconto depende de cada cliente, seu volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços.

18.3.5. Na média, considera-se um desconto de 20% para os preços de balcão, que resulta no preço de **R\$ 39,65** por tonelada (t). Essa premissa foi validada a partir de consultas a empresas e a entidades sindicais representativas do setor. Dessa forma, para fins de modelagem adota-se um desconto de 20% sobre o preço máximo.

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

18.3.6. Nesse sentido, após realizados os devidos tratamentos estatísticos dos dados, chega-se ao valor do preço médio unitário de **R\$ 37,96 por tonelada (t)** na modelagem do PAR25, sendo adotado um preço único para todos os produtos.

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazenagem	Média Movimentação	Com Impostos	Com 20% Desconto
Cotegipe, Salvador	49,76		49,76	49,76	39,81
Interalli - Paranaguá	45,00		45,00	47,25	37,80
T-Grão, Santos	48,00		48,00	48,00	38,40
T39, Santos	41,32		41,32	41,32	33,06
Fertisanta, Imbituba	90,80	45,03	45,77	90,80	72,64
Serra Morena, Imbituba	71,50	31,00	40,5	71,50	57,20
Coamo, Paranaguá	40,32		40,32	40,32	32,26
Pasa, Paranaguá	46,00		46,00	46,00	36,80
TES, Santos	42,21		42,21	42,21	33,77
Cargill, Santarém	37,40		37,40	37,40	29,92
Cargil, Paranaguá	34,88		34,88	34,88	27,91
Termasa, Rio Grande	51,39	20,00	31,39	51,39	41,11
ADM	47,50		47,50	47,50	38,00
TEAG	30,50		30,50	30,50	24,40
TGG	41,10		41,10	41,10	32,88
Tiplam	73,09		73,09	73,09	58,47
Média (t)	47,38			47,67	39,65
Média c/20%	39,65				
Desvio Padrão	12,68				
1/2 Desvio Padrão	6,34				
(-) Meio Desvio Padrão	33,31				
(+) Meio Desvio Padrão	45,99				
Média Normal	37,96				

Tabela 09 - Preços de referência para armazenagem e movimentação granel sólido vegetal em terminais portuários (em R\$) em agosto/2023
 Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

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

- 19.1. 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.
- 19.2. Entende-se, que ao Poder Concedente e/ou à Agência Reguladora, cabe o estabelecimento de um teto tarifário somente quando os estudos de viabilidade, técnica, econômica e ambiental apontarem para a existência de ambiente concorrencial imperfeito, em que as empresas apresentem forte poder de mercado, e a Agência Reguladora possa vislumbrar dificuldades em coibir abusos e garantir a modicidade tarifária.
- 19.3. 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.
- 19.4. 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

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

Público e as empresas pertencentes aos diversos segmentos de mercado envolvidos na cadeia logística portuária.

- 19.5. 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.
- 19.6. Retomando o processo necessário para a adequada definição de tarifas, destaca-se que tal metodologia envolve, em regra, o cumprimento de três etapas por parte do Poder Concedente:
- Definição das cestas de serviços a serem prestados pelos terminais;
 - Valoração de cada um dos serviços; e
 - Definição do comportamento das duas variáveis anteriores ao longo do tempo.
- 19.7. 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.
- 19.8. Caso isto não ocorra, ou seja, se exista uma grande variedade entre serviços ofertados, a estipulação de teto tarifário para todas as situações de prestação de serviço seria inócua, pois estar-se-ia diante de uma miríade de serviços que levariam a vários e diferentes valores, deixando de existir a regulação tarifária e passando a ser feita efetiva precificação de serviços, contrariando a lógica da regulação econômica.
- 19.9. 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. 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.
- 19.10. Tal cenário não prestaria ao regulador, pois se estaria diante da análise caso a caso de valores em função dos serviços específicos, proporcionando que a assimetria de informação fosse determinante para empoderar o regulado na relação com o regulador e, também, não atenderia o usuário, pois, sem uma política tarifária abrangente, seria muito difícil que o regulado fosse incentivado a promover melhorias nos serviços (atualização, redução de custos etc.). Ou seja, tal cenário apenas deixaria o regulado em situação de maior manipulação da regulação.
- 19.11. Para a situação do terminal objeto deste Ato Justificatório, não se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário, tampouco foram identificadas situações criticamente factíveis, capazes de levar a uma regulação na política de preços dos terminais. Portanto, **não se julgou necessário estabelecer preço teto** nesse empreendimento.

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

19.12. A previsão de liberdade na definição de preços para o terminal PAR25 se dá em razão da existência de competição intraporto e interporto. Desse modo, não se identifica a necessidade de inclusão de mecanismo de regulação de preços ao PAR25, por se tratar de estrutura econômica concorrencial equilibrada, voltada para a movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais.

19.13. Nesse sentido, a futura arrendatária ficará livre para praticar o preço com base nas condições concorrenciais do mercado, contudo, cumpre notar que todos os contratos preveem o monitoramento das tarifas pela ANTAQ, através de relatórios da arrendatária, medida essa alinhada com as responsabilidades regulatórias.

19.14. Ausência de Competidores

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

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

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

19.14.4. Pode-se ressaltar ainda que a oportunidade atual de agrupar terminais visando ganho de eficiência, aumento da capacidade e a adequação ao novo marco regulatório possibilita geração adicional de capacidade que influencia diretamente na dinâmica do setor.

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

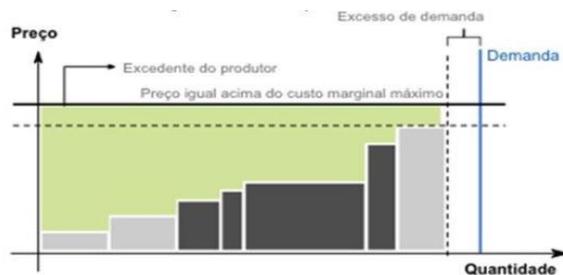


Figura 03: Gráfico Preço x Quantidade.



Figura 04: Gráfico Preço x Quantidade.

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

- 19.14.6. A título de exemplo, ressalta-se a expansão da capacidade de granéis líquidos almejada pela etapa do Programa Avançar Parcerias, com a licitação de doze novos terminais no Pará, Paraíba, Espírito Santo e Santos.
- 19.14.7. Com elas, pretende-se atingir grande capacidade adicional de movimentação de granéis líquidos. Um eventual ganho de capacidade acima da demanda estimada poderá gerar um grande estímulo à competição desses futuros arrendatários.
- 19.14.8. Por outro lado, pode-se destacar a introdução de um teto tarifário para a movimentação e armazenagem de sal implementada nos recentes estudos do STS20 em Santos-SP.
- 19.14.9. Nesse caso, a escolha decorreu da verificação de uma inexistência de outros terminais que ofereçam serviço de armazenagem de sal em Santos, demonstrando uma situação de ausência de competição que requer a utilização de tarifas-teto.
- 19.14.10. Essa solução resultou não apenas da constatação de baixa competição, mas também do fato de que, embora o programa estabeleça parâmetros de produtividade elevados, a ausência de áreas para armazenagem de sal em Santos não possibilitará solucionar o descompasso entre a demanda potencial de movimentação desse tipo de carga e a capacidade existente para este tipo de operação.

19.15. Adoção de tratamento discriminatório por todos os participantes do mercado

- 19.15.1. Esse último aspecto está associado a prática lesiva à concorrência. Nesse caso, existem mecanismos de controle específicos, como a atuação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica e demais órgãos de controle que garantem a coibição desse tipo de atuação.
- 19.15.2. Vale ressaltar que, embora essas características sejam indutoras de práticas anticompetitivas, sua efetivação só ocorre perante a inexistência de mecanismos de controle e regulação, bem como da falta de transparência sobre as informações que possibilitem a verificação competição neste mercado.
- 19.15.3. Nesse passo, as Minutas dos Contratos de Arrendamentos anteriores, elaboradas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e encaminhadas ao egrégio Tribunal de Contas da União reservavam uma seção exclusivamente dedicada aos direitos dos usuários, dentre os quais se destacam: a) receber serviço adequado a seu pleno atendimento, livre de qualquer abuso de poder econômico; e; b) obter e utilizar as Atividades relacionadas ao arrendamento, com liberdade de escolha entre todos os prestadores do porto.
- 19.15.4. Ressalta-se ainda, que é conferida à ANTAQ a capacidade de coadjuvar o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, na prerrogativa de identificar, informar e coibir qualquer prática lesiva à livre concorrência ou tratamento discriminatório na prestação das atividades aos usuários.
- 19.15.5. Adicionalmente, faz-se mister informar que, está em andamento na ANTAQ a publicação de Norma que regulamenta a prestação de serviço portuário em bases não discriminatórias e a utilização excepcional de áreas e instalações portuárias concedidas, arrendadas e autorizadas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.16. Cenário competitivo no terminal

19.16.1. Para a situação do PAR25 não se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário. Portanto, **não se julgou necessário estabelecer preços máximos, ou regras de limitação de participação nesse empreendimento.**

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

19.17. Construção do modelo de demanda micro e competição

19.17.1. Para estimar a demanda portuária no terminal **PAR25** foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Paranaguá, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região de influência, com o objetivo de estimar a demanda potencial dos produtos a serem movimentados.

19.17.2. No tocante à definição de giro médio de estoque consideraram-se as movimentações históricas por produto e por terminal referente aos anos de 2019 a 2022. Após identificação dos melhores giros médios de estoque das instalações que compõem o Complexo Portuário de Paranaguá, em que a média normal foi definida em 14,99 giros anuais, aplicou-se um coeficiente de aumento de eficiência para os próximos 35 anos, equivalente a 40,0% em relação à média histórica, correspondendo a 20,98 giros anuais na média do complexo.

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

Terminal (1)	Capacidade Estática (t)	Movimentação Média (2019-2022)	Giro Médio Estoque (2019-2022)
APPA – Silão	160.000	2.390.282	14,94
Cotriguaçu	210.000	2.678.827	12,76
Centro Sul	70.000	1.052.226	15,03
Cargil	115.000	2.069.831	18,00
Coamo	159.000	1.670.828	10,51
AGTL	66.000	1.303.032	19,74
Cimbessul	90.000	727.016	8,08
Rocha	270.000	2.822.056	10,45
Louis Dreyfus	96.000	2.026.170	21,11
Interalli	110.000	1.956.602	17,79
Total Geral	1.346.000	18.696.870	14,84
Média Geral 2019 – 2022			14,84
Desvio Padrão			4,12
1/2 Desvio Padrão			2,06
(-) 1/2 Desvio Padrão			12,18
(+) 1/2 Desvio Padrão			16,90
Média Normal			14,99
Média c/40% (eficiência)			20,98

(1) Foram considerados as movimentações de soja em grãos, farelo de soja e milho.

Tabela 10 – Giro Médio de Estoque para os terminais de granéis sólidos vegetais que compõem o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. – 2024

19.17.4. Para se chegar à demanda micro, torna-se relevante a definição da estimativa de divisão de mercado (*market share*) para o horizonte contratual, a qual possui alinhamento com a divisão de capacidades (*capacity share*) do mercado. Dessa forma, além de estimar a capacidade futura das instalações existentes que compõem o complexo, torna-se necessário o dimensionamento do terminal **PAR25**.

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

19.17.5. Para definição do dimensionamento do terminal **PAR25** realizou-se uma análise de compatibilização entre a demanda total prevista para o Complexo Portuário de Paranaguá e a capacidade de movimentação portuária necessária para atendimento da demanda projetada.

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

19.17.7. Dessa forma, para o dimensionamento e modelagem do **PAR25** foram consideradas as seguintes análises e premissas:

- Manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina;
- Implantação do projeto, para o qual se considera prazo total de 35 anos com celebração de contrato no ano de 2025, regularizações das licenças, autorizações e implantação das capacidades de armazenagem;
- O terminal **PAR25** entra em operação no ano de 2025, com capacidade estática de armazenagem de 96.000 toneladas, no entanto, foi estabelecido um ramp-up operacional de 50% no primeiro ano, dessa forma, considerou-se 48.000 toneladas para fins de divisão das capacidades e participação de mercado;
- Inclusão de capacidades planejadas (armazenagem e berço) de acordo com cada cronograma de ampliação, vide Seção C – Engenharia;
- Em 2032, foi estabelecido um ramp-up operacional de 50% sobre o acréscimo de capacidade estática de 110.000 toneladas, dessa forma, considerou-se 55.000 toneladas para fins de divisão das capacidades e participação de mercado;
- Atendimento à demanda no cenário tendencial do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina até o horizonte contratual projetado para o ano de 2059;
- A partir de 2033, o terminal **PAR25** terá capacidade estática de armazenagem de 206.000 toneladas e capacidade dinâmica de 4.321.829;
- O dimensionamento da demanda macro de grãos sólidos vegetais, no cenário tendencial para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, que ocorre no ano de 2059, no montante de 81.282.146 toneladas, conforme tabela a seguir.

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

Dimensionamento Granéis Sólidos Vegetais	
Demanda Aquaviária Prevista para 2059(t) - Cenário Tendencial	81.282.146
= Capacidade Dinâmica Aq. Futura Necessária (t)	81.282.146
- Capacidade Dinâmica Aq. Existentes e Planejada (t)	45.293.322
= Déficit de Capacidade Dinâmica Aq. (t)	35.988.824
/ Giro Médio Estimado	20,98
= Capacidade Estática Aquaviária Futura a ser implementada (t)	1.715.408
Capacidade Estática PAR15	191.000
Capacidade Estática PAR25	206.000
Capacidade Estática PAR14	170.000
Capacidade Estática PAR14 Expansão	153.000

Tabela 11 – Dimensionamento para o terminal PAR25.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2023.

20. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO

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

20.2. O desempenho operacional do PAR25 destinado à movimentação Granéis Sólidos Vegetais foi mensurado pelos seguintes aspectos:

20.2.1. **Consignação Média:** A seguir, a consignação média dos navios graneis vegetais que aportaram no Porto de Paranaguá, entre os anos de 2014 e 2022.

SOJA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	53.725	58.846	55.205	59.969	59.070	58.310	61.878	59.972	60.312

Tabela 12 – Histórico de consignação média para soja, período 2014 -2022

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

FARELO DE SOJA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	48.512	50.258	45.769	49.315	50.307	52.189	50.351	46.461	45.180

Tabela 13 – Histórico de consignação média para farelo de soja, período 2014 -2022

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

MILHO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	47.168	48.872	50.760	53.974	51.949	55.593	57.566	37.662	54.848

Tabela 14 – Histórico de consignação média para milho, período 2014 -2022

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

20.2.2. **Taxa de Ocupação de Berço:** Entre 2014 e 2022, a média da taxa de ocupação no Corredor de Exportação nos Berços 212, 213, 214 foi de 81,8%, 77,9% e 84,2% respectivamente, já no Berço 201 foi de 62,5%:

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

Taxa de Ocupação	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Berço 212	79,0%	84,6%	73,2%	78,7%	85,1%	85,9%	82,7%	84,4%	82,4%
Berço 213	58,5%	80,0%	67,7%	77,9%	82,0%	88,7%	82,7%	79,5%	84,1%
Berço 214	87,7%	94,2%	65,2%	81,2%	77,0%	84,5%	90,2%	88,9%	88,8%
Berço 201	59,0%	78,9%	68,5%	60,9%	62,9%	36,0%	48,2%	71,1%	76,7%

Tabela 15 – Taxa de ocupação dos Berços APPA, no período de 2014-2022.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

20.2.3. **Prancha Média:** A Prancha Média considera o volume de carga movimentado no berço por período, medido geralmente em toneladas/hora. Distingue-se entre Prancha Média Operacional (considera apenas o tempo de operação) e Prancha Média Geral (considera todo o tempo atracado). A tabela a seguir mostra os dados de produtividade de dos granéis vegetais em estudo cais público de Paranaguá, dividido em Operacional e Geral, para o período de 2014 a 2022.

SOJA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Geral	721	739	768	801	935	901	1.036	885	901
Operacional	788	810	845	877	1.037	988	1.160	966	982

Tabela 16 – Prancha Média para soja no período 2014 -2022.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

FARELO DE SOJA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Geral	564	529	587	604	624	618	571	592	536
Operacional	617	568	624	646	665	672	604	640	574

Tabela 17 – Prancha Média para farelo de soja no período 2014 -2022.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

MILHO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Geral	578	600	708	881	746	957	836	388	830
Operacional	631	634	766	979	824	1.071	940	415	923

Tabela 18 – Prancha Média para milho no período 2014 -2022.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

20.2.4. **Nível de Serviço:** O nível de serviço ao navio define a relação do tempo de espera em relação ao tempo de atendimento. De acordo com UNCTAD, o nível de serviço ideal para qualquer tipo de carga é de 30%. Níveis maiores podem indicar pagamento de sobrestadia de navios (demurrage), níveis menores ociosidade da infraestrutura. Nota-se que a média do período de espera no em todos os Berços extrapolam o índice de 100%, sendo que os Berços do COREX estão acima de 650%.

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

Nível de Serviço	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Berço 212	671,4%	1125,4%	1100,4%	422,6%	444,5%	418,0%	713,1%	505,8%	570,9%
Berço 213	845,6%	1214,3%	1183,1%	394,6%	526,8%	386,8%	1104,9%	670,8%	581,5%
Berço 214	680,4%	976,0%	1101,6%	438,8%	466,7%	422,7%	722,4%	569,8%	515,0%
Berço 201	230,2%	248,2%	324,0%	153,9%	208,0%	143,1%	245,1%	295,3%	372,5%

Tabela 19 – Histórico de nível de serviço dos Berços Corex, e Berço 201
Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

21. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

21.1. Terminais com Valor Presente Líquido positivo

- 21.1.1. Para os estudos do Programa de Arrendamentos Portuários optou-se por considerar, como forma de pagamento pela exploração do terminal, parcelas variáveis e parcelas mensais fixas com valores pré-definidos no EVTEA.
- 21.1.2. 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.
- 21.1.3. Nas licitações anteriores optou pelo estabelecimento do percentual de 30% para parcela fixa e 70% para parcela variável, com o objetivo de ampliar o compartilhamento de riscos considerando o momento de instabilidade econômica observado ao longo do desenvolvimento dos estudos para estas licitações.
- 21.1.4. Atualmente percebe-se um cenário econômico mais estável, sendo assim, entende-se que um balanceamento da matriz de riscos a partir de ajustes nos percentuais de outorga não reduz a atratividade no certame.
- 21.1.5. Dessa forma, calculou-se o VPL sem pagamentos à Autoridade Portuária e, para zerar o mesmo, converteu-se 50% do seu valor em parcelas mensais fixas e 50% em parcelas variáveis. Para capturar o valor excedente no leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante conforme descrito no item 8.3 deste Ato Justificatório, conforme especificado no edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no terminal.

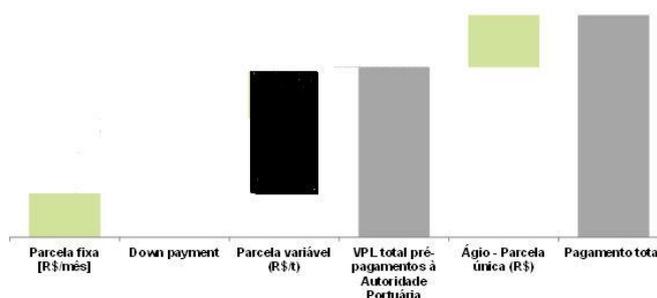


Figura 05 - Pagamentos pela exploração do arrendamento - (obs.: figura ilustrativa e fora de escala)

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

21.2. Terminais com Valor Líquido negativo ou marginalmente positivo

- 21.2.1. 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).
- 21.2.2. Para capturar o valor excedente no leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante que poderá ser pago em até 6 parcelas, conforme especificado no edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no terminal.
- 21.2.3. Destaca-se que para a área em questão, o **PAR25** enquadra-se na primeira hipótese, possuindo VPL positivo, tendo sido assim estabelecido a divisão do VLP em valores de arrendamento sendo **50% para arrendamento variável e 50% para fixo**.

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

- 22.1. 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.
- 22.2. 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.
- 22.3. 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 da remuneração fixa, possui relação direta com esse princípio, pois permite que o futuro arrendamento portuário possa se estabilizar, notadamente nos primeiros anos de atividade.
- 22.4. Esse motivo, qual seja, a exigência de capital social mínimo e, conseqüentemente, de sua integralização parcial após a celebração do contrato, torna-se ainda mais relevante e pertinente quando os serviços são estabelecidos através de políticas públicas, precedidos de licitação.
- 22.5. 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.
- 22.6. Assim, entende-se como imprescindível a exigência de um capital social mínimo, conforme valores definidos (20% do Capex ou 12 meses da remuneração fixa), bem como a sua total integralização após a celebração do contrato, de modo a não comprometer a saúde financeira do contrato de arrendamento, principalmente nos primeiros anos de atividade, fato que vai ao encontro do planejamento definido para o setor, ou seja, do interesse público.

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

- 22.7. Para fins de integralização, entende-se que o percentual adequado é de 50%. A fixação deste percentual decorreu de contribuições encaminhadas em audiência pública. Uma delas foi feita pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia, que expôs a importância de se garantir disponibilidade financeira para cumprimento das obrigações iniciais do contrato. Por outro lado, aduziu que a obrigação de integralização total implica uma disponibilidade de caixa considerável, que pode afastar eventuais licitantes.
- 22.8. Assim, a integralização parcial do Capital Social, com integralização do restante em prazo razoável a ser estabelecido pela agência, pode garantir, a um só tempo, maior disputa no certame e estabilidade financeira do vencedor do certame.
- 22.9. No que se refere às regras de estabelecimento de SPE deverá ser adotado o previsto na Resolução Normativa nº 007/2016-ANTAQ e Resolução Normativa nº 49/2021-ANTAQ³, ou seja, deverá o licitante vencedor a constituição de SPE como condição prévia à celebração do contrato, ou alternativamente poderá constituir de unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, na forma e no grau de detalhamento previsto nos normativos da ANTAQ, nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade - CFC, em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem.

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

- 23.1. A Movimentação Mínima Exigida – MME, tem por objetivo criar mecanismos de incentivo para otimização das operações, utilizando-se de métrica pré-definida que deve ser desempenhada pelos arrendatários.
- 23.2. A utilização de MME proporciona garantia mínima de utilização eficiente das áreas ao Poder Público, induzindo o arrendatário a operar em níveis iguais ou superiores aos pré-determinados pelo estudo de viabilidade.
- 23.3. Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento **PAR25**, utilizou-se a movimentação histórica nacional observada nas exportações/importações de soja, farelo de soja e milho no sistema ComexStat entre os anos de 2000 a 2022.

Produto Soja	2022	2015	2010	2005	2000
Total Exportação/Importação Nacional	78.726.528	54.321.338	29.067.352	22.288.160	11.533.400

Tabela 20 – Movimentação de Soja entre 2022 a 2000, Sistema ComexStat.
Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024

³ Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-antaq-n-49-de-23-de-julho-2021-334085949>

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

Produto Farelo de Soja	2022	2015	2010	2005	2000
Total Exportação/Importação Nacional	20.350.421	14.825.389	13.664.904	14.387.692	9.342.751

Tabela 21 – Movimentação de Farelo de Soja entre 2022 a 2000, Sistema ComexStat.
Fonte: EVTEA - INFRA S.A. – 2024

Produto Milho	2022	2015	2010	2005	2000
Total Exportação/Importação Nacional	43.420.011	28.902.332	10.805.192	1.150.029	1.473.125

Tabela 22 – Movimentação de Milho entre 2022 a 2000, Sistema ComexStat.
Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024

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

VaR Ponderado Nacional	%	VaR	V@R Ponderado
Participação Soja	63,20%	12,34%	7,80%
Participação Farelo de Soja	22,24%	9,94%	2,21%
Participação Milho	14,56%	114,85%	16,73%
Total	100,00%		26,74%

Tabela 23 – Value at Risk VaR por Produto.
Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

23.5. Para a área de arrendamento **PAR25** chega-se a um VaR de **26,74%**. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como $(1 - \text{VaR})$, chegando-se a um percentual para cálculo da MME de **73,26%** da demanda projetada.

23.6. Após identificar o redutor que define-se a MME, aplica-se o mesmo à série de projeção de demanda micro para o arrendamento portuário. De acordo com as premissas adotadas, a MME para a área de arrendamento **PAR25** está exposta na tabela a seguir.

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

Granel Sólido Vegetal - PAR25		
Ano	Micro Demanda (Tendencial)	MME α (alpha)
2025	790	578
2026	1.400	1.026
2027	1.339	981
2028	1.400	1.026
2029	1.472	1.079
2030	1.428	1.046
2031	1.478	1.083
2032	2.295	1.681
2033	3.158	2.313
2034	3.268	2.395
2035	3.383	2.479
2036	3.502	2.566
2037	3.625	2.656
2038	3.752	2.749
2039	3.884	2.845
2040	4.020	2.945
2041	4.161	3.049
2042	4.300	3.150
2043	4.300	3.150
2044	4.300	3.150
2045	4.300	3.150
2046	4.300	3.150
2047	4.300	3.150
2048	4.300	3.150
2049	4.300	3.150
2050	4.300	3.150
2051	4.300	3.150
2052	4.300	3.150
2053	4.300	3.150
2054	4.300	3.150
2055	4.300	3.150
2056	4.300	3.150
2057	4.300	3.150
2058	4.300	3.150
2059	4.300	3.150
Redutor (alpha)		26,74%

Tabela 24 – Movimentação Mínima Exigida – MME para a área PAR25.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2023.

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

24.1. 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, por meio de metodologia estabelecida no Acórdão nº 329-ANTAQ de 30 de maio de 2022 (Anexo III) que trata da atualização do WACC na modelagem econômico-financeiro de empreendimentos portuários.

24.2. Para o PAR25, o percentual estabelecido é de 9,92%.

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

25. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

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

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

25.2. 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.

25.3. A área de arrendamento **PAR25** está inserida na poligonal do Complexo Portuário de Paranaguá, e conta com uma área de aproximadamente 43.459 m², localizada na Av. Portuária.

25.4. Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **PAR25** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2022) vigente do Complexo Portuário de Paranaguá.

25.5. Na tabela a seguir é apresentada a documentação disponibilizada e incluída nos estudos do **PAR25**.

Documentação do Terminal	Empreendedor	Órgão Emissor	Objeto	Emissão	Validade
LO nº 5016 - renovação	LOUIS DREYFUS COMMODITIES BRASIL S.A.	Instituto Água e Terra – IAT	Outros empreendimentos de prestação de serviços - Movimentação e armazenamento de produtos de origem vegetal	17/02/2022	17/02/2028
LO nº 298874-R2	INTERALLI GRÃOS TERMINAIS S.A.	Instituto Água e Terra – IAT	Gestão de portos e terminais - Atividades do operador portuário – Armazenagem e movimentação de granéis sólidos	27/06/2023	27/06/2029

Tabela 25 – Documentação referente a área PAR25.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2024.

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

25.6. Identificação de passivos ambientais

- 25.6.1. 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.
- 25.6.2. A avaliação dos potenciais passivos ambientais será resultado da análise documental e informações obtidas por meio de vistoria técnica na área de interesse, conforme apresentado no item 3 - Análise Documental e das Visitas Técnicas, da Seção F – Ambiental do estudo.
- 25.6.3. Assim, o diagnóstico preliminar de passivos ambientais baseou-se nas atividades previstas para a área PAR25. Com relação à área, verificou-se que o Terminal não possui passivos ambientais identificados. Contudo, devido ao histórico de utilização das áreas, a área PAR25 foi considerada como **Área Excluída do Cadastro**, de acordo com a Seção F do estudo.

25.7. Prazo para identificação de passivos não conhecidos

- 25.7.1. Devido à assunção de forma faseada, estabeleceu-se dois prazos distintos para que o novo arrendatário identifique os passivos ambientais de cada área que compõe o PAR25.
- 25.7.2. Após a assunção da área 1 (PAR16), a arrendatária terá prazo de 360 dias para identificar os passivos ambientais não conhecidos e existentes na referida área até a data de celebração do contrato de arrendamento.
- 25.7.3. Da mesma forma, após a assunção da área 2 (PAR17), a arrendatária terá novo prazo de 360 dias para identificar os passivos ambientais não conhecidos e existentes na referida área até a data de celebração do contrato de arrendamento.
- 25.7.4. Esses passivos ambientais deverão ser de responsabilidade do Poder Concedente para fins de eventual reequilíbrio contratual, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental em relação ao passivo não conhecido.

26. OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

- 26.1. Cabe ressaltar que o relatório ambiental aborda de maneira conceitual as principais práticas adotadas pelos órgãos ambientais estaduais e federal, de forma a indicar a provável condução do processo de licenciamento ambiental das áreas a serem arrendadas.
- 26.2. Em todos os casos, deverá ser avaliado e considerado como documento oficial, balizador do processo de licenciamento e estudos que deverão ser realizados, o Termo de Referência (TR) ou Parecer Técnico emitido pelo órgão ambiental competente.

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

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

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

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

I- consulta à autoridade aduaneira;

II- consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

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

26.5. 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. 7º estabelece que:

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

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

27. ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS

27.1. Considerando as competências da APPA, pelos termos do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019 e da Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP constituída pela Portaria 036/2024-APPA (vigente), todas as comunicações dirigidas às empresas, por padrão, serão feitas pela APPA.

27.2. Ainda, para melhor entendimento, segue quadro resumo das principais características da área PAR25:

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

QUADRO RESUMO - ÁREA PAR25	
<p>Dados Gerais: Localização: Porto de Paranaguá-PR Área: 43.459 m² (18.888m² até 2032, somando-se com 24.571 m² a partir de 2032) Tipo: <i>Brownfield</i> Tipo de carga: Granéis sólidos vegetais Prazo contratual: 35 anos Ramp up: Captura de mercado no 1º ano de Contrato em 50%. Início das operações previsto para 2025. Em 2032, foi estabelecido um ramp-up operacional de 50% sobre o acréscimo de capacidade estática de 110.000 toneladas, dessa forma, considerou-se 55.000 toneladas para fins de divisão das capacidades e participação de mercado.</p>	<p>Dados financeiros: Investimento total: R\$ 233,491 milhões Divisão fixo/variável: 50% / 50% Remuneração Fixa Mensal: R\$ 165,0 mil Remuneração Variável: R\$ 0,86/tonelada Valor de Arrendamento inicial: R\$ 331,600 milhões TIR (WACC): 9,92% Critério: Maior valor de Outorga Data base do projeto: junho/2023</p>
<p>Dados operacionais: Capacidade estática: 206 mil toneladas a partir de 2033 Capacidade dinâmica: 4.321.829 toneladas/ ano Giros médio de estoque: 20,98 giros anuais <i>Market share</i>: 9,54% a partir de 2033</p>	<p>MME: Método <i>Value at Risk</i> para definição da MME em 26,74% MME do ano 1 até ano 3: em 578 kt, 1.026 kt, e 981 kt, respectivamente. MME do ano 4 até o ano 35: de 1.026 kt escalonados até 3.150 kt.</p>
<p>Investimentos mínimos previstos em área do terminal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Expansão do sistema de combate a incêndio: PAR16 (área 1) até o 7º ano contratual e PAR17 (área 2) até o 8º ano contratual; - Investimentos para o cercamento e pavimentação das áreas 1 e 2, destinada para <i>buffer</i> de caminhões, até o 8º ano contratual; - Investimentos em sistema transportador de correias para expedição da carga, compatível a capacidade de projeto do píer T (8.000 t/h), incluindo torre de transferência, balança de fluxo e elevador de canecas: PAR16 (área 1) até o 7º ano contratual e PAR17 (área 2) até o 8º ano contratual; e - Implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do Corredor Leste, denominado "Moegão" a ser realizado em 2 fases. Para a área PAR16, a partir da conclusão das obras do Moegão, de modo a atender as diretrizes e prazos definidos pela Administração do Porto. Para o PAR17, deverá ocorrer imediatamente após a assunção da área. 	<p>Investimentos mínimos previstos em área comum do Porto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sem previsão de investimentos em área comum. Modelagem contém apenas aporte de arrendamento inicial destinados às obras do píer em T.

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

28. CONCLUSÃO

- 28.1. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do terminal **PAR25** foi concebida de acordo com o conjunto de diretrizes do Poder Concedente, orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos portos e terminais portuários brasileiros, levando-se em consideração as características locais.
- 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 621/2025 - TCU - Plenário, de 26 de março de 2025, por meio do qual informou que não foi detectada inconsistência que obste o regular prosseguimento do processo concessório da área denominada PAR25.
- 28.3. Dessa forma, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – Evtea da área **PAR25**, em sua versão “rev.03”, elaborado pela INFRA S.A., seguiu as práticas adotadas no setor portuário nacional para a exploração de áreas, estando apto a ser utilizado em procedimento licitatório.
- 28.4. Nesse sentido, após realizada a análise dos estudos por parte da Gerência de Arrendamentos, sugere-se ao Diretor Presidente da APPA que, em caso concordância com as diretrizes expostas no presente Ato Justificatório e com o EVTEA **PAR25** em sua versão “rev.03”, autorize o início dos trâmites para abertura dos procedimentos licitatórios da referida área, os quais deverão ser realizados pela Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP.
- 28.5. Por fim, submete-se o presente Ato Justificatório à apreciação superior e demais encaminhamentos que julgar necessários.

Em, 27 de março de 2025

Fernando Russo
Gerência de Arrendamentos

Roger M. R. G. de Oliveira
Gerência de Arrendamentos



ePROTOCOLO



Documento: **ATOJUSTIFICATORIOPAR250032025GARRAPPA.pdf**.

Assinatura Avançada realizada por: **Roger Michel Rodrigues Gervasi de Oliveira (XXX.084.319-XX)** em 27/03/2025 09:04 Local: APPA/GARR,
Fernando Russo (XXX.716.939-XX) em 27/03/2025 09:15 Local: APPA/GARR.

Inserido ao protocolo **21.083.302-1** por: **Roger Michel Rodrigues Gervasi de Oliveira** em: 27/03/2025 08:58.



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

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código:
9578ff4dbea88d6a738b0b180548ed57.