



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

SECRETARIA DE FOMENTO E PARCERIAS

Telefone: (61) 2029-7206/7470 - www.transportes.gov.br

Nota Informativa nº 21/2018/DP - GP/II/SFP-MTPA

Brasília, 05 de novembro de 2018

Referência: Processo nº 50000.029333/2017-45

**Ato Justificatório para a modelagem do Programa Avançar Parcerias do Governo Federal;
licitação da área VIX30 no Porto Organizado de Vitória/ES**

Assunto:

- I - **Objeto;**
- II - **Introdução;**
- III - **Cumprimento dos requisitos legais para licitações do PAP;**
- IV - **Características Gerais do Empreendimento;**
- V - **Justificativa do Parcelamento de Outorga e do Percentual de Garantia de Execução;**
- VI - **Justificativa para utilização do critério de licitação - "Maior Valor de Outorga";**
- VII - **Fundamentação da Política Tarifária e Valores Empregados;**
 - VII.1 **Verificação de aspectos concorrenciais;**
 - VII.2 **Justificação de preços e tarifas utilizados e sua fundamentação;**
 - VII.3 **Composição da receita média unitária;**
- VIII - **Justificativa para não estabelecimento de Preço Teto;**
- IX - **Demonstração da Incorporação no Evtea de Modelos que Expressam e Estimulam a Concorrência Inter e Intraportos;**
 - IX.1 **Consideração dos cenários competitivos no Evtea;**
 - IX.2 **Construção do modelo de demanda macro e competição;**
 - IX.3 **Construção do modelo de demanda micro e competição;**
- X - **Justificativa para Adoção do Regime Diferenciado de Contratação - RDC;**
- XI - **Valor de Ressarcimento da Empresa Autorizada para Realização de Estudos de Viabilidade das licitações;**
- XII - **Adequação dos Estudos aos Instrumentos de Planejamento de Setor Portuário;**
- XIII - **Definição de Parâmetros de Desempenho;**
- XIV - **Levantamento dos Bens Reversíveis;**
- XV - **Forma de Pagamento pela Exploração do Arrendamento;**
 - XVI.1 **Terminais com VPL Positivo;**
 - XVI.2 **Terminais com VPL Negativo ou Marginalmente Positivo;**
- XVI - **Alteração de *Alpha* para Cálculo de MME;**
- XVII - **Definição da Taxa Interna de Retorno Referencial em 9,38%;**
- XVIII - **Justificativa para os Parâmetros Ambientais;**
- XIX - **Obtenção do Termo de Referência Ambiental;**
- XX - **Do Envio ao TCU das Comunicações Dirigidas às Empresas;**
- XXI - **Conclusão.**

I. OBJETO

1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura de licitação de área situada no Porto Organizado de Vitória/ES, sob jurisdição da Companhia Docas do Espírito Santo, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, denominada **VIX30**, destinada à movimentação de Granéis Líquidos.

II. INTRODUÇÃO

2. Primeiramente, cabe lembrar que as políticas públicas constituem princípios, objetivos, metas e programas que orientam a atuação do Estado, dos agentes públicos e privados e devem ter como finalidade a eficiente alocação de recursos, com vistas à realização do interesse público. Conforme Martins (2011), tais políticas podem ser intituladas políticas de Estado ou políticas de governo. As políticas públicas do Estado são emanadas do Poder Legislativo, por meio das leis. Por sua vez, as políticas exaradas pelo Poder Executivo, por meio de diversas espécies de programas, diretrizes e atos normativos, constituem as políticas de governo. 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. [1] (grifos nossos)

3. 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.

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

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

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

4. Além disso, é importante aprimorar o marco regulatório, a fim de garantir maior segurança jurídica e, sobretudo, maior competição no setor. Nesse sentido, a Medida Provisória proposta altera as Leis 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). [...]

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

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

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

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

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

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

5. No cerne do novo arcabouço jurídico, está a instituição de medidas com vistas a assegurar a realização dos investimentos em infraestrutura portuária necessários a garantir a expansão da capacidade para fazer frente ao crescimento do setor. Nesse sentido, para a realização desses objetivos, o novo marco legal previu três mecanismos de implementação das políticas públicas estabelecidas pelo governo, a saber: i) novos arrendamentos, mediante a realização de procedimentos licitatórios; ii) instalação de novas e ampliações de instalações privadas; e iii) as prorrogações antecipadas de contratos de arrendamentos vigentes.[2]

6. 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.

7. 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), que foi 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.

8. 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.

9. As justificativas das diretrizes e atos praticados pelo poder concedente e pela Agência Reguladora para a definição de modelagem dos arrendamentos deu-se 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 avaliar a 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 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.

10. Destacamos que, para os estudos em questão, foi necessária a alteração no WACC em relação ao estudo disponibilizado em Audiência Pública. Essa alteração foi motivada pelas recomendações exaradas no âmbito do voto do Exmo. Relator Bruno Dantas conforme abaixo:

22. *Relativamente aos estudos econômicos, a unidade instrutora constatou deficiências no cálculo da variável WACC, taxa que retrata o custo médio ponderado do capital, a qual se baseou em premissas econômicas desatualizadas face às recentes transformações no cenário fiscal e econômico nacional.*

23. *A falha apontada poderia gerar distorções significativas a menor nos valores das concessões. Apenas como exemplo, se fosse adotada taxa WACC de 8,64% – estimada a partir de premissas mais recentes apuradas pela unidade instrutora – o valor do arrendamento variável atingiria R\$ 23,48/t (contra R\$16,10/t definido originalmente) e o fixo R\$ 1.193.580,00/ano (contra R\$ 797.628,00/ano definido originalmente).*

24. *Sabe-se, todavia, que mediante Nota Técnica Conjunta 52/2017/STN/SEAE/MF, de 23/11/2017 (peça 14 do TC 029.910/2017-0, que trata de assunto análogo), a Secretaria do Tesouro Nacional, em atendimento à solicitação feita pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, procedeu à atualização dos parâmetros balizadores do cálculo da taxa de desconto de referência para os estudos dos leilões de concessão de terminais portuários qualificados no âmbito do Programa de Investimentos do Governo Federal.*

25. *Assim, com base nas novas premissas, obteve-se o valor de 8,03% para o custo médio ponderado do capital (WACC). Dessa forma, não vislumbro necessidade de determinação com vistas à atualização da sobredita taxa, uma vez que o cálculo atualizado efetivamente contempla os parâmetros que refletem as características do setor econômico em análise.*

11. Por outro lado, em virtude da solicitação feita pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos - SPPI, por meio do Ofício 174/2018/SPPI, de 23/10/2018, para a atualização do cálculo do custo médio ponderado do capital (do inglês WACC), o Ministério da Fazenda, por intermédio da Nota Conjunta SEI nº

2/2018/SEPRAC/STN/SEFEL-MF, de 30/10/2018, atualizou o valor da taxa de desconto para 9,38%. Ressalta-se que este valor está sendo utilizado como balizador no estudo presente, embora o estudos aprovado pelo Tribunal de Contas da União - TCU, via o Acórdão 2.261/2018-TCU-Plenário, vislumbrem uma taxa de 8,03%. Nesse sentido, será encaminhada comunicação ao TCU, concomitantemente ao prosseguimento regular deste processo, a fim de que seja elucidado se haverá necessidade de reanálise da Corte de Contas em virtude de tal alteração.

12. No que se refere ao prazo do contrato estabelecido para a área em questão, ressaltamos que o mesmo foi estabelecido de forma que comportasse de maneira adequada os investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as outorgas fixas e variáveis.

13. Destaca-se que o estudo conceitual foi alterado pela Empresa e Planejamento e Logística - EPL, empresa pública do Governo Federal, representando cabalmente a Política Pública voltada ao setor portuário. O projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, por meio do PBI - Plano Básico de Implantação, após ser aprovado preliminarmente pelo Poder Concedente, e, posteriormente, pela Autoridade Portuária previamente à execução das obras.

14. Portanto, 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 argumentação descrita acima.

III. CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS PARA AS LICITAÇÕES DO PAP -

15. 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 o de que havia a necessidade de dar maior ênfase na execução de investimentos privados nos portos, com 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 com isso em aumento da competição do setor, em melhoria da eficiência na prestação dos serviços portuários, conseqüentemente, a redução do chamado "Custo Brasil".

16. Sob a vigência do marco regulatório anterior, até o final de 2012, estimava-se que quase uma centena de contratos de arrendamentos portuários necessitavam de providências por parte do Poder Público em razão da proximidade de seu termo contratual ou de estarem efetivamente vencidos.

17. 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.

18. Em 6 de dezembro de 2012, entrou em vigor a Medida Provisória nº. 595 (posteriormente convertida na Lei nº. 12.815, a chamada Nova Lei dos Portos), dispondo 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.

19. 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, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ - com poder fiscalizador e regulador e responsável pela realização das licitações e das administrações portuárias, responsáveis por apoiarem essas atividades.

20. 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.

21. 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.

22. 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:

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 1 - Áreas para licitação no PAP

- Eventuais áreas livres *greenfield* em relação às quais havia sinalização de interesse.
23. 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 licitados, conforme previsto no art. 49 da Medida Provisória nº. 595/2012 (<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/arrendamentos-1>) (Anexo I).
24. 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*.
25. Deu-se assim ampla publicidade às áreas potenciais para novas licitações, o que possibilitou que posteriormente 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.
26. 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.
27. Nesse sentido, as áreas portuárias contempladas no escopo da Portaria em tela foram originalmente distribuídas em 04 blocos, a saber: 1) os Portos de Santos/SP, Belém/PA, Santarém/PA, Outeiro/PA, Miramar/PA e Vila do Conde/PA; 2) os portos de Salvador/BA, Aratu/BA, São Sebastião/SP e Paranaguá/PR; 3) Cabedelo/PB, Fortaleza/CE, Itaquí/MA, Santana/AP, Maceió/AL, Recife/PE e Suape/PE, e 4) 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.
28. 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 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.
29. 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.
30. 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.
31. Como já mencionado, foram realizados de forma resumida, no âmbito do TCU, os seguintes procedimentos de acompanhamento referentes ao Programa de Arrendamentos Portuários: primeiramente, 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; após a apresentação de complementações, 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; 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). Por fim, 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”.
32. A área VIX30 fez parte do chamado Bloco 3, por isso, os estudos só passaram pela análise do TCU no corrente ano, de 2018. Assim, após a emissão do Acórdão N° 2.261/2018 - TCU - Plenário, o Tribunal de Contas da União determinou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA que, previamente ao lançamento do certame licitatório da área em questão, incluam no edital e no contrato cláusulas que tratem do risco de não conclusão e de atrasos na homologação e entrada em operação do berço 207, bem como mecanismos contratuais de compensação financeira ao arrendatário em caso de ocorrerem atrasos adicionais na entrega e homologação do berço.
33. Nesse mote, visto que compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de arrendamentos portuários, a Agência Reguladora deve incluir no edital e no contrato cláusulas que atendam ao Item 9.2 do Acórdão N° 2.261/2018 - TCU - Plenário.

IV. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO

34. A seguir, serão apontadas as características gerais do terminal a ser instalado na área **VIX30**, localizada no Porto Organizado de Vitória/ES, sob jurisdição da Companhia Docas do Espírito Santo/ES, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.
35. Atualmente a área não está ocupada, de modo que na modelagem ela ficou caracterizada como um *greenfield*.
36. Para o terminal que será instalado, a modelagem operacional considerada é de uma base de distribuição de combustíveis, com acesso ao berço, que pode ser considerada o modelo mais completo em termos de otimização de atividades e receitas para o terminal, contemplando atividades aquaviárias de embarque e desembarque, bem como atividades de misturas de combustíveis (com biocombustíveis) e distribuição aos postos para consumo final.
37. Como o terminal está sendo projetado para operar como base de distribuição com acesso aquaviário, o índice de giro médio anual estimado é ligeiramente superior aos terminais aquaviários localizados no Cluster do Espírito Santo. Assim sendo, o giro foi estimado em 18 vezes, similar aos terminais/bases congêneres.
38. Quanto à capacidade do sistema de embarque/desembarque, dado que o berço 207 será a infraestrutura de atracação utilizada pelo **VIX30**, foi calculado que a utilização do referido berço pelo terminal em estudo será da ordem de 44,94% da disponibilidade total do berço. Para o cálculo de alocação de berço aos usuários foi considerado o histórico de produtos movimentados (combustíveis e soda cáustica) e a estimativa de desempenho futuro dos terminais existentes e planejados que utilizarão o berço para estimar a capacidade dinâmica, e adotada a premissa de que a alocação do berço é proporcional a essa capacidade dinâmica.
39. O **VIX30** terá ligação com o berço 207 através de dutos com 3 linhas estimadas de aproximadamente 1000 m cada.

Usuários do Berço 207	Capacidade estática (t)	Giros	Capacidade dinâmica (t e %)	
Liquioort	15.000	11 ¹	165.000	9,98%
Oiltanking	71.825	10	718.250	43,43%
Pejú	2.720	10	27.200	1,64%
VIX30 (aquaviário)	41.288	18	743.184	44,94%
TOTAL	130.833		1.653.634	

Tabela 2: Percentual de tempo de berço alocado aos usuários com base na capacidade dinâmica potencial.

Fonte: EPL 2018

40. A superfície da área de arrendamento é de 74.156 m², com conexões de rodovia e cais, conforme indicado na figura a seguir.

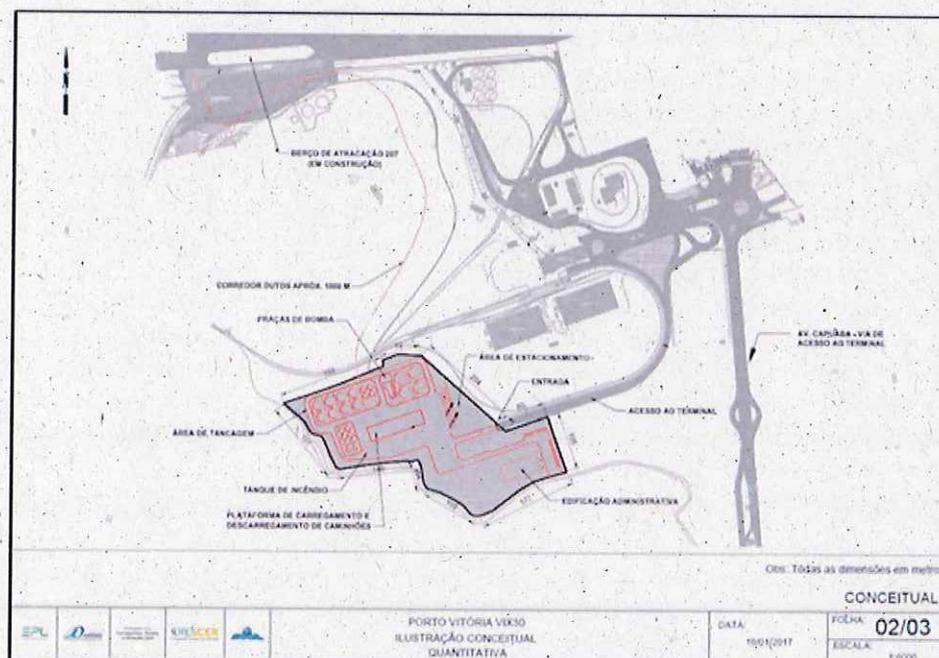


Figura 1 – Localização da área do arrendamento VIX30

Fonte: EVTEA - EPL 2018

41. Por se tratar de área *greenfield* não existem bens disponíveis na área de arrendamento **VIX30**, com exceção de pavimento leve, que pode ser utilizado pelo futuro arrendatário. Deverão ser realizados investimentos em instalações e equipamentos, a fim de que se desenvolvam as operações. Assim, considera-se que a área será disponibilizada ao futuro arrendatário limpa e desimpedida de máquinas, equipamentos, armazéns lonados ou cargas.

42. Em função da amortização completa dos investimentos da área VIX30 optou-se por alterar o prazo apresentado em relação aos estudos doados pela CODESA de 35 para 25 anos.

43. O contrato de empreendimento possuirá as seguintes características:

Receita Bruta Global	R\$ 954.471 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 290.224 k
Investimento Total	R\$ 128.223 k
Despesa Operacional Total	R\$ 288.796 k
Movimentação Total (t)	15.495 k
Valor de Arrendamento Mensal Fixo	R\$ 53,9 k
Valor de Arrendamento Variável (R\$/t)	R\$ 4,05
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,38%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o Imposto	11,12%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 22.114 k

Tabela 3 – Característica do Contrato para a área VIX30

Fonte: EVTEA EPL 2018

44. Outros parâmetros, premissas e *inputs* foram atualizados, a saber:

- Em cumprimento ao Acórdão n. 1.077/2015/TCU-Plenário, foi atualizado o estudo VIX30 para a nova data base abril/2017;
- Nos valores unitários do CAPEX foram aproveitados os valores calculados pela EPL para outros terminais de combustíveis, em específico, os de Miramar e Vila do Conde.
- Receita Média por Unidade:
 - R\$ 61,60 por tonelada de Combustíveis.
 - Em atendimento a mais recente decisão do Superior Tribunal Federal referente a legalidade na cobrança de Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU os estudos foram atualizados com a inserção dos valores devidos.

45. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento informa-se que durante o processo de atualização dos estudos sempre são realizadas pesquisas jurídicas junto às Autoridade Portuária, Secretaria Nacional de Portos e Arrendatário para identificação de possíveis litígios judiciais que possam prejudicar o andamento da licitação. Não foram identificados litígios judiciais envolvendo a área VIX30.

V. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DE OUTORGA E DO PERCENTUAL DE GARANTIA DE EXECUÇÃO

46. Preliminarmente, informa-se 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 demonstrada no Capítulo próprio desta Nota.

47. Em seguida, acerca do parcelamento de 25% (vinte e cinco) por cento do Valor da Outorga proposto pela Proponente Vencedora, sendo o restante do Valor da Outorga pago em cinco parcelas anuais, cumpre esclarecer que se trata de estratégia adotada, com base nas diretrizes do Poder Concedente, assegurado no art. 16, inciso II, da Lei nº 12.815/2013, para atrair interessados diante do cenário econômico do país, pois impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento.

48. No que se refere à de garantia de execução, este MTPA aponta como imprescindível a sua previsão, dado que aumenta o grau de cumprimento dos contratos avençados e mitiga riscos para o Poder Concedente. Nessa seara, entende-se que o valor da garantia deve ser inicialmente de 5% da estimativa do valor global do contrato, encontrando esteio na legislação de regência.

49. Entretanto, objetivando dar maior atratividade ao certame licitatório e visando não onerar excessivamente o futuro licitante, com altos dispêndios em custos financeiros para a manutenção da garantia de execução, após a execução dos investimentos mínimos e finalizado o pagamento do valor de outorga, a garantia deve ser reduzida para valor 1% da estimativa do valor global do contrato.

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

50. 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.

51. 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.
52. Já o Decreto nº 8.033/13, inicialmente, não previa expressamente o critério de maior valor de outorga. Contudo, com a edição do Decreto nº 8.464/15, essa possibilidade foi incluída no rol de critérios de julgamento possíveis.
53. Com base na Lei dos Portos e no Decreto nº 8.464/15, optou-se por adotar o critério de maior valor de outorga para as licitações do PAP. Entendeu-se que o critério de maior valor de outorga é o mais adequado para o caso em questão, devido a diversas razões. Resumidamente, esse critério possibilita uma forma de exploração adequada para os casos em que esse mecanismo venha a ser mais aderente se considerados os demais critérios de julgamento estabelecidos pelo Decreto nº 8.033/2013.
54. 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.).
55. Ademais, o fato de o critério de maior valor de outorga já ter sido utilizado em grande parte das licitações do setor portuário facilita identificar eventuais falhas que poderiam ensejar judicialização do certame licitatório ou, até mesmo, possíveis problemas que resultariam em pedidos de reequilíbrios contratuais por parte do futuro arrendatário em desfavor do poder público.
56. Em suma, a possibilidade de adoção do critério de maior valor de outorga permite ampla liberdade para a proposição de modelagem adequada às especificidades de cada arrendamento. Isso é importante pois a adoção de critérios de licitação inadequados pode produzir resultados ineficientes do ponto de vista alocativo, gerando leilões dos quais não resulta a melhor destinação possível para os escassos ativos portuários. Em situações como estas, não há forma mais eficiente de se realizar a escolha do melhor operador para um determinado ativo público que adjudicar àquele que se dispõe a pagar mais pelo ativo.
57. Além disso, maior valor de outorga é um critério de julgamento de licitação muito 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 no setor de energia (petróleo).
58. O critério de julgamento de maior outorga reduz o risco de se selecionar um operador menos eficiente, bem como reduz a possibilidade de discussão de regras contratuais e reequilíbrios ao longo do contrato, já que possibilita um contrato mais simples e direto, com menos mecanismos novos para os quais a falta de experiência pregressa poderia gerar desconforto aos interessados.
59. Cabe destacar que em Consultas Públicas realizadas anteriormente, em que se previa a utilização de critérios de julgamento diferentes do Maior Valor de Outorga, diversos questionamentos foram feitos mostrando a fragilidade dos outros critérios:

Contribuição	Comentário
BLOCO 1: "Nos termos do item 3.1.4., "Para o Arrendamento STM01, a Proponente que apresentar em sua Proposta pelo Arrendamento a maior capacidade efetiva de movimentação, em toneladas por ano, de graneis sólidos admitidos pelo PDZ do Terminal de Santarém [...]". Nesse sentido, sugere-se esclarecer no referido item qual será a sistemática de aferição da exequibilidade das propostas apresentadas."	Neste caso, o interessado entende necessário haver uma checagem da exequibilidade das propostas de movimentação. Com as condições apresentadas, demonstra incerteza sobre a possibilidade e implicações de uma oferta de movimentação maior do que seu julgamento sobre a capacidade do terminal.
BLOCO 1: "Como se define a capacidade efetiva de movimentação? Equivale à movimentação mínima garantida? Poderia ser entendida como a soma de todas as quantidades anuais no período de vigência do contrato?"	Neste caso, o interessado demonstra dúvidas quanto ao que contemplar no cálculo da capacidade efetiva
BLOCO 1: "[...] é possível notar que o Edital não prevê a desclassificação da proponente que ofertar movimentação irreal e infactível, que supere a capacidade do terminal proposta e da disponibilidade de berços. Nesse sentido, sugere-se a inclusão de mecanismo específico no Edital de aferição da movimentação proposta, a fim de que sejam desclassificadas as proponentes que propuserem movimentação sabidamente inexequíveis."	Neste caso o interessado entende também que a oferta de movimentação deve ser fisicamente factível, e sente falta de dispositivos no leilão que coibam propostas irreais.
BLOCO 1: "O item 5.3.1. indica as condições nas quais a movimentação de cargas será contabilizada para a totalização da Movimentação Mínima Garantida. Pede-se que os critérios sejam definidos de forma mais objetiva, esclarecendo, por exemplo, como será tratada a descarga realizada diretamente dos navios para caminhões ou vagões."	O interessado pede, neste caso, maiores esclarecimentos sobre como quais tipos de movimentação são contabilizadas, preocupação que não seria relevante em outro critério de julgamento.
BLOCO 2: "Os quantitativos de movimentação anual de cargas indicados no quadro abaixo são os quantitativos mínimos assegurados pela arrendatária e que deverão ser atendidos durante todo o prazo de vigência do arrendamento (capacidade efetiva). Na medida em que quem se utilizar do berço interno disponibilizado pela arrendatária terá melhores condições de formação de preços como será tratada a obrigação de movimentação mínima do arrendatário?"	Neste caso, o interessado buscou compreender se melhores condições operacionais se refletem ou não na movimentação mínima resultante da oferta de capacidade efetiva.
BLOCO 2: "Quanto à melhor oferta, quais critérios serão utilizados pela Comissão de Licitação, visto que a licitação será pelo critério da maior capacidade efetiva de movimentação? Como será adequada essa questão à luz do que estabelece o art. 26 da Lei 12462 (Lei do RDC)? Poderá o Proponente ofertar acréscimos progressivos na capacidade efetiva de movimentação, p. ex.?"	O interessado questiona quais serão os critérios para aferir a maior capacidade efetiva

Tabela 4 - Contribuições advindas das consultas públicas

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

VII. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS

61. 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.

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

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

64. Nesta seção, serão pontuadas as questões regulatórias a serem consideradas na formulação da estratégia de arrendamentos portuários, apresentados os mecanismos estratégicos para aumentar a competitividade portuária – estruturais e regulatórios – e analisado o custo-benefício de suas aplicações.

65. 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.

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

67. Assim, para determinar de que maneira as diretrizes mencionadas se aplicam ao VIX30, foram primeiramente avaliados aspectos concorrenciais (intraportos e entre portos), bem como o potencial de expansão das regiões portuárias.

VII.1 Verificação dos aspectos concorrenciais

68. 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.

69. 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.

70. 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[3], bem como cláusulas que possibilitam eventual implementação de medidas regulatórias. Se o arrendatário fornecer informações erradas ou imprecisas será severamente multado.

VII.2 Justificação de preços e tarifas utilizados e sua fundamentação

71. Este item atende particularmente a determinação 9.1.3 do TCU no Acórdão 1.077/2015 no que se refere à alteração do item 9.1.13 do Acórdão 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”

72. A seção a seguir suporta as premissas e valor do preço a ser praticado pela empresa arrendatária, conforme considerado no estudo de viabilidade do terminal VIX30.

VII.3 Da composição da receita média unitária

73. As estimativas de preço para os terminais de combustíveis têm por objetivo remunerar as atividades realizadas nos terminais, tais como recebimento, armazenagem e expedição dos produtos.

74. A definição de preços para remuneração das atividades no âmbito dos estudos de viabilidade possui caráter referencial, utilizado exclusivamente para precificar o valor do empreendimento e a abertura de licitação. Portanto, vale destacar que o estabelecimento do nível de preços que será efetivamente praticado ao longo do **horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação**, observada a modicidade dos mesmos.

75. A previsão de liberdade na definição de preços para os terminais de combustíveis na região 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** para as respectivas atividades, por se tratar de estrutura econômica concorrencial.

76. No que tange às movimentações de combustíveis, aproximadamente 75% do total, existem dois tipos distintos de instalações de movimentação e armazenagem: os terminais aquaviários e as bases de distribuição.

77. Os terminais aquaviários realizam majoritariamente operações portuárias, recebendo as embarcações, realizando embarque, desembarque e armazenam por um determinado prazo. Este tipo de terminal presta serviço a terceiros mediante remuneração, com atividade regulamentada pela ANP, por meio da Portaria nº 251/2000.

78. Por imposição regulatória, os terminais aquaviários são obrigados a manter os sítios eletrônicos atualizados, com as seguintes informações:

- Disponibilidades (capacidades);
- Preços de referência para serviços padronizados;
- Condições gerais de serviço do terminal;
- Histórico dos volumes mensais movimentados no Terminal nos últimos 12 (doze) meses, por produto e por ponto de recepção e de entrega.

79. Já as bases de distribuição são operadas pelas empresas distribuidoras de combustíveis e podem ou não contratar um terminal aquaviário para as operações de berço. A tarefa principal das bases é o abastecimento da região

através de seus postos de combustíveis. Neste caso, trata-se de centros de custo de cadeias verticalizadas sem prestação de serviço a terceiros.

80. Para fins de modelagem, optou-se por tratar a atividade a ser desenvolvida na área como terminal aquaviário, independentemente da sua vocação pós-licitação.

81. Conforme Art. 15 da Portaria ANP n° 251/2000, os preços dos terminais 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 os 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; e
- Considerar os custos de operação e manutenção, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento.

82. Com relação aos preços dos serviços de movimentação dos demais graneis líquidos, com destaque para os produtos químicos e óleos vegetais, de acordo com dados disponíveis em sítios eletrônicos de empresas que atuam no mercado, a distinção de preços é realizada em razão das densidades dos produtos, adotando-se a seguinte regra:

83. Os preços são aplicados por m³ quando o peso específico no produto for até 1 t/m³ e por tonelada quando o peso específico do produto for maior que 1 t/m³.

84. Para fins de modelagem, optou-se pelo modelo que considera diferentes densidades dos produtos movimentados que compõem o escopo de movimentação previsto para o terminal.

85. Para a determinação da cêsta de serviços e seus respectivos preços, foi feito um levantamento com doze operadores de terminais aquaviários presentes em todas as regiões brasileiras. Em síntese, os serviços prestados comumente nos terminais são:

- Carga e descarga de embarcações;
- Carga e descarga de veículos;
- Expedição por dutos;
- Armazenagem de até 30 dias;
- Serviços acessórios (análise do produto, pesagem, limpeza de tanques etc.).

86. Para a cobrança do terminal em tela definiu-se uma remuneração básica que engloba todos os serviços que possam ser solicitados pelo usuário.

87. Pelo levantamento realizado, identificou-se que é usual no setor cobrar o mesmo preço independentemente do produto a ser movimentado. Apenas a empresa Transpetro faz distinção entre combustíveis claros e escuros. Seguindo esta linha, estabeleceu-se a premissa de preço único para qualquer tipo de combustível.

88. Nas tabelas de preços, os terminais indicam se os impostos já estão embutidos, ou se serão acrescidos ao final. Os impostos que são cobrados pelos terminais são: PIS, COFINS e ISS.

89. Observou-se, também, que os preços são aplicados por m³ quando o peso específico do produto for até 1 kg/litro e por tonelada quando o peso específico do produto for maior que 1 kg/litro. Considerando a taxa de conversão média aplicada de 0,85 t/m³, os preços neste caso aplicam-se por m³.

90. Em relação aos preços dos serviços aplicados, foram consultadas as tabelas de referência de 12 operadores, publicados conforme Portaria ANP n° 251/2000 conforme abaixo:

EMPRESA	ARMAZENAGEM E MOVIMENTAÇÃO	MÉDIA ARMAZENAGEM	MÉDIA MOVIMENTAÇÃO	COM IMPOSTOS	COM 20% DESCONTO
Stolthaven	63,98	50,23	13,75	71,81	57,45
Ageo	109,40	88,89	20,51	122,80	98,24
Adonal	60,50	49,00	11,50	67,91	54,33
Granel	67,50	47,50	20,00	67,50	54,00
Transpetro	48,06		28,29	50,46	40,37
Tecab	27,00		27,00	28,35	22,68
Ultracargo	70,00	58,00	12,00	79,98	63,98
Pandenor	77,00	62,00	15,00	77,00	61,60
Decal	53,91		53,91	61,59	43,13
Temape	25,96		25,96	29,66	20,77
Oiltanking	73,90	59,30	14,60	84,43	67,54
Callalini	50,50	44,00	6,50	51,62	41,30
Média m³	60,64			66,09	52,36
Média t	71,34			77,76	61,60

Tabela 5: Preços de referência terminais portuários

Fonte: EVTEA - EPL - 2018

91. No processo de revisão, o preço médio dos terminais pesquisados foi aferido em R\$ 66,09/m³, ou R\$ 77,76/tonelada. Neste contexto precisa-se ressaltar que se trata de preço de prateleira, que não adveio de negociação entre dono da carga e operador portuário, ou seja, há espaço para descontos, que irão depender de cada cliente, volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços.

92. Na média, considera-se um desconto de 20% para os preços efetivos, que resulta no preço de R\$ 61,60/tonelada. Essa premissa foi validada a partir de consultas a empresas e a entidades sindicais representativas do setor de distribuição de combustíveis.

93. Dessa forma, para fins de modelagem adota-se um desconto de 20% sobre o preço máximo, ou seja o terminal cobrará R\$ 61,60 por tonelada.

VIII. JUSTIFICATIVA PARA O NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"

94. 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.

95. 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.

96. 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.

97. Nas hipóteses em que a concorrência apresente imperfeições mais severas, a modicidade tarifária poderá ser garantida pela utilização do critério de julgamento da licitação por menor tarifa. Somente em algumas situações especiais, faz-se necessária a fixação de um teto tarifário para corrigir as imperfeições do mercado concorrencial.

98. Apenas a título de ilustração, cita-se o caso dos terminais de fertilizantes em Santos, denominados nos estudos de STS 11 e STS 20.

99. Nessa situação, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental identificaram uma diferença considerável dos valores cobrados aos usuários, se comparados aos valores aplicados em outros portos, demonstrando uma situação de ausência de competição. Dessa forma, face a esse diagnóstico, poder-se-ia avaliar a utilização de tarifas-teto.

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

101. 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.

102. 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.

103. 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.

104. 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.

105. 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.

106. 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.

107. Para a situação do terminal objeto deste Ató Justificatório, não se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte dos futuros arrendatários, tampouco foram identificadas situações criticamente factíveis, capazes de levar a uma regulação na política de preços dos terminais. Portanto, não se julgou necessário estabelecer preços teto nesses empreendimentos.

IX. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEAS DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULAM A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS

108. 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;

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

110. O programa de arrendamentos amplia 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.

IX.1. Consideração dos cenários competitivos nos EVTEAs

111. 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.

112. 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.

113. 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.

114. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para a projeção da demanda potencial relativa às áreas de arrendamento VIX30, serviram de base os seguintes estudos:

- Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP (2017), atualização da projeção de demanda e carregamento da malha (Ano Base de 2016);
- Plano Mestre do Porto de Vitória (2015); e
- Plano Decenal de Expansão de Energia – PDE 2026, da Empresa de Pesquisa Energética – EPE.

115. 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.

116. 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.

IX.2. Da construção do modelo de demanda macro e competição

117. A área denominada VIX30, encontra-se alocada no “Cluster do Espírito Santo”, composto por todos os portos e terminais do estado do Espírito Santo. Segundo dados apresentados no relatório “Projeção de Demanda e Carregamento da Malha” (Ano Base de 2016), publicado em 2017, a demanda total prevista para derivados de petróleo no “Cluster” para o horizonte de 2016 a 2060 possui taxa média de crescimento da ordem de 2%, conforme tabela a seguir.

CLUSTER ESPÍRITO SANTO		
ANO	PROJEÇÃO DE DEMANDA PORTUÁRIA – DERIVADOS DE PETRÓLEO (milhões t)	EVOLUÇÃO (%)
2016 – 2020	1,74 – 1,92	2,49
2020 – 2030	1,92 – 2,48	2,59
2030 – 2040	2,48 – 2,88	1,50
2040 – 2050	2,88 – 3,52	2,03
2050 – 2060	3,52 – 4,15	1,66

Tabela 6 – Projeção de demanda para derivados de petróleo no “Cluster de Espírito Santo” Fonte:

Fonte: EVTEA – EPL 2018

118. Outra carga que deve ser capturada pelo terminal é o etanol, que tem uma participação mais limitada no estado do Espírito Santo. Conforme o PNLP, a demanda parte de 10.000 toneladas movimentadas em 2020, e chega a 60.000 toneladas em 2060, apresentando uma taxa média de crescimento de 4,58%.

CLUSTER ESPÍRITO SANTO		
ANO	PROJEÇÃO DE DEMANDA – ETANOL (mil t)	EVOLUÇÃO (%)
2020	10	
2020 – 2030	10 – 20	7,18
2030 – 2040	20 – 30	4,14
2040 – 2050	30 – 40	2,92
2050 – 2060	40 – 60	4,14

Tabela 7 – Projeção de demanda para etanol no “Cluster de Espírito Santo”

Fonte: EVTEA - EPL 2018

119. As previsões do PNLP, conforme exposto na metodologia adotada, apontam previsões genéricas de movimentação de perfis de carga em *Clusters* portuários, impossibilitando a identificação da demanda atraída por um terminal específico. Contudo, aponta o comportamento genérico para as cargas até o ano de 2060.

120. A partir do indicativo setorial apontado pelo PNLP, busca-se identificar a demanda específica de combustíveis que poderá ser atraída para o terminal **VIX30**, por meio de análise concorrencial abrangendo os enfoques inter e intraportuário.

121. As cargas consideradas na projeção de demanda portuária de movimentação de combustíveis que poderão ser movimentadas na área de arrendamento **VIX30**, portanto, são:

- Derivados de Petróleo, composto por:
 - o Óleo diesel;
 - o Gasolina;
 - o Óleo Combustível;
 - o Querosene de Aviação – QAV; e
 - o Outros.
- Biocombustíveis, composto por:
 - o Álcool; e
 - o Biodiesel.

122. Destaca-se que o PNLP apresenta dados agregados de movimentação, sem detalhar os tipos de produtos movimentados. Para estimar a quantidade por tipo de derivados de petróleo no *Cluster* do Espírito Santo foram utilizadas estimativas de participação por produto, publicadas no Plano Decenal de Expansão de Energia – PDE 2026 (EPE, 2016), expostas a seguir.

Participação por Produto em Derivados de Petróleo	
Estado do Espírito Santo	
Óleo Diesel	48,00%
Gasolina C	30,11%
Óleo Combustível	12,41%
GLP	7,46%
QAV	2,00%
Outros	0,02%
TOTAL	100,00%

Tabela 8 – Representatividade dos tipos de derivados de petróleo consumidos no estado do Espírito Santo

Fonte: EVTEA - EPL 2018

123. A segregação da série de projeção de derivados de petróleo por tipo de produto possibilita a aplicação dos seguintes procedimentos:

- Exclusão do GLP em razão do terminal **VIX30** não prever instalações próprias para movimentações deste tipo de produto;
- Estimativa dos quantitativos de biocombustíveis a serem utilizados em misturas na base de distribuição, os quais chegam ao terminal através do modal rodoviário, são eles:
 - o 27% de álcool sobre o quantitativo de gasolina A; e
 - o 10% de biodiesel sobre o quantitativo de óleo diesel.

124. Oportuno mencionar que o terminal **VIX30** possui modelagem operacional voltada para execução de atividades de uma base de distribuição de combustíveis, nos termos da Portaria ANP n° 251/2000, que diferencia o abastecimento aquaviário em “bases de distribuição” e “terminais aquaviários”. Destaca-se que o vencedor da licitação poderá definir livremente o perfil futuro do terminal de combustíveis, desde que sejam atendidas as exigências contratuais.

125. A partir dos dados macro apresentados no PNL (2017) acerca da demanda de derivados de petróleo, associados à premissa de divisão por produto apresentada no documento PDE 2026, é possível identificar a evolução da movimentação portuária por tipo de derivado de petróleo.

126. A tabela a seguir apresenta os dados de projeção de demanda de derivados de petróleo e álcool para o Cluster do Espírito Santo.

DEMANDA MACRO DE COMBUSTÍVEIS PARA O CLUSTER DO ESPÍRITO SANTO (em toneladas)										
ANO	Derivados de Petróleo (PNLP)	Óleo diesel	Gasolina	GLP	Querosene de aviação	Óleo combustível	Outros	Álcool (PNLP)	TOTAL (com GLP)	TOTAL (sem GLP)
2019	1.873.325	899.240	564.096	139.814	37.428	232.464	284	-	1.873.325	1.733.511
2020	1.920.000	921.644	578.151	143.298	38.360	238.256	291	10.000	1.930.000	1.786.702
2021	1.969.773	945.537	593.139	147.012	39.355	244.432	299	10.718	1.980.491	1.833.479
2022	2.020.837	970.049	608.515	150.823	40.375	250.769	306	11.487	2.032.324	1.881.501
2023	2.073.225	995.196	624.290	154.733	41.422	257.270	314	12.311	2.085.536	1.930.803
2024	2.126.970	1.020.995	640.474	158.745	42.495	263.939	322	13.195	2.140.165	1.981.421
2025	2.182.109	1.047.463	657.077	162.860	43.597	270.781	331	14.142	2.196.251	2.033.391
2026	2.238.677	1.074.617	674.111	167.082	44.727	277.801	339	15.157	2.253.834	2.086.753
2027	2.296.712	1.102.475	691.586	171.413	45.887	285.003	348	16.245	2.312.957	2.141.544
2028	2.356.251	1.131.055	709.515	175.857	47.076	292.391	357	17.411	2.373.662	2.197.805
2029	2.417.334	1.160.376	727.908	180.416	48.297	299.971	366	18.661	2.435.995	2.255.579
2030	2.480.000	1.190.457	746.778	185.093	49.549	307.747	376	20.000	2.500.000	2.314.907
2031	2.517.363	1.208.392	758.029	187.881	50.295	312.384	382	20.828	2.538.190	2.350.309
2032	2.555.288	1.226.597	769.449	190.712	51.053	317.090	387	21.689	2.576.977	2.386.266
2033	2.593.785	1.245.077	781.041	193.585	51.822	321.867	393	22.587	2.616.372	2.422.787
2034	2.632.861	1.263.834	792.808	196.501	52.603	326.716	399	23.522	2.656.383	2.459.882
2035	2.672.527	1.282.875	804.752	199.462	53.395	331.638	405	24.495	2.697.022	2.497.560
2036	2.712.790	1.302.202	816.876	202.467	54.200	336.634	411	25.508	2.738.298	2.535.832
2037	2.753.660	1.321.820	829.183	205.517	55.016	341.706	417	26.564	2.780.224	2.574.707
2038	2.795.145	1.341.734	841.675	208.613	55.845	346.854	424	27.663	2.822.808	2.614.195
2039	2.837.255	1.361.948	854.355	211.756	56.686	352.080	430	28.808	2.866.063	2.654.307
2040	2.880.000	1.382.467	867.226	214.946	57.540	357.384	437	30.000	2.910.000	2.695.054
2041	2.938.377	1.410.489	884.805	219.303	58.707	364.628	445	30.876	2.969.253	2.749.949
2042	2.997.937	1.439.079	902.740	223.748	59.897	372.019	454	31.777	3.029.714	2.805.965
2043	3.058.705	1.468.249	921.038	228.284	61.111	379.560	464	32.704	3.091.409	2.863.125
2044	3.120.704	1.498.010	939.707	232.911	62.349	387.253	473	33.659	3.154.363	2.921.452

Tabela 9 – Macro demanda total de derivados de petróleo e álcool no Cluster do Espírito Santo

Fonte: EVTEA - EPL 2018

127. Com a exclusão do GLP da série de projeção do total PNL a distribuição dos demais produtos passíveis de serem movimentados no terminal VIX30 passa a ser a seguinte.

PRODUTO	Derivados de Petróleo (total)		Derivados de Petróleo (sem GLP)	
	Quant. (t)	Part. (%)	Quant. (t)	Part. (%)
ÓLEO DIESEL	29.713.869	48,00%	29.713.869	51,87%
GASOLINA	18.639.615	30,11%	18.639.615	32,54%
GLP	4.619.919	7,46%	excluído	0,00%
QUEROSENE DE AVIAÇÃO	1.236.737	2,00%	1.236.737	2,16%
ÓLEO COMBUSTÍVEL	7.681.382	12,41%	7.681.382	13,41%
OUTROS	9.384	0,02%	9.384	0,02%
TOTAL	61.900.906	100,00%	57.280.987	100,00%

Tabela 10 – Distribuição dos derivados de petróleo por produto no Cluster do Espírito Santo

Fonte: EVTEA - EPL 2018

128. Após identificar a demanda macro aquaviária de combustíveis para o Cluster do Espírito Santo no cenário tendencial (base), busca-se a definição dos cenários alternativos de movimentação, denominados cenário otimista e pessimista. Destaca-se que os instrumentos de planejamento setorial que envolvem o Porto Organizado de Vitória (PNLP e Plano Mestre) não fornecem cenários alternativos de movimentação.

129. Diante dessas limitações de planejamento, a estratégia utilizada para a construção dos cenários alternativos foi a aplicação de bandas de variações entre os cenários, as quais foram extraídas de portos congêneres em que há informações disponibilizadas em instrumentos de planejamento.

130. Para tanto, os parâmetros utilizados para a construção dos cenários alternativos de movimentação de combustíveis no Porto de Vitória foram os utilizados nos estudos relativos às licitações de áreas destinadas à movimentação de combustíveis no Terminal Petroquímico de Miramar (Belém/PA), em que as características operacionais e estruturais são similares, podendo-se classificá-los, para fins de modelagem, como portos congêneres no que tange ao perfil dos terminais de combustíveis.

131. Tal semelhança é abordada no Plano Mestre do Porto de Vitória (2015) que indica a existência de uma correlação entre o Terminal Petroquímico de Miramar e o Porto Organizado de Vitória, tendo em vista que as produtividades se equivalem, em função, primordialmente, das restrições de acesso a navios maiores. Atualmente em Vitória não são permitidos navios-tanque maiores do que 35.000 TPB. Outro ponto de semelhança é com relação ao perfil da navegação visto que tanto em Vitória como em Miramar operam com cargas de Cabotagem/desembarque.

CENÁRIOS DE MOVIMENTAÇÃO DOS ESTUADOS DE TERMINAIS DE COMBUSTÍVEIS NO TERMINAL PETROQUÍMICO DE MIRAMAR (mil t)				CENÁRIOS DE MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS NO CLUSTER DO ESPÍRITO SANTO (mil t)					
ANO	Tendencial	Pessimista	Otimista	ANO	Tendencial	Pessimista	Otimista		
2019	2.057	2.002	2,77%	2.067	0,48%	2019	1.733	1.685	1.741
2020	2.090	2.019	0,87%	2.119	2,51%	2020	1.786	1.700	1.785
2021	2.126	2.035	0,80%	2.170	2,43%	2021	1.833	1.713	1.828
2022	2.167	2.054	0,94%	2.226	2,58%	2022	1.881	1.729	1.876
2023	2.210	2.073	0,93%	2.283	2,56%	2023	1.930	1.746	1.924
2024	2.255	2.093	0,94%	2.342	2,58%	2024	1.981	1.762	1.973
2025	2.304	2.113	0,94%	2.402	2,57%	2025	2.033	1.779	2.024
2026	2.353	2.134	0,99%	2.465	2,63%	2026	2.086	1.796	2.077
2027	2.408	2.154	0,97%	2.530	2,61%	2027	2.141	1.814	2.131
2028	2.463	2.175	0,96%	2.595	2,59%	2028	2.197	1.831	2.187
2029	2.518	2.197	1,01%	2.664	2,65%	2029	2.255	1.850	2.245
2030	2.574	2.220	1,03%	2.735	2,66%	2030	2.314	1.869	2.304
2031	2.631	2.241	0,96%	2.806	2,60%	2031	2.350	1.887	2.364
2032	2.691	2.265	1,06%	2.882	2,70%	2032	2.386	1.907	2.428
2033	2.747	2.287	1,00%	2.958	2,63%	2033	2.422	1.926	2.492
2034	2.806	2.310	0,98%	3.035	2,62%	2034	2.459	1.945	2.557
2035	2.865	2.334	1,07%	3.117	2,70%	2035	2.497	1.965	2.626
2036	2.923	2.358	1,02%	3.200	2,65%	2036	2.535	1.985	2.696
2037	2.981	2.381	0,99%	3.283	2,62%	2037	2.574	2.005	2.767
2038	3.037	2.406	1,05%	3.372	2,69%	2038	2.614	2.026	2.841
2039	3.092	2.431	1,03%	3.462	2,67%	2039	2.654	2.047	2.917
2040	3.146	2.457	1,04%	3.554	2,68%	2040	2.695	2.068	2.995
2041	3.202	2.482	1,04%	3.650	2,68%	2041	2.749	2.090	3.075
2042	3.257	2.508	1,05%	3.748	2,68%	2042	2.805	2.112	3.158
2043	3.314	2.534	1,03%	3.848	2,66%	2043	2.863	2.134	3.242

Nota: A variação entre cenários do ano de 2019 foi calculada sobre o cenário tendencial. As demais variações são calculadas sobre o ano anterior da respectiva série.

Tabela 11 – Construção de cenários para o Cluster do Espírito Santo por meio de portos congêneres
Fonte: EVTEA - EPL 2018

132. Adicionalmente, no intuito de convalidar as referências do PNL (2017), foi consultado o “Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2026”, da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), vinculada ao Ministério de Minas e Energia (MME). O PDE 2026 traz previsões de consumo de combustíveis regionalizadas para o período de 10 anos (2016 – 2026).

133. Para a região Sudeste está previsto um crescimento médio de combustíveis de 2016 a 2026 de 1,62% ao ano, o qual possui alinhamento ao PNL, que prevê taxa de crescimento médio de 2,06% a.a. para o período (2019-2043). A tabela a seguir apresenta os dados estimados do PDE 2026.

Projeções de Consumo de Combustíveis na Região Sudeste 2016-2026 (mil m³)												
Mercadoria	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	CAGR
DIESEL A	21.399	21.090	20.967	20.997	21.404	21.750	22.187	22.691	23.207	23.675	23.832	0,97%
BIO DIESEL	1.594	1.774	2.010	2.264	2.339	2.377	2.425	2.480	2.537	2.588	2.897	5,52%
Gasolina A	13.388	13.690	12.965	12.170	11.382	10.786	10.421	10.137	10.091	10.198	10.381	-2,26%
Gasolina C	18.050	18.753	17.760	16.672	15.591	14.775	14.275	13.887	13.823	13.970	14.220	-2,12%
Etanol Hidratado	10.971	9.767	11.328	13.089	15.000	16.325	17.583	18.748	19.513	20.209	20.957	6,00%
MÉDIA (2016-2026)											1,62%	

Tabela 12 – Projeção de demanda do PDE 2026, região Sudeste
Fonte: EVTEA - EPL 2018

134. A partir das projeções de demanda macro em diferentes cenários, desenvolvidas acima, parte-se para definição da demanda micro para o terminal, a qual é realizada por meio da divisão do total de demanda pelos participantes do mercado, isto é, os terminais que compõem o Cluster do Espírito Santo e que movimentam combustíveis (exceto GLP).

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

135. Para estimar a demanda portuária de combustíveis no terminal a ser implantado na área VIX30 foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Cluster do Espírito Santo, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região de influência, com o objetivo de estimar a demanda potencial para cada terminal específico.

136. A tabela seguinte apresenta a divisão atual do mercado de combustíveis, calculado por meio da divisão de capacidades estáticas (*capacity share*) no cluster do Espírito Santo.

CAPACIDADE ESTÁTICA ATUAL			
Terminal	Capacidade Estática (m³)	Capacidade Estática (t)	% Participação de Mercado
Terminal Tubarão	116.362	98.908	44%
PEIÚ	3.200	2.720	1%
Oil Tanking	84.500	71.825	32%
Petrobrás Barra do Riacho	60.988	51.840	23%
CPVV	1.526	1.297	1%
VIX30			0%
TOTAL / MÉDIA	266.576	226.590	100%

Notas:
1. Considera-se a densidade média de 0,85 para todos os combustíveis.
2. O Giro Estimado Futuro considera o desempenho histórico acrescido de um componente de aumento de eficiente (40%)

Tabela 13 – Divisão atual de mercado de combustíveis no Cluster Espírito Santo
Fonte: EVTEA - EPL 2018

137. 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.

138. Na definição de capacidades consideram-se as estruturas operacionais de tanques existentes, bem como as estruturas que serão implementadas por meio de novos investimentos.

139. Dessa forma, além de estimar a capacidade futura das instalações existentes que compõem o *cluster*, torna-se necessário o dimensionamento do terminal **VIX30**.

140. Para definição do dimensionamento do terminal **VIX30** foi realizada uma análise de compatibilização entre a demanda total prevista para o *Cluster* do Espírito Santo e a capacidade de movimentação portuária necessária para atendimento pleno da demanda.

141. As premissas consideradas para definição do dimensionamento foram as seguintes:

- Manutenção da capacidade instalada nas áreas existentes no *Cluster* do Espírito Santo;
- Instalação do terminal **VIX30**, cujo dimensionamento, abordado na sequência, é definido em razão da demanda residual não atendida pelas instalações existentes, respeitando a capacidade instalada e os giros estimados para o *Cluster*; e
- Atendimento à demanda do cenário tendencial do *Cluster* de Espírito Santo até o horizonte contratual projetado para o ano de 2043, acrescido de um coeficiente de segurança operacional que visa garantir capacidade disponível para cobrir variações mensais de movimentação, definido em 10% da demanda macro. A análise de dimensionamento parte do valor máximo (pico) de demanda macro aquaviária no cenário tendencial para o *Cluster* de Espírito Santo, que ocorre no ano de 2043, no montante de 2.863.125 toneladas, incluindo os derivados de petróleo (exceto GLP) e álcool.

142. Adicionalmente, inclui-se um coeficiente de segurança operacional que visa garantir capacidade disponível para cobrir variações mensais de movimentação, definido em 10% da demanda macro segundo dados históricos. Cita-se que o montante de 3.149.438 t representa a capacidade dinâmica que o complexo deverá apresentar para atender a demanda aquaviária de combustíveis.

143. Após definir a capacidade dinâmica necessária para atender o mercado no cenário tendencial, incluída a segurança operacional, buscou-se definir a capacidade dinâmica dos terminais existentes no *Cluster* do Espírito Santo, por meio da identificação das capacidades estáticas autorizadas pela ANP e da estimativa de giros médios de estoque anuais para o grupo de terminais que compõem o *Cluster*.

144. Para definição do giro médio anual dos terminais de combustíveis existentes no *Cluster* foi pesquisado o desempenho histórico, calculado com base nas informações de movimentação portuária disponibilizadas no Sistema de Informações Gerenciais – SIG/ANTAQ. Os volumes históricos anuais movimentados foram divididos pelos volumes de tancagens estáticas autorizadas pela ANP em cada instalação.

145. Destaca-se que as tancagens autorizadas existentes são aquelas aptas à movimentação de combustíveis, excluindo-se o GLP. Portanto, do grupo de instalações aptas à movimentação de combustíveis no *Cluster* do Espírito Santo foram excluídas as capacidades de esferas e tanques horizontais de GLP localizados no Complexo Portuário de Barra do Riacho.

146. A tabela a seguir mostra os volumes de capacidades estáticas autorizadas pela ANP que foram considerados no dimensionamento do projeto, bem como os montantes movimentados e o giro médio de estoque para cada grupo de instalações portuárias.

Porto Organizado de Vitória + CPVV (TUP)			
Ano	Movimentação (t)	Tancagem Estática Autorizada (t)	Giro de Estoque Observado
2012	564.726	75.842	7,45
2013	510.854	75.842	6,74
2014	716.861	75.842	9,45
2015	682.072	75.842	8,99
2016	552.208	75.842	7,28
		Média	7,98
Terminal Tubarão (TUP)			
Ano	Movimentação (t)	Tancagem Estática Autorizada (t)	Giro de Estoque Observado
2012	828.768	98.908	8,38
2013	790.818	98.908	8,00
2014	840.310	98.908	8,50
2015	721.071	98.908	7,29
2016	474.659	98.908	4,80
		Média	7,39
Complexo Portuário de Barra do Riacho			
Ano	Movimentação (t)	Tancagem Estática Autorizada (t)	Giro de Estoque Observado
2013	100.085	51.840	1,93
2014	318.023	51.840	6,13
2015	254.320	51.840	4,91
2016	313.360	51.840	6,04
		Média	5,70
Cluster do Espírito Santo			
		Média Geral de Giro de Estoque	7
		Aumento de Eficiência	40%
		Giro Futuro Estimado	10

Notas:

1. Para o Complexo Portuário de Barra do Riacho foi desconsiderado o ano de 2013 no cálculo de média (fase pré-operacional).

Tabela 14 – Giro médio de estoque dos terminais de combustíveis no *Cluster* do Espírito Santo

Fonte: EVTEA - EPL 2018

147. Estima-se um incremento de giro futuro para as instalações existentes no *Cluster* da ordem de 40%, que deve levar o giro médio de estoque para o patamar de 10 giros anuais nos próximos anos. A definição do aumento de 40% de eficiência leva em conta o baixo desempenho histórico e o desempenho médio de terminais similares, que giram em torno de 10 a 18 giros anuais segundo dados de movimentação.

148. Nesse sentido, a tabela a seguir demonstra o desempenho de terminais congêneres no tocante ao giro de estoque, que variou entre 10 e 13 giros. Também, podemos citar o desempenho histórico verificado no Porto de Cabedelo, que demonstra o giro anual médio de 9,72 vezes. Logo, a proposição de aumento de 40% a título de eficiência está em linha com o desempenho verificado em terminais congêneres que operam granéis líquidos em diversos portos no Brasil.

TERMINAIS GRANÉIS LÍQUIDOS	Números de Tanques	Capacidade (m ³)	Capacidade (t)	Movimentação (m ³)	Movimentação (t)	Giro
GRANEL QUÍMICA - ILHA BARNABÉ (SANTOS)	82	78.000	66.300	812.286	690.443	10,41
SAO LUIS (MA) - GRANEL QUÍMICA ITAQUI	35	75.905	64.519	1.030.107	875.591	13,57
BRASKEM S.A. - RIO GRANDE	32	40.604	34.513	534.117	453.999	13,15
AGEO TERMINAIS E ARMAZENS GERAIS S.A.	105	198.999	169.149	2.168.664	1.843.364	10,90
STOLTHAVEN - SANTOS	54	92.946	79.004	1.026.048	872.141	11,04

Tabela 15 – Giro médio de estoque dos terminais de combustíveis no mercado nacional

Fonte: EVTEA - EPL 2018

149. Estimado o giro médio de estoque futuro para o *Cluster*, é possível identificar a capacidade dinâmica estimada disponível no mercado, exposta na tabela a seguir.

Complexo Portuário	Cap. Estática (t)	Giro Estimado	Cap. Dinâmica (t)
Capacidade do Complexo Portuário do Porto de Vitória (t)	174.750	10	1.747.500
Terminal Tubarão	98.908	10	989.077
PEIÚ	2.720	10	27.200
Oil Tanking	71.825	10	718.250
CPVV	1.297	10	12.971
Capacidade do Complexo Portuário da Barra do Riacho (t)	51.840	10	518.398
Petrobrás/Transpetro	51.840	10	518.398
TOTAL (T)	226.590	10	2.265.896

Tabela 16 – Capacidade dinâmica de instalações portuárias de combustíveis no Cluster do Espírito Santo

Fonte: EVTEA - EPL 2018

150. Para o terminal **VIX30** a modelagem operacional considerada é de uma Base de Distribuição com acesso ao berço, que pode ser considerada o modelo mais completo em termos de otimização de atividades e receitas para o terminal, contemplando atividades aquaviárias de embarque e desembarque, bem como atividades de misturas de combustíveis (com biocombustíveis) e distribuição aos postos para consumo final.

151. No tocante às instalações existentes no *Cluster* do Espírito Santo, percebe-se que as mesmas são caracterizadas como "Terminais Aquaviários". Essas instalações, quando não associadas a refinarias ou rede de dutos, apresentam índice de giro menores em relação às bases de distribuição, por realizarem atividades de estoque voltadas à garantia de abastecimento.

152. Diante da diversidade de características operacionais entre as instalações do *Cluster* e o terminal **VIX30**, optou-se por utilizar a capacidade dinâmica como parâmetro de definição da participação de mercado, em detrimento da capacidade estática, comumente utilizada para divisão de mercado quando as instalações operam em um mesmo nível de produtividade.

153. Para o terminal **VIX30**, considerando-se sua caracterização operacional como Base de Distribuição com acesso aquaviário, o índice de giro médio anual estimado é superior aos terminais aquaviários localizados no *Cluster* do Espírito Santo, estimado em 18 giros anuais de estoque.

154. Após assunção das premissas de projeção de demanda macro e capacidade dinâmica futura do *Cluster*, chega-se ao montante de demanda que não terá atendimento pelas instalações existentes, o qual impõe a necessidade de implantação de novas estruturas operacionais para o completo atendimento da demanda. Esse montante de demanda define a capacidade futura necessária a ser implementada no Terminal **VIX30**.

155. O procedimento adotado para a definição de capacidade do Terminal **VIX30** consiste na aplicação da seguinte metodologia:

- 155.1. Identificação da demanda macro aquaviária máxima para o horizonte de projeto (25 anos);
- 155.2. Identificação da capacidade dinâmica futura das instalações existentes para combustíveis recebidos por meio aquaviário;
- 155.3. Identificação da parcela de demanda aquaviária excedente à capacidade dinâmica futura das instalações existentes, a qual define a capacidade dinâmica aquaviária do Terminal **VIX30**;
- 155.4. Segregação da demanda macro excedente em produtos, segundo percentuais divulgados pelo PDE 2026;
- 155.5. Identificação do volume de biocombustíveis destinado à elaboração de misturas, são elas:
- 155.6. Gasolina C, utiliza 27% de álcool anidro; e
- 155.7. Diesel, utiliza 10% de biodiesel.
- 155.8. Identificação da capacidade dinâmica adicional para biocombustíveis recebidos por meio rodoviário;
- 155.9. Identificação da capacidade total do Terminal **VIX30**, calculada através do somatório da capacidade dinâmica aquaviária e rodoviária; e

155.10. Identificação da capacidade estática do Terminal **VIX30**, considerando-se o giro médio de estoque de 18 vezes ao ano.

156. A tabela a seguir mostra a memória de cálculo utilizada para definição da capacidade total dinâmica e estática do Terminal **VIX30**.

DIMENSIONAMENTO do Terminal VIX30	
Demanda Aquaviária Prevista para 2043 (t) - Cenário Base (PNLP, 2017)	2.863.125
+ 10 % segurança operacional (t)	286.313
= Capacidade Dinâmica Aq. Futura Necessária (t)	3.149.438
- Capacidade Dinâmica Aq. Existente e Planejada (t)	2.265.896
= Capacidade Dinâmica Aq. Excedente (t)	883.542
/ Giro Estimado VIX30	18
= Capacidade Estática Aq. VIX30 (t)	49.086
Demanda Rodoviária Prevista para 2043 (t) - Cenário Base (percentuais definidos pela ANP)	110.955
+ 10 % segurança operacional (t)	11.095
= Capacidade Dinâmica Rod. Excedente (t)	122.050
/ Giro Estimado VIX30	18
= Capacidade Estática Aq. VIX30 (t)	6.781
RESULTADOS	
= CAPACIDADE ESTÁTICA TOTAL VIX30 (t)	55.866
/ Densidade média de combustíveis	0,85
= CAPACIDADE ESTÁTICA TOTAL VIX30 (m³)	65.725

Tabela 17 – Dimensionamento do Terminal **VIX30** para o mercado de combustíveis no *Cluster* do Espírito Santo
Fonte: EVTEA - EPL 2018

157. No tocante à implantação das novas capacidades no Complexo Portuário de Vitória/ES, consideram-se as seguintes premissas com relação ao início das operações e os prazos pré-operacionais para as instalações a serem licitadas:

- Áreas *greenfield* com implantação de capacidade de até 35.000m³: operação prevista para o quarto (4º) ano de contrato, considerando-se três (3) anos de período pré-operacional;
- Áreas *greenfield* com implantação de capacidade acima de 35.000m³: operação prevista para o quinto (5º) ano de contrato, considerando-se quatro (4) anos de período pré-operacional.
- Áreas *brownfield* com bens reversíveis, isto é, ativos operacionais e não operacionais, sem ampliação de capacidade: operação no primeiro (1º) ano de contrato.
- Áreas *brownfield* com bens reversíveis, isto é, ativos operacionais e não operacionais, e aumento de capacidade de até 35.000m³: operação no primeiro (1º) ano de contrato nas instalações existentes. Para execução de obras de ampliação, consideram-se prazos de dois (2) anos para disponibilização das capacidades adicionais, isto é, operação plena no terceiro (3º) ano de contrato;
- Áreas *brownfield* com bens reversíveis, isto é, ativos operacionais e não operacionais, e aumento de capacidade acima de 35.000m³: operação no primeiro (1º) ano de contrato nas instalações existentes. Para execução de obras de ampliação, consideram-se prazos de três (3) anos para disponibilização das capacidades adicionais, isto é, operação plena no quarto (4º) ano de contrato;
- Áreas *brownfield* com bens parcialmente reversíveis, isto é, apenas bens não operacionais existentes (cercamento, água/esgoto, elétrica, pavimento, prédio administrativo, etc.) e implantação de capacidade de até 35.000m³: prazo de dois (2) anos para execução de obras de implantação e entrada em operação no terceiro (3º) ano de contrato;
- Áreas *brownfield* com bens parcialmente reversíveis, isto é, apenas bens não operacionais existentes (cercamento, água/esgoto, elétrica, pavimento, prédio administrativo, etc.) e implantação de capacidade acima de 35.000m³: prazo de três (3) anos para execução de obras de implantação e entrada em operação no quarto (4º) ano de contrato.

158. Para a área de arrendamento **VIX30**, aplicou-se a premissa de área *greenfield* com implantação de capacidade acima de 35.000m³. Nesta situação, o contrato terá vigência no ano de 2020 com previsão de início das operações para o quinto (5º) ano de contrato, considerando-se quatro (4) anos de período pré-operacional, tendo em vista a execução das obras de implantação e a obtenção dos licenciamentos necessários para o terminal.

159. À vista do exposto, chega-se à divisão de capacidades para movimentação aquaviária no *Cluster* Espírito Santo, calculada conforme a proporção de capacidade dinâmica definida para cada terminal. A tabela a seguir apresenta a estimativa de participação aquaviária de mercado para cada terminal.

DIVISÃO DE MERCADO FUTURA	2020				2021				2022				2023				2024-2043			
	Cap. Estática	Giro	Cap. Dinâmica	%	Cap. Estática	Giro	Cap. Dinâmica	%	Cap. Estática	Giro	Cap. Dinâmica	%	Cap. Estática	Giro	Cap. Dinâmica	%	Cap. Estática	Giro	Cap. Dinâmica	%
Terminal Tubarão	96.908	0	969.077	44%	96.908	0	969.077	44%	96.908	0	969.077	44%	96.908	0	969.077	44%	96.908	0	969.077	35%
FBU	2.720	0	27.200	4%	2.720	0	27.200	4%	2.720	0	27.200	4%	2.720	0	27.200	4%	2.720	0	27.200	4%
Outracking	71825	0	718.250	32%	71825	0	718.250	32%	71825	0	718.250	32%	71825	0	718.250	32%	71825	0	718.250	23%
Portos Baía do Rio do	51840	0	518.398	23%	51840	0	518.398	23%	51840	0	518.398	23%	51840	0	518.398	23%	51840	0	518.398	6%
CPNV	1297	0	12.971	0%	1297	0	12.971	0%	1297	0	12.971	0%	1297	0	12.971	0%	1297	0	12.971	0%
VIX30	0	0	0	0%	0	0	0	0%	0	0	0	0%	0	0	0	0%	49.038	0	883.542	20%
TOTAL	226.590	0	2.265.936	100%	226.590	0	2.265.936	100%	226.590	0	2.265.936	100%	226.590	0	2.265.936	100%	226.590	0	2.265.936	100%

Nota: Valores em toneladas

Tabela 18 – Divisão futura de mercado de combustíveis para movimentação aquaviária no *Cluster* Espírito Santo
Fonte: EVTEA - EPL 2018

160. Adicionalmente, considera-se que a evolução da captura de mercado (*ramp up*) ocorra em 4 anos a partir da entrada em operação (2024) do Terminal VIX30. A tabela a seguir de monstra a premissa adotada de *ramp up* para o projeto.

Ramp up:		4 anos		Taxa: 25,0%
Aumento de 33,3% ao ano, até atingir Market Share				
EVOLUÇÃO DE CAPTURA DE MERCADO - Aquaviário				
ANO	Capacidade Nomnal	Cap. Utilizada	Participação no Cluster (%)	
2020	0			
2021	0			
2022	0			
2023	0			
2024	883.542	25%	7%	
2025	883.542	50%	14%	
2026	883.542	75%	21%	
2027	883.542	100%	28%	

Tabela 19 – Evolução inicial de movimentação do Terminal VIX30 para o mercado de combustíveis

Fonte: EVTEA - EPL 2018

X. JUSTIFICATIVA PARA A ADOÇÃO DO REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO – RDC

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

167. Na Sessão Pública, o diretor irá solicitar à Comissão Especial de Licitação os 2ºs volumes, com as propostas pelo arrendamento, para a posterior abertura. Após, o diretor dirá o valor da proposta, que corresponderá ao valor de outorga.

168. 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.

169. 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.

170. 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.

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

- 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;
- Considerando 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.

172. 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 20 – Comparativo da disputa inicial e por viva-voz em STM04
Fonte: EPL 2018, com base nos dados do Projeto-Crescer e da ANTAQ

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

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

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

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

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

176. 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.

177. 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.

178. Ainda no tocante ao regime de execução das licitações do PIL-PORTOS, o Poder Concedente optou pela hipótese do inciso V do artigo 8º da Lei nº 12.462/2011, denominada "contratação integrada", a qual prevê a transferência do encargo da elaboração do Projeto Básico e Executivo e a execução das obras e serviços de engenharia.

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

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

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

180. O estudo foi elaborado pela Companhia Docas do Espírito Santo por contratação de consultoria especializada, sob as Anotações de Responsabilidade Técnica – ART nº OL00626450 e OL00626421 (CREA-RJ). Após a elaboração, o estudo foi doado ao Poder Concedente com o objetivo de subsidiar a abertura de processo licitatório da área VIX30. Destaca-se, portanto, que no presente estudo não há custos relacionados ao ressarcimento para o responsável pela elaboração do EVTEA.

181. A metodologia de precificação de estudos portuários, convalidada junto ao TCU, definida na Nota Técnica nº 72/2015/DOUP/SPP/SEP/PR, estabelece um valor "teto" para os EVTEA's elaborados no âmbito do Programa de

Arrendamentos Portuários - PAP, precificado em março de 2013, o qual serve de base para estabelecimento do valor efetivo de ressarcimento do EVTEA. Sobre o valor "teto", definido em R\$ 325.185,37 (03/2013), procedeu-se atualização pelo IPC-A até a data base deste EVTEA, isto é, abril de 2018. O valor teto atualizado para estudos de viabilidade é de R\$ 439.357,95 (04/2018).

182. Nesse contexto, a Empresa de Planejamento e Logística – EPL foi instada pelo Governo Federal a realizar a atualização dos estudos elaborados no âmbito do planejamento governamental, com base em nova ordem de priorização.

183. Da revisão do estudo referente à VIX30, destinada a um futuro arrendamento portuário, cabe ressarcimento à Empresa de Planejamento Logístico – EPL em razão dos serviços prestados, no valor total de R\$ 210.030,15, de acordo com sua metodologia interna de precificação, que considera o somatório de esforços alocados na elaboração dos serviços.

184. Destaca-se que o valor de ressarcimento sobre o estudo está sendo considerado na equação econômico-financeira do projeto, com aporte no primeiro ano de contrato.

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

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

186. Desse modo, no estudo 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.

187. Nesse contexto, a Empresa de Planejamento e Logística - EPL foi instada pelo Governo Federal a realizar a revisão dos estudos doados ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, com base na nova ordem de priorização.

188. Sendo assim, ressalta-se que para o empreendimento em questão, a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) realizou a doação dos Estudos de Viabilidade Econômica, Técnica e Econômica.

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

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

190. No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regimentos e normativos que estabelecem diretrizes para elaboração de projeto de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento setorial do governo, em especial:

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Resolução nº 5.464-ANTAQ, de 23 de junho de 2017;	Manual de análise de EVTEA
Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP/2017;	Planejamento setorial
Plano Mestre de Vitória (05/2015);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Vitória (2001).	Planejamento setorial

Tabela 21 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizado.

Fonte: EVTEA - EPL 2018

XIII. DA DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO ATRIBUÍDOS AOS TERMINAIS, DEMONSTRANDO O ALINHAMENTO AO OBJETIVO DE INCREMENTO DE RESULTADOS

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

XIV. LEVANTAMENTO DOS BENS REVERSÍVEIS EXISTENTES

192. A discussão envolvendo a reversibilidade de bens nas concessões públicas se mostra um tema de extrema complexidade independente do setor envolvido. No caso específico do setor de portos, mais precisamente dos arrendamentos portuários, a situação pode ser considerada ainda mais delicada.

193. Além de diversas alterações legais e regulamentares, adicionadas à falta de padronização entre as diferentes autoridades portuárias, o mercado está organizado por contratos celebrados em diferentes momentos históricos, portanto, dotados de inúmeros termos aditivos celebrados sobre a égide de diferentes marcos regulatórios e por diferentes atores, o que acarreta não apenas ausência de dispositivos contratuais claros como a ausência de exegese padrão para ser aplicada nessas lacunas, determinando sérias imprecisões e falta de clareza no estabelecimento de quais bens serão efetivamente revertidos ao poder concedente ao final do prazo contratual.

194. Além disso, ao longo do tempo de vigência dos contratos, diferentes agentes fiscalizadores exerceram o controle sobre os arrendamentos, cumprindo suas atribuições por meio de diferentes métodos de aferição no que envolve a existência e o estado de conservação dos bens existentes e/ou instalados.

195. Diferentemente das práticas regulatórias e contratuais encontradas em outros setores, as quais buscam vincular todos os equipamentos necessários à fruição e continuidade na prestação dos serviços, no setor portuário é permitido ao arrendatário permanecer com bens e equipamentos que podem ser removidos sem comprometer a superestrutura do terminal. A exceção à regra é uma lista de bens reversíveis que, geralmente, acompanha o contrato de arrendamento.

196. Nesse cenário, para fins da metodologia em questão, os termos contratuais, respectivos aditivos, bem como visitas realizadas *in loco* aos terminais, são as fontes de dados mais adequadas para a modelagem.

197. Nesse contexto, a metodologia adotada buscou levantar as informações essenciais que melhor refletiam a valoração dos bens para fins de modelagem financeira, deixando para as minutas de edital e contrato o regramento a ser dado à transferência e manutenção dos respectivos bens.

198. As fases que refletem a metodologia adotada são as seguintes:

- Buscou-se identificar os bens reversíveis previstos nos contratos vencidos ou vincendos (especialmente os bens previstos na lista existente na maior parte dos instrumentos);
- Dentre os bens reversíveis, buscou-se destacar todos os bens reversíveis relevantes às atividades nos respectivos terminais;
- Por fim, dentre os bens reversíveis e relevantes às operações, buscou-se identificar os bens capazes de atender os parâmetros de desempenho necessários ao futuro arrendamento.

199. Verifica-se, portanto, que os bens que foram levados em consideração para fins de modelagem são estes últimos, ou seja, os bens que preenchem ao menos três requisitos – reversíveis, relevantes e capazes de atender os parâmetros desejados.

200. A contrário senso, todos os bens reversíveis, mas que não sejam essenciais e, até mesmo os bens reversíveis, essenciais, mas que se mostram inadequados, não precisam ser considerados, na medida em que provavelmente não serão utilizados pelos futuros arrendatários.

201. Traçadas as linhas gerais que nortearam os trabalhos para a identificação dos bens reversíveis e que devem ser considerados para fins de modelagem, buscaremos percorrer cada uma das etapas acima enumeradas, a fim de demonstrar de forma mais clara e objetiva a metodologia adotada.

XIV.1. Identificação dos bens reversíveis

202. Conforme exposto, diante das peculiaridades inerentes ao setor portuário, no que envolve o mapeamento dos bens que deverão permanecer na área a ser arrendada, a atenção deve-se voltar às previsões objetivas dos contratos e termos aditivos.

203. Esta inferência se encontra em linha com as Leis nºs. 12.815/13 e 8.987/95, as quais determinam que os bens reversíveis devem ser definidos em cláusula própria e obrigatória. Privilegiou-se, assim, a segurança jurídica dos atuais contratos de arrendamento, bem como a prática mais adequada para o contexto em que os trabalhos foram desenvolvidos.

204. Mais especificamente, realizou-se o levantamento preliminar dos bens móveis e imóveis pertencentes aos atuais arrendatários com base nos termos negociais pactuados com as respectivas Autoridades Portuárias (que, até o advento do novo marco legal, figuravam como partes nos contratos).

205. Em alguns casos, foi necessário realizar diligências junto ao Poder Judiciário, bem como consultas aos processos administrativos, com o objetivo de levantar eventuais litígios envolvendo discussões fundiárias e/ou patrimoniais dos atuais arrendatários.

XIV.2. Identificação dos bens reversíveis e relevantes

206. Num segundo momento, dotados das informações sobre os bens que, sob a ótica contratual, constituem o universo de bens do respectivo arrendamento, pode-se traçar a melhor estratégia para a elaboração do projeto conceitual para aquele determinado terminal.

207. Foram identificados os equipamentos de grande porte e obras civis que representam o cerne da operação portuária. Tratam-se, basicamente, das estruturas diretamente associadas à movimentação e armazenagem de carga, tais como tanques, dutos, etc.

208. Outros equipamentos, como estruturas de segurança, equipamentos de pequeno porte, instalações administrativas, não foram tratados como relevantes, pois não são significativos para a operação portuária e, conseqüentemente, para o estudo de viabilidade do terminal.

209. Em linhas gerais, as estruturas não relevantes, embora favoreçam o funcionamento do terminal, podem assumir características diferentes a depender do futuro arrendatário. Estruturas administrativas, por exemplo, são construídas, adaptadas e reformadas dependendo da estrutura e particularidade do arrendamento. Ademais, as condições detalhadas sobre seus estados de conservação têm efeito imaterial sobre o fluxo de caixa projetado do arrendamento durante os próximos 25 anos e, portanto, não foram considerados.

XIV.3. Bens reversíveis, relevantes e adequados para atendimento dos parâmetros de desempenho necessários ao futuro arrendamento (bens inventariados)

210. As previsões dos bens reversíveis, de acordo com os termos do contrato de arrendamento, bem como a análise sobre a relevância dos bens no desenvolvimento das atividades do terminal, não são suficientes para ensejar a necessidade de consideração do bem como dado de entrada no modelo:

211. Isso porque, antes de entrar no modelo, deve-se averiguar a capacidade dos bens reversíveis e relevantes em atender os parâmetros de desempenho estimados para as futuras operações.

212. Logo, sempre a partir da identificação dos bens reversíveis, buscou-se estabelecer se o bem era capaz de manter a produtividade e eficiência do terminal ou se deveria prever sua reposição por outro mais adequado ao cumprimento das exigências editalícias e contratuais.

213. Estabelece-se, assim, que os equipamentos existentes são capazes de manter o nível de performance atual, desde que a devida manutenção seja realizada, e que a troca de arrendatários não tenha impacto sobre a funcionalidade dos mesmos.

214. Nesse sentido, sempre que um equipamento é reversível e seu patamar atual de desempenho é suficiente para atender aos futuros parâmetros de nível de serviço, este equipamento é mantido nas projeções de fluxo de caixa para o arrendamento.

215. Entretanto, caso os equipamentos atuais tenham capacidade inferior à exigida, ou as melhorias do terminal exijam a reforma das estruturas atualmente existentes, considera-se no modelo que novos equipamentos deverão ser adquiridos e instalados.

216. Com base nos dados e informações, passa a ser possível à equipe multidisciplinar:

216.1. Verificar o arranjo da infraestrutura existente a fim de compatibilizar com novo projeto conceitual mais adequado, especialmente nos casos de agrupamento de áreas;

216.2. "Separar" os equipamentos adequados à manutenção dos parâmetros de produção e eficiência planejados; e

216.3. Averiguar a compatibilidade dos bens e equipamentos às melhores práticas socioambientais.

217. Em suma, todos os bens definidos em contrato como sendo reversíveis, relevantes à manutenção das atividades, bem como diagnosticados como sendo adequados ao projeto conceitual desenvolvido, foram objeto de inventário e utilizados na modelagem.

XIV.4. Identificação do valor e conservação dos bens inventariados

218. Diante do exposto, percebe-se que a metodologia utilizada se pautou em:

218.1. Garantir a segurança jurídica dos atuais contratos de arrendamento, considerando os termos negociais como fonte primária de informação; e

218.2. Privilegiar a valoração dos bens que efetivamente impactariam na modelagem dos terminais, adotando posição conservadora quanto aos demais bens.

219. Assim, observadas todas as etapas acima descritas – análise de reversibilidade, relevância e adequação – os bens identificados são tratados com base no método de *Ross-Heidecke*.

220. Referido método leva em consideração, basicamente:

220.1. O estado de conservação da construção ou do equipamento (ex: novo, regular, reparos simples, reparos importantes e sem valor); e

220.2. A sua respectiva idade (que reflita o percentual da vida útil provável do bem).

221. A partir disso, são atribuídas notas qualitativas ao estado de conservação aparente dos bens móveis e imóveis. Essa nota corresponde ao "Fator K" que é, então, aplicado sobre um valor correspondente à reposição do ativo por um novo, cujo preço é obtido através de cotações com fornecedores de equipamentos próximos ou equivalentes.

XV. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

XV.1. Terminais com Valor Presente Líquido positivo

222. 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.

223. Para definir os parâmetros calcula-se o VPL sem pagamentos ao Poder Concedente e, para zerar o mesmo, converte-se 30% do seu valor em parcelas mensais fixas e 70% em parcelas variáveis. Para capturar o valor excedente no leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), o Poder Concedente receberá um valor ofertado pelo licitante pago em 6 parcelas, conforme especificado no edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no terminal.

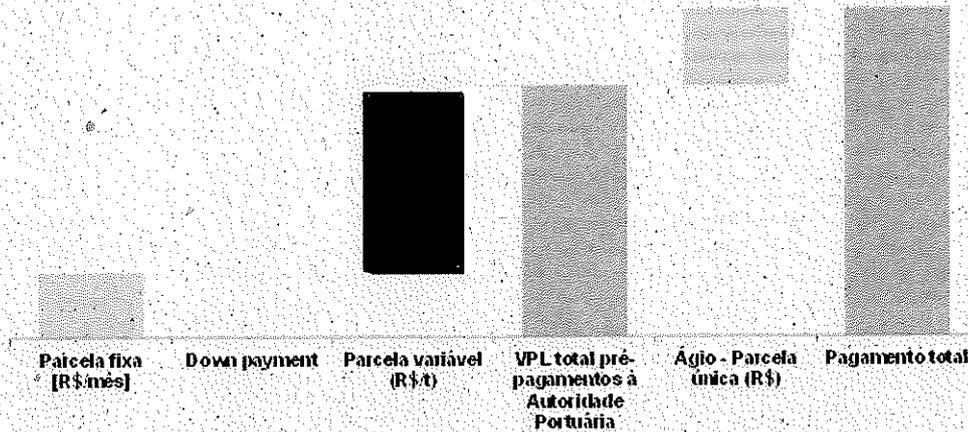


Figura 2 - Pagamentos pela exploração do arrendamento - (obs.: figura ilustrativa e fora de escala)

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

224. Para o pagamento do valor de arrendamento de terminais com viabilidade negativa ou marginalmente positivos foram determinados pagamentos iguais a 3% da Receita Bruta Global, divididos em parcelas mensais fixas (equivalentes 30% do montante) e parcelas variáveis (equivalentes a 70% do montante).

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

226. Destaca-se que o para o estudo em questão a área VIX30 enquadram-se na primeira hipótese seguindo assim as regras elencadas no parágrafo 224.

XVI. ALTERAÇÃO DO ALPHA PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL

227. O desempenho operacional medido através da quantidade de carga movimentada por meio aquaviário, denominado 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.

228. A utilização de MME proporciona garantias mínimas 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.

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

230. Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento VIX30, utiliza-se a projeção de demanda macro nos três cenários estabelecidos: tendencial, otimista e pessimista. A partir dos dados projetados de demanda em diferentes cenários, calcula-se uma banda de variação, denominada fator α (alpha), conforme metodologia abaixo:

- Passo 1: Calcular o desvio padrão do universo amostral de demanda para os três cenários, no período analisado;
- Passo 2: Calcular a média aritmética simples dos valores de todo o universo amostral da demanda para os três cenários, no período analisado;
- Passo 3: Calcular o percentual do desvio padrão do "passo 1" em relação à média do "passo 2";
- Passo 4: Aplicar o percentual do "passo 3" sobre cenário tendencial (base), como redutor. Isto definirá a série de MME para o contrato.

231. Para a área de arrendamento VIX30, chega-se à banda de variação α (alpha) no valor de 18,60%, conforme dados expostos na tabela a seguir.

COMBUSTÍVEL - 25 ANOS - VITÓRIA						
CENÁRIO	2020	2025	2030	2035	2040	2044
Tendencial	1.786.702	2.033.391	2.314.907	2.497.560	2.695.054	2.921.452
Pessimista	1.706.231	1.779.089	1.869.120	1.965.784	2.068.752	2.155.880
Otimista	1.785.521	2.024.551	2.304.847	2.626.724	2.995.443	3.329.712
Média	2.249.049					
Desvio Padrão	418.300					
α (alpha)	18,60%					

Tabela 22: banda de variação α (alpha) para a área VIX30
Fonte: EVTEA - EPL 2018

232. Após identificar o redutor que definirá a MME, aplica-se o mesmo à série de projeção de demanda micro para o arrendamento portuário. De acordo com as premissas adotadas, a MME para a área de arrendamento VIX30 está exposta na tabela a seguir:

Ano	MACRO Demanda Aquaviária (PNLP)	VIX30 (Share)	Micro Demanda Aquaviária (Tendencial)	MME α (alpha) 18,60%
2020	1.786.702	0,00%	0	0
2021	1.833.479	0,00%	0	0
2022	1.881.501	0,00%	0	0
2023	1.930.803	0,00%	0	0
2024	1.981.421	7,01%	138.967	113.120
2025	2.033.391	14,03%	285.223	232.175
2026	2.086.753	21,04%	439.062	357.401
2027	2.141.544	28,05%	600.788	489.047
2028	2.197.805	28,05%	616.571	501.895
2029	2.255.579	28,05%	632.779	515.089
2030	2.314.907	28,05%	649.423	528.637
2031	2.350.309	28,05%	659.354	536.721
2032	2.386.266	28,05%	669.442	544.932
2033	2.422.787	28,05%	679.687	553.272
2034	2.459.882	28,05%	690.094	561.744
2035	2.497.560	28,05%	700.664	570.348
2036	2.535.832	28,05%	711.401	579.088
2037	2.574.707	28,05%	722.307	587.965
2038	2.614.195	28,05%	733.385	596.983
2039	2.654.307	28,05%	744.638	606.143
2040	2.695.054	28,05%	756.069	615.448
2041	2.749.949	28,05%	771.469	627.984
2042	2.805.965	28,05%	787.184	640.776
2043	2.863.125	28,05%	803.220	653.829
2044	2.921.452	28,05%	819.582	667.149

Tabela 23: Movimentação Mínima Exigida – MME para a área de arrendamento VIX30
Fonte: EVTEA - EPL 2018

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

233. 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 na Nota Técnica Conjunta nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF, de 30/10/2018 (anexo VI).

XVIII. DA JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

234. A avaliação ambiental preliminar tem por objetivo subsidiar a avaliação dos aspectos ambientais relevantes associados ao arrendamento para o desenvolvimento de atividades portuárias. A análise é realizada com base na legislação ambiental aplicável e na situação da área abrangendo os seguintes tópicos:

- Licenciamento ambiental existente;
- Avaliação dos potenciais passivos ambientais;
- Definição do Estudo Ambiental necessário ao Licenciamento;
- Identificação dos Principais Impactos Ambientais;
- Proposição de medidas mitigadoras, de controle e gerenciamento ambiental; e
- Estimativa dos Custos Ambientais.

235. Assim, foram verificadas as situações dos licenciamentos ambientais do Porto de Vitória e da área em questão, com o levantamento dos instrumentos de planejamento ambiental e dos documentos ambientais existentes.

236. Nesse item verificou-se que o Porto de Vitória possui Licença Ambiental de Regularização (LAR-GCA/CAIA nº 06/2014 Classe IV), emitida em 11 de fevereiro de 2014, pelo Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (IEMA), como resultado do processo de regularização ambiental de sua operação e dragagem de manutenção, mas vinculada

a um Termo de Ajuste de Conduta que aguarda posicionamento do Ministério Público Estadual. Segundo informações do site do IEMA, essa licença foi prorrogada automaticamente.

237. Vale ressaltar que a CODESA não efetua operações, sendo que os Terminais que efetuam operações já possuem suas licenças, autorizações ou dispensas junto aos órgãos ambientais competentes. No desenvolvimento de atividades específicas para o funcionamento e cumprimento de suas atribuições, a CODESA conta com licenças específicas, dentre elas, a Licença Prévia nº 163/2015 e Licença de Instalação nº 165/2015 para Implantação de Portarias Automatizadas (ambas válidas até 2019), a Licença Simplificada nº 73/2014 (vencida) para a Torre de Gerenciamento de Tráfego de Embarcações, a Licença de Operação nº 132/2010 para a Dragagem de Aprofundamento e a Licença de Operação nº 096/2012 para Derrocagem.

238. Para a implantação de novos terminais como no caso do Terminal VIX30, o empreendedor, atendendo a resolução CONAMA nº 237/97, deverá obter as seguintes licenças específicas:

- a) Licença Prévia (LP): atesta a viabilidade ambiental do empreendimento;
- b) Licença de Instalação (LI): permite a implantação do empreendimento; e
- c) Licença de Operação (LO): permite a operação / funcionamento do empreendimento.

239. No que tange à definição do Estudo Ambiental necessário ao licenciamento, vale destacar, que o IEMA continuará responsável pelo licenciamento ambiental da operação do novo Terminal VIX30.

240. Para o processo de licenciamento, devem-se levar em consideração as seguintes características do empreendimento a ser licenciado:

- a) Trata-se de uma área *greenfield*;
- b) Estão previstas a implantação e operação do empreendimento.

241. Nos itens a seguir são apresentadas as diretrizes do licenciamento ambiental para os estudos necessários à viabilização do projeto e obtenção das licenças e autorizações ambientais, quando pertinentes.

XVIII.1. Da identificação de passivos ambientais

242. Para a avaliação dos potenciais passivos ambientais na área do Terminal VIX30 foram levantadas informações visando identificar passivos relacionados à área e evidências ou indicação de conflitos existentes entre essa área e o entorno ou a cidade.

243. Com esse objetivo, foram realizadas coletas de informações, conforme abaixo relacionadas:

- a) Inspeção da área de interesse: evidências ou indícios de potenciais contaminações ou não conformidades ambientais;
- b) Trabalhos de campo, com objetivo de identificar a presença de compostos orgânicos voláteis (VOC).

244. Em março de 2017 foi realizada uma visita de campo, por parte da CODESA, na área de estudo como parte dos estudos preliminares da investigação de passivos. Foi realizada caracterização do uso e ocupação do solo e das edificações presentes nas adjacências dos locais considerados para a implantação do empreendimento e o levantamento de informações a respeito de equipamentos presentes na área, enfocando o histórico de derrames e vazamentos, registros de reclamações da comunidade circunvizinha, além de registros de notificações emitidas pelos órgãos ambientais fiscalizadores competentes, dentre outros.

245. Nos levantamentos realizados não foram identificados evidências de contaminação por passivos ambientais aparentes. Cita-se que não há operações de combustíveis atualmente na área.

246. Além desta visita realizada, em 2010, a empresa Atol Consultoria Ambiental Ltda. realizou trabalhos de campo, com objetivo de identificar a presença de compostos orgânicos voláteis (VOC) numa área distante cerca de 300 metros da área de interesse para a implantação do novo terminal.

247. Segundo o Relatório de Caracterização de Passivo Ambiental (ATOL, 2010), na campanha realizada foi possível afirmar que a área da oficina de Capuaba não apresenta níveis de contaminação, uma vez que a grande maioria das medições apresentou valores iguais a zero e mesmo os valores diferentes de zero configuram-se como concentrações de voláteis inexpressivas. Dessa forma, o estudo não identificou a necessidade de proposição de estudos de Remediação.

248. Na avaliação preliminar, portanto, não foram identificadas áreas com potencial de contaminação (AP), tampouco áreas com suspeita de contaminação de passivos ambientais (AS). Contudo, cabe ressaltar, que nessa fase da investigação não foram realizadas sondagens especificamente na área da implantação do novo terminal.

XIX - DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

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

250. Neste contexto, cabe destacar a Lei n. 12.815/13, que estabelece em no inciso III de seu artigo 14 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." (grifo do autor)

251. Já 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, preconiza e, seu artigo 7º que:

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

252. 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.

XX - DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS

253. Uma vez que a comissão de licitação vem sendo formada na Agência Reguladora e que todas as comunicações dirigidas às empresas são feitas, por padrão, pela ANTAQ, o Ofício nº 214/2017/AECI, de 01/11/2017, encaminhado à Agência sugeriu "que a ANTAQ adote como procedimento padrão, o envio dos comunicados relevantes ao TCU até um dia antes da realização dos leilões de outorgas".

XXI - CONCLUSÃO

254. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do terminal VIX30 foi concebida conforme um conjunto de diretrizes orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos portos e terminais portuários brasileiros.

255. Todos os aspectos legais foram rigorosamente observados, estando os estudos aptos para as fases seguintes que antecedem o procedimento licitatório.

256. Dessa forma, sugiro que este processo seja encaminhado à Secretaria Executiva, com sugestão de aprovação do EVTEA referente à área em comento, a fim de que, posteriormente, os autos sejam encaminhados à Agência Nacional de Transportes Aquaviários para publicação do respectivo edital de licitação.

À consideração superior.

(Assinado eletronicamente)

URBANO LOPES DE SOUSA NETTO

Gerente de Projeto

(Assinado eletronicamente)

FÁBIO LAVOR TEIXEIRA

Diretor

[1] MARTINS, Marcio Sampaio Mesquita. A implementação de políticas públicas por meio das agências reguladoras. Jus Navigandi, Teresina, ano 16, n. 2761, 22 Jan. 2011. Disponível em: Acesso em: 18 maio 2013.

[2] De acordo com o fechamento do levantamento em fevereiro de 2013.

[3] FILHO, Marçal Justen (2003). *Teoria Geral das Concessões de Serviço Público*. São Paulo: Dialética, p. 252.

[4] ESTACHE, A., e de RUS, G. Privatización y regulacion de infraestructuras de transporte: Una guía para reguladores. Washington: Banco Mundial e Alfaomega Colombiana, 2002 *apud* Barros, Tiago M. Análise e avaliação dos novos critérios de adjudicação de portos e terminais sob o novo marco regulatório do setor portuário brasileiro (dissertação de mestrado). São Paulo: Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, 2014.

[5] Barros, Tiago M. Análise e avaliação dos novos critérios de adjudicação de portos e terminais sob o novo marco regulatório do setor portuário brasileiro (dissertação de mestrado). São Paulo: Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, 2014.

[6] Lei nº. 10.233/2001, art. 20, inciso II, alínea "a".

[7] À exceção da empresa Transpetro que trabalha com prazos de 15 dias e cobra armazenagem adicional.

[8] Entendem-se como Passivos Ambientais conhecidos até a data de celebração do contrato de arrendamento aqueles que estejam indicados: (i) nas licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento ambiental; (ii) em relatórios e estudos públicos; (iii) em processos administrativos públicos ou processos judiciais



Documento assinado eletronicamente por **Urbano Lopes de Sousa Netto**, Gerente de Projeto, em 06/11/2018, às 12:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Lavor Teixeira**, Diretor do Departamento de Parcerias, em 06/11/2018, às 15:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1209391** e o código CRC **7051465D**.

Referência: Processo nº 50000.029333/2017-45

SEI nº 1209391

Criado por urbano.netto, versão 27 por urbano.netto em 06/11/2018 12:00:02.



10.1 - A rescisão do presente convênio de estágio não gera para a Concedente, para a Instituição de Ensino Conveniada e para o estudante-estagiário a obrigação de indenização.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - Os casos omissos serão resolvidos, conjuntamente, pela Concedente e pela Instituição de Ensino Conveniada.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - Fica eleito o Foro da Justiça Federal, Seção Judiciária do _____, Subseção Judiciária de _____ para dirimir quaisquer controvérsias oriundas deste convênio.

E, por estarem de pleno acordo, foi o presente instrumento assinado pelas partes, em duas vias de igual teor, para que produza todos os efeitos legais.

_____, (local e data).

CONVENIENTE CONCEDENTE

INSTITUIÇÃO DE ENSINO CONVENIADA

SECRETARIA DE PORTOS

PORTARIA CONJUNTA Nº 91, DE 24 DE JUNHO DE 2013

Dispõe sobre a criação de Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ para fins de avaliação e seleção dos projetos e/ou estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações referidos na Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013 e dá outras providências.

O MINISTRO DE ESTADO DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA e o DIRETOR-GERAL EM EXERCÍCIO DA ANTAQ, no uso das suas atribuições legais, e considerando o disposto no art. 10 do Decreto nº 5.977, de 1º de dezembro de 2006 e no art. 5º da Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013, resolvem:

Art. 1º - Criar Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ para fins de avaliação e seleção dos projetos e/ou estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações, referidos na Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013.

Art. 2º - A Comissão Mista SEP/PR / ANTAQ será composta de 1 (um) presidente e 8 (oito) membros, todos Analistas ou Especialistas, sendo 4 (quatro) indicados pela Secretaria de Portos da Presidência da República e 5 (cinco) pela Diretoria-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

Parágrafo Único - O presidente e os membros da Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ serão designados pela SEP/PR, mediante portaria que deverá ser publicada no Diário Oficial da União.

Art. 3º - Ao presidente do Grupo de Trabalho compete:

I - Fixar o cronograma de execução das atividades da Comissão;

II - Coordenar as reuniões da Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ;

III - Promover a articulação da Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ com as demais unidades organizacionais da SEP/PR e da ANTAQ, no âmbito de suas atribuições;

IV - Manter sob sua guarda os relatórios e demais documentos elaborados pela Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ.

Art. 4º - Completar seus demais membros da Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ:

I - Participar das reuniões convocadas pelo Presidente, das discussões e dos trabalhos relacionados com as atividades da Comissão;

II - Cumprir as tarefas distribuídas pelo presidente, respeitando-se o cronograma das atividades;

III - Avaliar e selecionar os projetos e/ou estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações, referidos na Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013;

IV - elaborar proposta de minuta de edital de licitação de concessão de porto organizado e arrendamento de instalações portuárias.

Art. 5º - A Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ reunir-se-á sempre que for convocada pelo presidente e se manifestará mediante deliberação por maioria simples de, pelo menos, 5 (cinco) dos seus membros entre os quais aquele que é presidente.

Art. 6º - Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ terá o prazo de 15 (quinze) dias úteis para concluir a avaliação e seleção dos produtos entregues, podendo ser prorrogado a critério da SEP-PR.

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico <http://www.in.gov.br/antraq/ntaq.html>, pelo código 0001201306250003

Art. 7º - A avaliação e seleção dos projetos e/ou estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações, referidos na Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013, deverão observar a metodologia e critérios estabelecidos no ANEXO - Modelo de Avaliação e Seleção dos Estudos Técnicos de Áreas e Instalações Portuárias Destinadas a Arrendamento e/ou Concessões nos Portos Organizados - desta portaria.

Art. 8º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

LEÔNIDAS CRISTINO
Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos

MÁRIO FOVIA
Diretoria-Geral da Agência Nacional
de Transportes Aquaviários
Substituto

ANEXO I

MODELO DE AVALIAÇÃO E SELEÇÃO DOS ESTUDOS TÉCNICOS DE ÁREAS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DESTINADAS A ARRENDAMENTOS E CONCESSÕES NOS PORTOS ORGANIZADOS

O modelo de avaliação dos estudos técnicos das áreas portuárias a serem arrendadas ou concedidas será regido por um sistema de avaliação, cuja estruturação informacional torna por base a metodologia proposta pelo Banco Mundial (1997), conhecida como seleção baseada na qualidade e custo (SBQC).

A avaliação seguirá uma política baseada nas seguintes diretrizes:

- A necessidade de serviços de alta qualidade;
- A necessidade de economia e eficiência;
- A importância de transparência no processo de seleção.

I - AVALIAÇÃO DA QUALIDADE TÉCNICA DOS ESTUDOS

De acordo com o escopo descrito no Anexo II da Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013, os estudos serão organizados em quatro grupos de produtos, que são os seguintes:

- Estudo de mercado;
- Estudos preliminares de engenharia e afins;
- Estudos ambientais preliminares;
- Avaliação econômico-financeira.

Na fase de avaliação da qualidade técnica dos estudos, cada um dos quatro grupos de produtos acima especificados será avaliado a partir de critérios descritivos, discriminados a seguir:

- A consistência das informações que subsidiaram a realização dos estudos;
- A adoção das melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, os equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor;
- A compatibilidade com as normas técnicas emitidas pelos órgãos setoriais;
- A razoabilidade dos valores apresentados para eventual ressarcimento, considerando projetos, estudos, levantamentos ou investigações similares;
- A compatibilidade com a legislação aplicável ao setor;
- O atendimento ao escopo detalhado no Anexo II da Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013.

O modelo de avaliação da qualidade técnica dos estudos é construído considerando-se os procedimentos de análise decisória na presença de múltiplos critérios. Tais procedimentos levam em consideração que o modelo de avaliação deve ser construído em duas fases distintas: i) a fase de estruturação informacional e ii) a fase de avaliação informacional.

A - Fase de Estruturação Informacional

Nessa fase é realizado o detalhamento dos critérios descritivos dos grupos de estudos, o que permitirá, posteriormente, que cada critério receba uma avaliação que considere sua especificidade no âmbito da avaliação informacional.

GRUPO I - ESTUDOS DE MERCADO

O grupo de produtos - Estudo de Mercado - será avaliado de acordo com os três critérios a seguir:

- Avaliação da demanda e da competição;
- Avaliação das receitas;
- Análise de cenários.

Os critérios serão avaliados com o auxílio de descritores, os quais têm a função de caracterizar os elementos que compõem a análise referenciada, como segue:

a) **Avaliação da demanda e da competição:** esse critério é caracterizado pelos seguintes descritores:

- Delimitação das regiões de influência de cada projeto;
- Levantamento de dados secundários;
- Projeção de demanda:
 - Dados de movimentação de cargas;
 - Origem e destino;
 - Sistema de transporte;
 - Características das embarcações;
 - Linhas de navegação em operação;
 - Especificação do tipo de carga e de mercadorias;
 - Período de projeção: 2022, 2032 e 2042;
 - Especificação das premissas do processo de modelagem;
- Competição interportos (entre portos da região);
- Competição intraporto (entre terminais no porto); e
- Qualidade das fontes dos dados: PNL, Master Plan, PDZ.

b) **Avaliação de receitas:** esse critério é caracterizado pelo seguinte descritor:

- Projeção de movimentação de carga própria e de terceiros.
- c) **Análise de cenários:** esse critério é caracterizado pelos seguintes descritores:
- Modelo de projeção de cenários; e
 - Especificação das premissas da projeção de cenários.

GRUPO 2 - ESTUDOS PRELIMINARES DE ENGENHARIA E AFINS

O grupo de produtos - Estudos Preliminares de Engenharia e Afins - será avaliado de acordo com os três critérios a seguir:

- Inventário de condições existentes;
- Modelagem operacional; e
- Estruturas de CAPEX e OPEX.

Os descritores desses critérios são apresentados a seguir.

a) **Inventário de condições existentes:** esse critério é caracterizado pelos seguintes elementos:

- Descrição, avaliação e detalhamento do patrimônio existente;
- Descrição atual da capacidade instalada de operações;
- Identificação dos gargalos físicos e operacionais; e
- Validação da capacidade instalada para as projeções.

b) **Modelagem operacional:** esse critério é caracterizado pelos seguintes descritores:

- Análise das restrições de movimentação de cargas;
- Análise das restrições de tráfego de embarcações;
- Análise de interferência entre as operações dos terminais;
- Plano para solução das restrições analisadas;
- Elaboração de anteprojeto de engenharia;

- Fases/etapas de implantação;
- Adequação às projeções de demanda;
- Especificações técnicas e maximização da eficiência;
- Especificações técnicas e maximização do retorno;
- Base de sustentação nos cenários do estudo de mercado;
- Elementos do projeto básico - Lei nº 8.987/95;
- Especificação dos métodos construtivos;

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.



- b.5.8) Especificação do cronograma de execução da obra,
 b.5.9) Apresentação de desenhos esquemáticos e croquis,
 b.5.10) Consideração das normas da ANTAQ e ABNT aplicáveis;
 c) Estimativa de CAPEX e OPEX: esse critério é caracterizado pelos seguintes descritores:
 c.1) Qualidade da estimativa dos investimentos;
 c.2) Qualidade da estimativa dos preços;
 c.3) Detalhamento do custo global dos investimentos;
 c.4) Detalhamento do custo do capital;
 c.5) Detalhamento do custo operacional:
 c.5.1) Custos de pessoal,
 c.5.2) Matéria de consumo,
 c.5.3) Serviços públicos,
 c.5.4) Serviços contratados ou terceirizados,
 c.6) Avaliação dos impactos jurídicos (operadores e agentes).

GRUPO 3 - ESTUDOS AMBIENTAIS PRELIMINARES

O grupo de produtos - Estudos Ambientais Preliminares - será avaliado de acordo com os seguintes critérios:

- a) Avaliação dos impactos/riscos ambientais;
 b) Identificação e precificação dos passivos ambientais;
 c) Avaliação da adequação dos estudos às práticas ambientais;
 d) Avaliação das medidas mitigadoras de problemas ambientais; e
 e) Planejamento para o licenciamento ambiental;

Esses critérios são de descrição direta, não necessitando de descritores para sua caracterização.

GRUPO 4 - AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

O grupo de produtos - Avaliação Econômico-Financeira - será avaliado de acordo com os seguintes critérios:

- a) Modelagem econômico-financeira pelo fluxo de caixa descontado;
 b) Análise da viabilidade econômico-operacional; c
 c) Qualidade dos insumos do fluxo de caixa.

Os descritores "a) Modelagem econômico-financeira pelo fluxo de caixa descontado" e "b) Análise da viabilidade econômico-operacional privada" são de descrição direta, não necessitando de descritores para sua caracterização. Já os critérios c) e d) possuem descritores que são apresentados a seguir.

c) Análise da viabilidade econômico-operacional pública: esse critério é caracterizado pelos seguintes descritores:

- c.1) Impactos econômicos na região de abrangência do porto; e
 c.2) Benefícios econômicos totais aos usuários.

d) Qualidade dos insumos do fluxo de caixa: esse critério é caracterizado pelos seguintes descritores:

- d.1) Estudos de demanda;
 d.2) Estimativas das receitas;
 d.3) Custos de operação;
 d.4) Custos de manutenção e expansão;
 d.5) Custos ambientais;
 d.6) Investimentos;
 d.7) Impactos financeiros decorrentes da análise de risco;
 d.8) Metodologia de cálculo do custo de capital (WACC);
 d.9) Técnicas de determinação da viabilidade econômica:
 d.9.1) Valor Presente Líquido,
 d.9.2) Taxa Interna de Retorno,
 d.9.3) Taxa Interna de Retorno Modificada,

d.9.4) Período de recuperação do capital descontado, e

d.9.5) Premissas de financiamento, tributárias e macroeconômicas.

B - Fase de Avaliação Informacional

A avaliação dos critérios de cada grupo de produtos considerará determinados atributos de avaliação. Esses atributos de avaliação têm seus valores estabelecidos numa escala de 0 a 100, onde os extremos representam a ausência do elemento na análise (0) e o atendimento pleno dos requisitos (100), da seguinte forma:

Interpretação	NOI
Ausência do elemento na análise	0
Atende parcialmente aos requisitos	25
Zona intermediária	50
Atende parcialmente aos requisitos	75
Atende plenamente aos requisitos	100

A seguir, tem-se uma representação da forma como a avaliação é realizada:

GRUPO	CRITÉRIOS (i)	NOI
GRUPO 1 - ESTUDOS DE MERCADO	a) Avaliação da demanda e da competição.	
	b) Avaliação de receitas.	
	c) Análise de cenários.	
GRUPO 2 - ESTUDOS PRELIMINARES DE ENGENHARIA E AFINS	a) Inventário de condições existentes.	
	b) Modelagem operacional.	
	c) Estimativa de CAPEX e OPEX.	
GRUPO 3 - ESTUDOS AMBIENTAIS PRELIMINARES	a) Avaliação dos impactos/riscos ambientais.	
	b) Identificação e precificação dos passivos ambientais.	
	c) Avaliação da adequação dos estudos às práticas ambientais.	
	d) Avaliação das medidas mitigadoras de problemas ambientais.	
	e) Planejamento para o licenciamento ambiental.	
GRUPO 4 - AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA	a) Modelagem econômico-financeira pelo fluxo de caixa descontado.	
	b) Análise da viabilidade econômico-operacional.	
	c) Qualidade dos insumos do fluxo de caixa.	

O atributo de avaliação de cada critério descritivo é simbolizado por $NQ_{i,j}$, onde i refere-se ao critério em consideração, sendo que o número de critérios é diferenciado entre os grupos de produtos ($i = 1, \dots, 2$).

Logo, a nota de qualidade do grupo de produtos p é dada pela média aritmética simples das notas de qualidade individuais:

$$NQG = \frac{\sum_{i=1}^n NQ_{i,p}}{n}$$

$n = n^o$ de critérios do grupo "g"

Por fim, a nota de qualidade final alcançada pelo estudo técnico apresentado é dada pela média aritmética simples das notas de qualidade dos grupos de produtos.

$$NQI = \frac{\sum_{g=1}^4 NQG}{4}$$

Estudos que não obtiverem um mínimo de 60 na Nota de Qualidade Total (NQI) serão descartados.

C - Hierarquização e Seleção dos Estudos

Os estudos apresentados para uma mesma área de arrendamento ou concessão serão hierarquizados de acordo com a nota de qualidade total (NQI) obtida, onde a nota máxima representará o estudo vencedor no quesito de qualidade técnica.

II - AVALIAÇÃO DO VALOR DOS ESTUDOS

Caso mais de um proponente se apresente para o desenvolvimento dos estudos, após ter sido concluída a avaliação da qualidade técnica dos estudos, passa-se à avaliação do valor para a elaboração dos estudos.

Essa avaliação considera que o estudo para uma dada área de arrendamento ou concessão que tiver o menor preço deve receber a nota máxima (100), enquanto que os demais estudos técnicos receberão notas de acordo com a distância entre seu preço e o preço mínimo apresentado, de acordo com a tabela abaixo:

Hierarquia - menor preço	NP
EVTEA para determinada área de arrendamento ou concessão - menor preço	100
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (< 10%)	90
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (10% ≤ preço < 20%)	80
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (20% ≤ preço < 30%)	70
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (30% ≤ preço < 40%)	60
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (40% ≤ preço < 50%)	50
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (50% ≤ preço < 60%)	40
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (60% ≤ preço < 70%)	30
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (70% ≤ preço < 80%)	20
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (80% ≤ preço < 90%)	10
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença > 90%	0

III - AVALIAÇÃO GLOBAL DOS ESTUDOS TÉCNICOS

Para os casos de mais de um proponente, a avaliação global do Estudo Técnico (NGE) de uma determinada área de arrendamento ou concessão considera a soma ponderada das notas obtidas na etapa I - de avaliação da qualidade técnica - e na etapa II - de avaliação do custo, de acordo com a equação:

$$NGE = NQI \times W_{NQI} + NP \times W_{NP}$$

onde

W_{NQI} é o peso da nota da qualificação técnica,

NP é a nota do preço apresentado,

W_{NP} é o peso da nota do preço apresentado.

Considerando-se que os pesos tenham uma distribuição de 70% para a avaliação da qualidade técnica e de 30% para a avaliação do custo, a equação toma a forma:

$$NGE = NQI \times 0,7 + NP \times 0,3$$

No caso de apresentação de um único estudo de estudo, para a área, será considerado $NGE = NQI$.

IV - CÁLCULO DO VALOR DE RESSARCIMENTO DOS ESTUDOS TÉCNICOS

A nota da avaliação da qualidade técnica (NQI) é a referência para a determinação do valor de ressarcimento do estudo vencedor da disputa por determinada área de arrendamento ou concessão. Ou seja, ao valor proposto pela empresa autorizada a realizar os estudos, aplicar-se-á a nota de qualidade técnica convertida em percentual, chegando-se ao valor de ressarcimento.

¹ BANCO MUNDIAL. 5. ed. *Diretrizes para Seleção e Contratação de Consultores pelos Municípios do Banco Mundial*. Washington: IBRD, 1997.



Ofício nº 78/2013-DG

Brasília, 11 de outubro de 2013.

A Sua Excelência o Senhor,
MINISTRO AUGUSTO NARDES
Presidente do Tribunal de Contas da União – TCU
SAFS Quadra 4, Lote 1, CEP 70042-900 – Brasília - DF

Assunto: Resolução nº 3094-ANTAQ e outros

Excelentíssimo Senhor Ministro,

1. Ao tempo que o cumprimento, encaminho cópia da Resolução nº 3094-ANTAQ, de 11 de outubro de 2013, que aprova as minutas de editais e de contratos de arrendamento e os estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental referentes aos certames licitatórios para a exploração de áreas e instalações portuárias nos portos organizados de Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e terminais de Outeiro e Miramar.
2. Faço seguir, anexo, os seguintes documentos:
 - a) Exposição de motivos;
 - b) Cópia impressa da Nota nº 853/2013/STN, emitida pela Secretaria do Tesouro Nacional da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, que versa sobre a modelagem econômico-financeira aplicada aos leilões de concessões de portos e arrendamentos do Programa de Investimento em Logística, e
 - c) Via impressa e digital das minutas de editais e de contratos de arrendamento e os estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental respectivos.
3. Permaneço à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

MARIO POVIA
Respondendo pela Diretoria-Geral

RECEBI O ORIGINAL
Em N / 10 / 13
DANI F. G. BAIANO



Ofício nº 38/2013-GAB

Brasília, 17 de outubro de 2013.

A Sua Senhoria a Senhora
CARLA GARCIA PROTÁSIO
Diretora da 2ª Diretoria/Sefid-1
1ª Secretária de Fiscalização de Desestatização e Regulação
Tribunal de Contas da União – TCU
SAFS Quadra 4, Lote 1
CEP.: 70.042-900 – Brasília/BA

Assunto: Bloco 1 de Licitações Portuárias - áreas e instalações portuárias nos portos organizados de Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e terminais de Outeiro e Miramar.

Senhora Diretora,

1. Conforme solicitação, encaminho as notas técnicas finais relativas aos estudos dos projetos de arrendamentos incluídos no Bloco 1, realizados após a Consulta e Audiências Públicas nº 03/2013 e nº 04/2013, que subsidiaram o encaminhamento dos documentos ao TCU.
2. Por fim, ratifico os documentos referentes ao Bloco 1 de Licitações Portuárias enviados por meio do Ofício 38/2013-GAB/ANTAQ.
3. Permaneço à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

AGUIVALDO JOSÉ TEIXEIRA
Chefe de Gabinete



RECEBI O ORIGINAL
Em 17/10/13 20 CD:
[Handwritten signature]
14:31

ACÓRDÃO Nº 1077/2015 – TCU – Plenário

1. Processo TC 029.083/2013-3
2. Grupo II – Classe I – Pedido de Reexame.
3. Recorrente: Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR.
4. Unidades: Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq e Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR.
5. Relator: Ministro Aroldo Cedraz.
- 5.1. 1º Revisor: Ministro Raimundo Carreiro.
- 5.2. 2º Revisor: Ministro Bruno Dantas.
- 5.3. 3º Revisor: Ministro Vital do Rêgo.
- 5.4. 4º Revisor: Ministro Walton Alencar Rodrigues.
- 5.5. Relator da deliberação recorrida: Ministra Ana Arraes.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Serur.
8. Advogados constituídos nos autos: não há.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de desestatização, ora em fase de pedido de reexame interposto contra o Acórdão 3.661/2013-Plenário;

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão plenária, diante das razões expostas pelo relator e com fundamento no art. 48 da Lei 8.443/1992, c/c os arts. 277, inciso II, e 286 do Regimento Interno/TCU, em:

9.1. conhecer do pedido de reexame interposto pela Secretaria de Portos da Presidência da República e, quanto ao mérito, dar-lhe provimento parcial, de modo a:

9.1.1. retirar a exigência de utilização da regulação por tarifa-teto, porquanto esta se mostra como uma dentre as opções de metodologias de regulação tarifária aplicáveis à modelagem dos arrendamentos a serem leiloados, sendo da competência do poder concedente a escolha da metodologia a ser utilizada;

9.1.2. considerar constitucionais e legais os critérios de julgamento da licitação adotados pela SEP e pela Antaq, em especial a opção pelo julgamento em função da maior capacidade de carga movimentada com preço negociado entre arrendatário e beneficiário, submetido a controle regulatório subsidiário;

9.1.3. alterar os subitens 9.1.13, 9.1.14, 9.1.15 e 9.1.17 da deliberação recorrida, para que passem a vigorar com a seguinte redação:

“(...)

9.1.13. *justificação dos preços e tarifas utilizados nos estudos de viabilidade e fundamentação, de maneira consistente, da metodologia de coleta dos preços e tarifas utilizados na alimentação dos fluxos de caixa;*

9.1.14. *fundamentação da política tarifária a ser aplicada em todos os estudos de viabilidade das concessões de arrendamentos portuários, envolvendo uma análise regulatória, econômica, concorrencial e de custo-benefício, que permita avaliar a necessidade, a adequação e a proporcionalidade do estabelecimento de tarifas reguladas ou do regime de preços (liberdade tarifária);*

9.1.15. *revisão da modelagem empregada no terminal STS13, de forma que os preços ou tarifas reguladas estabelecidos sejam devidamente fundamentados, a fim de refletir a variedade de cargas movimentadas no terminal;*

(...)

9.1.17. *inclusão, nos contratos de arrendamentos portuários submetidos à regulação tarifária, de cláusula de revisão tarifária periódica, observando a metodologia a ser definida pela Antaq, de forma a manter a modicidade tarifária e o equilíbrio do contrato;”*

9.2. alertar a Secretaria de Portos da Presidência da República e a Antaq que, dada a forma escolhida para o arrendamento de terminais portuários, os critérios e regras do edital relativos aos parâmetros de desempenho e operacional dos terminais a serem arrendados não viabilizam, isoladamente, a consecução dos princípios constitucionais e das diretrizes legais, competindo ao órgão regulador a expedição de regras complementares tendentes ao devido tratamento das internalidades incidentes sobre o arrendamento de terminais portuários, de modo a minimizar o tempo máximo de parada de carga movimentada em área primária do terminal e mecanismos antitruste para o caso de cadeias verticalizadas;

9.3. alertar a Secretaria de Portos da Presidência da República e a Antaq que, dada a forma escolhida para o arrendamento de terminais portuários, os critérios e regras do edital relativos aos parâmetros de desempenho e operacional dos terminais a serem arrendados não viabilizam, por si mesmos, a consecução dos princípios constitucionais e das diretrizes legais, competindo ao órgão regulador a expedição de regras complementares tendentes ao devido tratamento das externalidades incidentes sobre o arrendamento de terminais portuários, de modo ao tratamento sistêmico da operação de portos (rubrica frete), visando a qualidade, desempenho, competitividade, modicidade tarifária e proteção dos usuários e arrendatários, incluída aí normas de regulação e fiscalização das companhias de navegação, brasileiras ou não, de modo a criar mecanismos facilitadores de transferência, ainda que parcial, aos usuários das melhorias decorrentes dos novos arrendamentos de terminais portuários;

9.4. dar ciência à Secretaria de Portos e à Antaq do recomendável desenvolvimento de critérios, em especial: tarifa-meta a ser utilizada pela Antaq como mecanismo gerencial de monitoramento e consecução de preços compatíveis com o mercado internacional; tempo-meta de espera de embarcações na área de fundeio, ou de caminhões em retro-áreas ou rodovias, para o início das operações de carregamento/descarregamento; eficiência-meta do arrendatário no embarque/desembarque de cargas; satisfação-meta dos usuários dos terminais arrendados;

9.5. determinar à Secretaria de Portos e à Antaq que remetam a este Tribunal, para análise no próximo estágio deste processo de desestatização, os critérios utilizados para a fundamentação da política tarifária de cada arrendamento, de maneira a evidenciar as diferentes estratégias regulatórias, inclusive quanto à alimentação do fluxo de caixa, especialmente quando forem adotadas soluções tarifárias distintas entre terminais análogos, bem assim os mecanismos de proteção aos direitos dos usuários em caso de aplicação do regime de liberdade tarifária;

9.6. deixar assente que o Tribunal de Contas da União, no uso de suas competências constitucionais, exerce o controle do poder discricionário da administração pública, através da proteção e concretização dos princípios constitucionais e diretrizes legais aplicáveis, bem assim pelo critério da razoabilidade, controlando eventuais omissões, excessos ou insuficiências na atuação os órgãos e entidades envolvidos;

9.7. manter em seus exatos termos os demais subitens do Acórdão 3.661/2013-Plenário e, quanto ao item 9.1.15, na compreensão detalhada no item 29 do Voto do Ministro Relator;

9.8. esclarecer à Secretaria de Portos da Presidência da República que quaisquer dos terminais portuários previstos no Bloco I da Portaria 38/2013 da SEP/PR podem ser licitados imediatamente de forma isolada ou em sub-blocos, desde que sejam atendidas, em relação à respectiva área portuária, as condicionantes específicas consignadas no Acórdão 3.661/2013-Plenário;

9.9 determinar à Antaq e à Secretaria de Portos que, no edital de licitação da área STS-4, do Porto de Santos, do Bloco I, se for o caso, faça expressa menção a quaisquer restrições judiciais, a exemplo da existência da ADPF 316, que tramita no STF, com medida cautelar concedida a favor da União, bem como administrativas que, na época da realização do referido certame, incidam sobre a determinada área licitada e que possam, no futuro, causar impacto na eventual contratação decorrente;

9.10 autorizar a Antaq e a Secretaria de Portos, com o fito de evitar o retardamento das licitações para arrendamentos de áreas portuárias, a substituir as novas audiências públicas determinadas no subitem 9.7.3 do Acórdão 3.661/2013-Plenário – voltadas à rediscussão das modificações intercorrentes nos procedimentos voltados aos arrendamentos enfocados neste processo –, pela possibilidade de acompanhamento concomitante dos estudos e procedimentos afetos às referidas

licitações, a ser franqueada aos interessados (autoridades municipais, órgãos de controle e demais interessados);

9.11. recomendar à Antaq que proceda a amplo diagnóstico acerca de sua situação atual, com a indicação de suas fragilidades e forças, bem como dos desafios futuros a serem enfrentados, consubstanciado em um sistema de planejamento institucional, com vistas a elaborar medidas que visem a fortalecer sua atuação, gestão e governança, para que aquela unidade possa melhor desempenhar suas competências legais e normativas em benefício da sociedade brasileira;

9.12. determinar à Segecex que autue processo destinado ao desenvolvimento de metodologia de controle externo sob a lógica da governança pública, de modo a sua adequação à nova modelagem de concessão portuária tratada nestes autos e as aspirações da Lei 12.815/2013, submetendo ao Relator em prazo razoável para a devida apreciação pelo Plenário deste Tribunal;

9.13. orientar à SeinfraHid para que utilize, na apreciação das ações em curso e a serem editadas em função das determinações supra, os critérios definidos neste Acórdão, bem assim determinar que acompanhe a efetiva implementação dos cronogramas de ações e normas viabilizadoras do novo modelo, com foco em resultados de efetiva melhoria do setor;

9.14. determinar à SeinfraHid que, no prazo de 90 dias, finalize auditoria de forma a:

9.14.1. avaliar o cronograma de implementação das medidas já em curso e plano para a edição de solução tendente à definição de mecanismos, modelagem, critérios e parâmetros regulatórios que atendam os princípios constitucionais e as diretrizes legais, consoante estabelecido neste Acórdão, inclusive medidas inerentes a retro-áreas portuárias e estações aduaneiras interiores, de modo a mitigar as causas de ineficiência do setor e os efeitos das internalidades e das externalidades sobre o sucesso da modelagem de arrendamento sob análise, o que não impede a continuidade dos procedimentos licitatórios relativos ao Bloco I;

9.14.2. aferir o progresso de medidas tendentes à melhoria da capacidade da Antaq de controlar e de regular os preços praticados por arrendatárias e os indicadores de qualidade e desempenho, em especial no caso de licitação por maior capacidade de movimentação de carga, e projeção das ações destinadas a dotar a Agência de recursos humanos, materiais, tecnológicos e orçamentários compatíveis com o encargo, tais como concursos públicos, desenvolvimento de metodologias, tecnologia da informação, entre outras;

9.14.3. verificar o andamento de planos de cooperação entre Secretaria dos Portos/Antaq com outros ministérios, em especial o da Fazenda (aduana) Saúde/Anvisa (fiscalização sanitária) e Agricultura, Pecuária e Abastecimento (vigilância agropecuária), em cuja concepção esteja a ideia de 'cadeia' ou 'ciclo' de operação portuária, no sentido de redução de gargalos que afetam os indicadores e custos dos portos brasileiros, tais como a construção de um regime de eficiência e eficácia aduaneira e de fiscalização sanitária e agropecuária, de modo a adotar boas práticas internacionais;

9.15. determinar, ainda, à SeinfraHid que:

9.15.1 obtenha mediante diligência — e utilize como subsídio à análise dos demais estágios de desestatização — os estudos até aqui produzidos pela Autoridade do Porto de Rotterdam, pelo Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (Centran) e pela Universidade Federal de Santa Catarina, no interesse da Secretaria de Portos da Presidência da República, no âmbito do Plano Nacional de Logística Portuária;

9.15.2 autue processo de representação para apurar os fatos noticiados pelas autoridades municipais de Santos-SP mediante o Ofício 528/2014-GPM-E, de 4/11/2014 – a sinalizar supostas irregularidades na prorrogação do Contrato de Arrendamento PRES 41/97, referente à área STS-4 (“Grãos – Ponta da Praia) – e, se necessário, proponha a suspensão cautelar dos procedimentos;

9.16. dar ciência deste *decisum* à recorrente e, em complemento ao subitem 9.9 do acórdão recorrido, à Casa Civil da Presidência da República, ao Ministério da Fazenda, ao Ministério da Saúde, ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, ao Ministério da Defesa, ao Ministério da Justiça, ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, ao Conselho Nacional de Desestatização, à Comissão Nacional das Autoridades nos Portos, à Agência Nacional de Vigilância Sanitária, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, ao Grupo de Trabalho de Modernização da



Gestão Portuária e ao Deputado Milton Monti, Presidente da Subcomissão de Portos da Câmara dos Deputados.

10. Ata nº 16/2015 – Plenário.

11. Data da Sessão: 6/5/2015 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-1077-16/15-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Augusto Nardes (na Presidência), Walton Alencar Rodrigues (4º Revisor), Benjamin Zymler, Aroldo Cedraz (Relator), Raimundo Carreiro (1º Revisor), José Múcio Monteiro, Ana Arraes, Bruno Dantas (2º Revisor) e Vital do Rêgo (3º Revisor).

13.2. Ministra que não participou da votação: Ana Arraes.

13.3. Ministro-Substituto convocado que votou em 29/4/2015: Marcos Bemquerer Costa.

13.4. Ministro-Substituto presente que alegou impedimento na Sessão: André Luís de Carvalho.

(Assinado Eletronicamente)

JOÃO AUGUSTO RIBEIRO NARDES
na Presidência

(Assinado Eletronicamente)

AROILDO CEDRAZ
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)

PAULO SOARES BUGARIN
Procurador-Geral

ACÓRDÃO Nº 2413/2015 – TCU – Plenário

1. Processo TC 029.083/2013-3.
- 1.1. Apensos: TC 003.225/2015-1; TC 029.652/2013-8; TC 004.181/2015-8; TC 032.950/2013-6; TC 029.596/2013-0; TC 002.988/2014-3; TC 031.834/2013-2
2. Grupo I – Classe V – Desestatização.
3. Interessado: Tribunal de Contas da União.
4. Unidades: Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq e Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR.
5. Relatora: ministra Ana Arraes.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária (SeinfraHidroFerrovia).
8. Representação legal: não há.
9. Acórdão:

VISTO, relatado e discutido este acompanhamento do 1º estágio da concessão dos arrendamentos de áreas e instalações portuárias integrantes do Bloco 1, Fase 1, do Programa de Investimentos em Logística (PIL), que abrange os portos de Santos, Vila do Conde e Terminais de Outeiro e Miramar, a ser realizada sob a égide da Lei 12.815/2013.

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pela relatora e com fundamento nos arts. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c os arts. 1º, inciso XV, e 250, incisos II e III, do Regimento Interno e art. 7º, inciso I, da IN TCU 27/1998, em:

9.1. considerar cumpridas as determinações dos subitens 9.1.13, 9.1.14 e 9.1.17 do acórdão 3.661/2013-Plenário, posteriormente alteradas pelo acórdão 1.077/2015-Plenário, e do item 9.5 do acórdão 1.077/2015-Plenário no que se refere ao Bloco 1, Fase 1, do programa de arrendamentos portuários;

9.2. comunicar à Secretaria de Portos da Presidência da República e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que, dentro do escopo delimitado para o 1º estágio de fiscalização de concessões pela IN TCU 27/1998, que abrange os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo concessório do Bloco 1, Fase 1, do programa de arrendamentos portuários;

9.3. determinar à SEP/PR e à Antaq que, ao enviar a documentação pertinente ao 2º estágio de fiscalização, nos termos definidos nos artigos 7º e 8º da IN TCU 27/1998, comprovem a este Tribunal que, em relação aos terminais OUT01, OUT02 e OUT03, foram adotadas medidas que mitiguem os riscos decorrentes do insucesso na adjudicação de um dos terminais e do inadimplemento ou atraso de um dos concessionários na realização da contraparte nos investimentos e atividades atribuídos simultaneamente à responsabilidade dos três futuros arrendatários;

9.4. determinar à SEP/PR e à Antaq que, para os próximos blocos do programa de concessões portuárias, apresentem fundamentação consistente para adoção ou não de regras de vedação à adjudicação de mais de um terminal a um mesmo proponente;

9.5. recomendar à SEP/PR e à Antaq que:

9.5.1. façam constar, no sítio oficial na Internet criado para abrigar dados relativos aos arrendamentos portuários, todas as explicações encaminhadas a este Tribunal sobre os quantitativos dos projetos, de forma a que os licitantes venham a ter informações mais completas sobre o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental desenvolvido pelo poder público;



9.5.2. avaliem a pertinência de alterar a matriz de riscos definida para a atual fase de concessões portuárias, de modo a atribuir ao Poder Concedente o encargo de obter licença prévia para os terminais *greenfield* e reservar a obtenção das demais licenças ambientais aos arrendatários;

9.5.3. nos próximos processos de concessões portuárias, envidem esforços para evitar incluir, nos contratos de arrendamento, obrigações de fazer na modalidade solidária, ante o elevado risco de imputação recíproca de culpa pelo inadimplemento entre os coobrigados;

9.6. dar ciência à SEP/PR e à Antaq de que a eventual autorização contratual ou regulamentar para alienação de controle acionário de empresas arrendatárias de áreas portuárias após o início de processo de declaração de caducidade do respectivo processo de arrendamento por inadimplência da arrendatária no cumprimento das metas pactuadas não se coaduna com o princípio do “serviço adequado” previsto no art. 6º da Lei 8.987/1995 (Lei Geral das Concessões);

9.7. determinar à SeinfraHidroFerrovia que verifique, no segundo estágio de fiscalização da Fase 1 do Bloco 1 de concessões portuárias, o efetivo cumprimento do item 9.5.2 do acórdão 1.555/2014-Plenário, que determinou à SEP/PR e à Antaq que façam constar, dos documentos que comporão as licitações, todas as explicações encaminhadas a esta Corte sobre os quantitativos dos projetos, de forma a que os licitantes venham a ter informações mais completas sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental desenvolvido pelo poder público;

9.8. enviar cópia do inteiro teor desta deliberação:

9.8.1. à Casa Civil da Presidência da República;

9.8.2. ao Conselho Nacional de Desestatização;

9.8.3. à Secretaria de Portos da Presidência da República;

9.8.4. à Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

10. Ata nº 39/2015 – Plenário.

11. Data da Sessão: 30/9/2015 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-2413-39/15-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Aroldo Cedraz (Presidente), Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler, Augusto Nardes, Raimundo Carreiro, José Múcio Monteiro e Ana Arraes (Relatora).

13.2. Ministro-Substituto convocado: André Luís de Carvalho.

13.3. Ministros-Substitutos presentes: Marcos Bemquerer Costa e Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)

AROLDO CEDRAZ

Presidente

(Assinado Eletronicamente)

ANA ARRAES

Relatora

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)

PAULO SOARES BUGARIN

Procurador-Geral



**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE PORTOS**

Centro Empresarial Varig - SCN QD 04 - Pétala C - Cobertura - CEP 70.714-900
Telefone: 61 3411-3746 Fax: 61 3326-3025

Ofício Circular nº.022/2013/SEP/PR

Brasília, 29 de janeiro de 2013.

Assunto: Levantamento de Dados para a Elaboração de EVTEA.

Senhor Dirigente,

1. No momento em que o cumprimento, informo que esta Secretaria de Portos - SEP, juntamente com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, se encontra em fase de levantamento de dados existentes para a elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA's, que servirão de base para celebração de novos contratos de arrendamento bem como a renovação de arrendamentos vincendos, de acordo com as premissas emanadas pela Medida Provisória n.º 595/2012.
2. Dessa forma, solicito a Vossa Senhoria o levantamento das informações abaixo citadas relativas aos arrendamentos nos portos sob sua administração, conforme relação anexa, para remessa a esta SEP impreterivelmente até o dia 15/02/2013:
 - i. Lay-out geral (em formato CAD) do(s) porto(s) sob sua administração, incluindo limites da poligonal, acessos rodoviários, ferroviários, aquaviários e dutoviários;
 - ii. Desenhos (em formato CAD em escala adequada) disponíveis de batimetria (canais de acesso, bacia de evolução e berços), arranjos gerais de infraestrutura do porto (cais, píeres, molhes etc.), arranjos gerais das estruturas de armazenagem (tanques, silos, armazéns), desenhos das instalações acessórias (drenagem, esgoto, instalações de combate a incêndio) e arranjo geral de instalações elétricas;
 - iii. Profundidade mínima do canal de acesso (interno e externo), bacia(s) de evolução e dos berços (públicos ou arrendados);
 - iv. Lista contendo todas as embarcações que atracaram no porto em um ano completo, com, no mínimo, as seguintes informações: sentido (embarque ou desembarque), tipo do navio (ex: graneleiro, petroleiro etc.), natureza de carga movimentada, nome da embarcação, características físicas da embarcação (TPB, L, B e H), porto de origem, porto de destino, tempo de estadia no berço e prancha média.
 - v. Dados primários (sondagens geotécnicas, batimetrias, estudos de hidrodinâmica, arquivos de dragagem de manutenção) disponíveis: para estas informações será relevante o envio de informações próprias ou a serem obtidas com os empreendedores privados com empreendimentos instalados no complexo;
 - vi. Relação dos arrendamentos que compõem o complexo portuário indicando sua

localização, lay-out e apresentando, por arrendamento:

- a. Cópia do contrato vigente, inclusive os contratos de prorrogação "emergencial" com respectivos aditivos e anexos;
- b. Atual arrendatário (caso tenha havido transmissão de posse, destacar essa informação com a data e tipo de instrumento);
- c. Tipo de carga movimentada;
- d. Receitas e custos operacionais dos arrendatários e relatórios de custos anuais de manutenção;
- e. Inventário dos equipamentos em utilização por cada arrendatário, com maior grau de detalhamento possível (informando também se existem bem removíveis);
- f. Descrever, de modo sucinto, como é realizada a fiscalização contratual;
- g. Quais investimentos realizados no curso do contrato vigente (e destacar se houve autorização formal para a realização e se há informação acerca dos prazos para amortização desses investimentos);
- h. Lista de bens reversíveis vinculados ao arrendamento;
- i. Informar existência de pleitos, pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro e/ou ações judiciais envolvendo o arrendamento;
- j. Eventuais inadimplências contratuais existentes (inclusive natureza e valor);
- k. Valor de arrendamento pago - parcela patrimonial (R\$/m²) e variável (R\$/ton);
- l. Informar se existe passivo ou algum tipo de restrição ambiental e enviar cópia da licença ambiental vigente;
- m. Existência de disputas administrativas/judiciais sobre a área de algum arrendamento (citar qual);
- n. Informações acerca da regularidade imobiliária (enviar cópias das matrículas);

3. Além dos elementos acima elencados, é importante que também sejam fornecidas informações que possam interferir na elaboração do EVTEA, tais como a existência de eventuais problemas estruturais, restrições quanto à construção de alguma edificação específica, projetos relativos à mudança de acessos, restrições de operações nos berços existentes devido à necessidade de reforços/repotencializações etc.

4. Solicito, ainda, a indicação de um diretor responsável (nome, função, *e-mail* e telefone) para que esta Secretaria de Portos possa entrar em contato em caso de necessidade de informações adicionais. Ressalto que essa indicação deverá ser advinda dentre os diretores da instituição ou superior hierárquico.

5. As informações deverão ser encaminhadas em modelo próprio que será disponibilizado aos responsáveis indicados por essa Autoridade Portuária até segunda-feira, 04 de fevereiro de 2013.
6. Ademais, ressalto a importância de serem encaminhadas as respostas aos Offícios Circulares (n.º 02 e 03) de *levantamento de custos unitários de obras realizadas*, enviados pela ANTAQ, caso tais informações ainda não tenham sido fornecidas.
7. Por fim, destaco que serão realizadas diligências por técnicos desta SEP para dirimir dúvidas que por ventura surjam na análise da documentação enviada.
8. Eventuais esclarecimentos complementares podem ser obtidos com Fábio Lavor (fabio.lavor@planalto.gov.br) ou pelo telefone (61) 9829-3272.
9. No aguardo do envio da documentação solicitada, esta Secretaria Executiva permanece à disposição de Vossa Senhoria.

Atenciosamente,


LEÔNIDAS CRISTINO
Ministro-Chefe da Secretaria de Portos
da Presidência da República



VI - encaminhar periodicamente ao Núcleo de Segurança e Credenciamento, relatórios sobre suas atividades de credenciamento e seu funcionamento, bem como daqueles por ele credenciados;

VII - notificar o Núcleo de Segurança e Credenciamento, imediatamente, quando da quebra de segurança das informações classificadas do próprio e daqueles Órgãos de Registro nível 2 e Postos de Controle por ele credenciados, inclusive as relativas a tratados, acordos ou qualquer outro ato internacional.

Art. 5º Compete ao Órgão de Registro nível 2:

I - realizar investigações para credenciamento e conceder as credenciais de segurança apenas às pessoas naturais a eles vinculadas;

II - encaminhar periodicamente relatórios de atividades ao Órgão de Registro nível 1 que o credenciou;

III - notificar o Órgão de Registro que o credenciou, imediatamente, quando da quebra de segurança das informações classificadas;

Art. 6º Compete ao Posto de Controle:

I - armazenar e controlar as informações classificadas, inclusive as credenciais de segurança, sob sua responsabilidade;

II - manter a segurança lógica e física das informações classificadas, sob sua guarda;

IV - encaminhar, periodicamente, ao Órgão de Registro que o credenciou relatórios de suas atividades;

V - notificar o Órgão de Registro que o credenciou, imediatamente, quando da quebra de segurança das informações classificadas por ele custodiadas;

Art. 7º O acesso, a divulgação e o tratamento de informação classificada em qualquer grau de sigilo ficarão restritos a pessoas que tenham necessidade de conhecê-la e que tenham Credencial de Segurança segundo as normas fixadas pelo GSI/PR, por intermédio do NSC, sem prejuízo das atribuições de agentes públicos autorizados por Lei.

Parágrafo único. O acesso à informação classificada em qualquer grau de sigilo à pessoa não credenciada ou não autorizada por legislação poderá, excepcionalmente, ser permitido mediante assinatura de Termo de Compromisso de Manutenção de Sigilo - TCMS, conforme Anexo I do Decreto nº 7.845, de 2012, pelo qual a pessoa se obrigará a manter o sigilo da informação, sob pena de responsabilidade penal, civil e administrativa, na forma da Lei.

Art. 8º A Credencial de Segurança, emitida pelo NSC e pelos Órgãos de Registro de nível 1 e 2, é considerada material de acesso restrito, sendo pessoal e intransferível, e com validade explícita na mesma.

Art. 9º As autoridades referidas nos incisos I, II e III do art. 30 do Decreto nº 7.724, de 2012, são consideradas credenciadas *ex officio* no exercício de seu cargo dentro de suas competências e nos seus respectivos graus de sigilo, respeitada a necessidade de conhecer.

Parágrafo 1º. Toda autoridade referida nos incisos II e III do art. 30 do Decreto nº 7.724, de 2012, que tenha necessidade de conhecer informação classificada em grau de sigilo superior àquela para a qual são credenciadas *ex officio*, deverá possuir credencial de segurança no respectivo grau de sigilo, a ser concedida pelo órgão de registro ao qual estiver vinculada.

Art. 10. O suplente indicado e agente público ou militar designado para o desempenho de funções junto à Comissão Mista de Reavaliação de Informações Classificadas deverá possuir Credencial de Segurança para tratamento da informação classificada em qualquer grau de sigilo, válida exclusivamente no âmbito dos trabalhos da citada Comissão.

Art. 11. O credenciamento de segurança será realizado de acordo com os procedimentos constantes das normas complementares a serem expedidas pelo GSI/PR.

Art. 12. A verificação da Credencial de Segurança ou de documento similar emitido por outro país, quando se fizer necessária, será realizada pelo GSI/PR por intermédio do NSC.

Art. 13. Os Órgãos de Registro poderão firmar ajustes, convênios ou termos de cooperação com outros órgãos ou entidades públicas habilitados, para fins de Credenciamento de Segurança, tratamento de informação classificada e realização de inspeção para habilitação ou investigação para Credenciamento de Segurança, observada a legislação vigente.

Art. 14. O ato da habilitação dos Órgãos de Registro e Postos de Controle lhe conferem a competência do previsto no art. 7º, art. 8º e art. 9º do Decreto nº 7.845, de 2012, respectivamente.

Art. 15. As áreas e instalações que contenham documento com informação classificada em qualquer grau de sigilo, ou que, por sua utilização ou finalidade, demandarem proteção, terão seu acesso restrito às pessoas autorizadas pelo órgão ou entidade.

Parágrafo único. As áreas ou instalações do Posto de Controle de cada órgão de registro e de entidades privadas são consideradas de acesso restrito.

Art. 16. Órgão ou entidade da iniciativa privada somente poderá ser habilitado como Posto de Controle, mediante solicitação ao Órgão de Registro nível 1 com o qual possuir vínculo de qualquer natureza.

Art. 17. Cabe ao Gestor de Segurança e Credenciamento:

I - a manutenção da qualificação técnica necessária à segurança de informação classificada, em qualquer grau de sigilo, no âmbito do órgão ou entidade com a qual mantém vínculo;

II - a implantação, controle e funcionamento dos protocolos de Documentos Controlados - DC e dos documentos classificados;

III - a conformidade administrativa e sigilo dos processos de credenciamento e habilitação dentro da competência do órgão ou entidade com a qual mantém vínculo;

IV - a proposição à Alta Administração de normas no âmbito do órgão ou entidade com a qual mantém vínculo, para o tratamento da informação classificada e para o acesso às áreas, instalações e materiais de acesso restritos;

V - a gestão dos recursos criptográficos, das Credenciais de Segurança e dos materiais de acesso restrito;

VI - o assessoramento da Alta Administração do órgão ou entidade com a qual mantém vínculo, para o tratamento das informações classificadas, em qualquer grau de sigilo; e,

VII - a promoção da capacitação dos agentes públicos ou militares responsáveis pelo tratamento de informação classificada, em qualquer grau de sigilo.

Parágrafo único. A gestão de segurança e credenciamento no que se refere ao tratamento de informação classificada, em qualquer grau de sigilo, storage após e métodos que visam à integração das atividades de gestão de risco e de continuidade das ações de controle, acesso, credenciamento e suas capacitações.

Art. 18. Os ministérios e órgãos de nível equivalente que demandarem o tratamento de informação classificada, em qualquer grau de sigilo, deverão, tão logo desejarem, solicitar ao GSI/PR a sua habilitação como Órgão de Registro nível 1.

Parágrafo único. Os Órgãos de Registro nível 1 poderão habilitar quantos Órgãos de Registro nível 2 subordinados forem do seu interesse e conveniência.

Art. 19. A fiscalização prevista no inciso VI do art. 3º do Decreto nº 7.845, de 2012, será realizada por intermédio de visitas técnicas de equipe do NSC, quando se fizer necessário, bem como, por acompanhamento dos relatórios de conformidade a esta Instrução Normativa e respectivas Normas Complementares, que serão periodicamente enviados pelos Órgãos de Registro e Postos de Controle ao NSC.

Art. 20. Cabe a Alta Administração dos órgãos de registro prever recurso orçamentário específico para o custeio das inspeções, investigações, apoios e visitas técnicas, determinadas nos incisos V do art. 3º, IV do art. 7º e art. 8º do Decreto nº 7.845, de 2012, e art. 19 da presente Instrução Normativa.

Art. 21. Na hipótese de troca e tratamento de informação classificada em qualquer grau de sigilo, com país ou organização estrangeira, o credenciamento de segurança no território nacional, se dará somente se houver tratado, acordo, memorando de entendimento ou ajuste técnico firmado entre o país ou organização estrangeira e a República Federativa do Brasil.

Art. 22. As tratativas para a consecução de atos internacionais que envolvam troca de informação classificada, após a manifestação do país interessado e da emissão do Ministério das Relações Exteriores, serão encaminhadas ao GSI/PR para articulação e entendimentos para a formalização.

Parágrafo único. A ressuposição dos atos internacionais em vigor que envolvam troca de informação classificada deverá seguir os mesmos procedimentos do *caput*.

Art. 23. Os órgãos e entidades poderão expedir instruções complementares, no âmbito de suas competências, que detalhem suas particularidades e procedimentos relativos ao credenciamento de segurança e ao tratamento de informação classificada em qualquer grau de sigilo.

Art. 24. Toda quebra de segurança de informação classificada, em qualquer grau de sigilo, deverá ser informada, imediatamente, pela Alta Administração do órgão ou entidade ao GSI/PR, relatando as circunstâncias com o maior detalhamento possível.

Art. 25. Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ ELITO CARVALHO SIQUEIRA

SECRETARIA DE PORTOS

PORTARIA Nº 15, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2013

O MINISTRO DE ESTADO CHEFE DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso de suas atribuições, e tendo em vista o disposto no art. 1º do inciso I, da Portaria nº 1.056, de 11 de julho de 2003, resolve:

Comunicar que publicou, em seu sítio eletrônico (www.portosdoBrasil.gov.br), as informações relativas aos empreendimentos dentro dos Portos Marítimos Organizados, passíveis de serem licitados, conforme previsto no Artigo 49 da Medida Provisória nº 595/2012.

LEÔNIDAS CRISTINO

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

RESOLUÇÃO HOMOLOGATORIA Nº 8, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2013

O DIRETOR PRESIDENTE DA COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (CDP), no uso de suas atribuições legais, resolve: I - homologar o Pregão Eletrônico CDP nº 55/2012, realizado no dia 14.01.2013 (Processo Licitatório nº 4781/2012), referente a contratação de empresa especializada para a fabricação e montagem de tubulação de combustíveis no pier 100 do Terminal Petroquímico de Miramar, em conformidade com as condições estabelecidas no Edital, seu Termo de Referência / Especificações, Projetos, Planilhas e demais anexos e peças; II - adjudicar, em nome da sociedade, vencedora do referido Pregão, à empresa ENDUNAVE SERVIÇOS NAVAIS E INDUSTRIAIS LTDA - EPP CNPJ nº 09.213.551/0001-08, por ter apresentado proposta de preço no valor global de R\$331.881,22 (trezentas e trinta e um mil oitocentos e oitenta e um reais e vinte e dois centavos), compatível com o valor orçado pela CDP, bem como por ter atendido a todas as exigências do Edital; III - encaminhar à GERJUR para elaboração do instrumento correspondente; IV - determinar a publicação deste ato no Diário Oficial da União.

CARLOS JOSÉ PONCIANO DA SILVA

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO
ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO

PORTARIA Nº 419, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2013

Autoriza o funcionamento jurídico de sociedade empresária de serviço aéreo especializado.

A SUPERINTENDENTE DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO, designada pela Portaria nº 1.819, de 20 de setembro de 2011, no uso da competência outorgada pelo art. 39, inciso XXXVII, do Regulamento Interno da ANAC, com a redação dada pela Resolução nº 245, de 04 de setembro de 2012, considerando o disposto na Portaria nº 190/GC-5, de 20 de março de 2001, e tendo em vista o que consta no Processo nº 00058.088609/2012-89, resolve:

Art. 1º Autorizar o funcionamento jurídico da sociedade empresária ORBITAT AEROLEVANTAMENTO LTDA., nova denominação proposta para a Brasiliana Empreendimentos e Participações Ltda., CNPJ nº 06.925.001/0001-87, com sede social em São José dos Campos (SP), como empresa exploradora de serviço aéreo público especializado na atividade aerolevanteamento, pelo prazo de 12 (doze) meses contados da data da publicação desta Portaria.

Parágrafo único. A exploração dos serviços referidos no *caput* fica condicionada à outorga de autorização operacional pela Diretoria Colegiada da ANAC, após o atendimento dos requisitos técnico-operacionais.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

DANIELLE PINHO SOARES ALCÂNTARA CREMA

PORTARIA Nº 420, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2013

Autoriza o funcionamento jurídico de sociedade empresária de taxi aéreo.

A SUPERINTENDENTE DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO, designada pela Portaria nº 1.819, de 20 de setembro de 2011, no uso da competência outorgada pelo art. 39, inciso XXXVII, do Regulamento Interno da ANAC, com a redação dada pela Resolução nº 245, de 04 de setembro de 2012, considerando o disposto na Portaria nº 190/GC-5, de 20 de março de 2001 e tendo em vista o que consta no Processo nº 00058.004192/2013-91, resolve:

Art. 1º Autorizar o funcionamento jurídico da sociedade empresária RIO PURUS TAXI AEREO LTDA, com sede social em Manaus (AM), como empresa exploradora do serviço de transporte aéreo público não-regular na modalidade taxi aéreo, pelo prazo de 12 (doze) meses contados da data da publicação desta Portaria.



Art. 1º Fica instituído Grupo de Trabalho com o objetivo de estabelecer as bases para a constituição de um Sistema Nacional de Enfrentamento à Homo-Lesbo-Transfobia e a promoção dos direitos de lésbicas, gays, bissexuais, travestis e transexuais - LGBT.

Art. 2º Integrarão o presente Grupo de Trabalho:

I - 1 (um) representante da Coordenação-Geral de Promoção dos Direitos de LGBT da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, que o coordenará;

II - 5 (cinco) conselheiros do Conselho Nacional de Combate às Discriminações - CNCD/LGBT; e

III - 1 (um) representante da Ouvidoria Nacional de Direitos Humanos da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República.

§1º Serão convidados a integrar o Grupo de Trabalho instituído por esta Portaria:

I - 2 (dois) representantes do Fórum Nacional de Gestoras e Gestores LGBT;

II - 1 (um) representante da Secretaria de Promoção da Igualdade Racial da Presidência da República;

III - 1 (um) representante da Secretaria de Política para as Mulheres da Presidência da República;

IV - 1 (um) representante do Ministério da Educação;

V - 1 (um) representante do Ministério da Saúde;

VI - 1 (um) representante do Ministério da Justiça;

VII - 1 (um) representante da Ordem dos Advogados do Brasil; e

VIII - 1 (um) representante do Conselho Federal de Psicologia.

Art. 3º A Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República poderá, a seu critério, convidar pessoas com notório saber para integrar o presente Grupo de Trabalho.

Art. 4º As atividades de Secretaria-Executiva do Grupo de Trabalho serão exercidas pela Coordenação Geral de Promoção dos Direitos de LGBT da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, que deverá prover o apoio técnico administrativo e a infraestrutura necessária ao seu funcionamento.

Art. 5º A participação no âmbito deste Grupo de Trabalho é de relevante interesse público e não será remunerada.

Art. 6º O Grupo de Trabalho apresentará relatório conclusivo no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 7º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

MARIA DO ROSÁRIO NUNES

SECRETARIA DE PORTOS

PORTARIA Nº 38, DE 14 DE MARÇO DE 2013

Autoriza a Estruturadora Brasileira de Projetos S.A. - EBP a desenvolver projetos e/ou estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações, de que trata o art. 21 da Lei nº 8.987/1995.

O MINISTRO DE ESTADO DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições conferidas pelo art. 24-A da Lei nº 10.283, de 28 de maio de 2003, e/c o disposto no art.12, da Medida Provisória nº 595, de 07 de dezembro de 2012, e considerando o disposto no art. 21 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e pelo que consta do Processo Administrativo nº 00045.000438/2013-02, resolve:

Art. 1º Autorizar a empresa Estruturadora Brasileira de Projetos S.A. - EBP, CNPJ nº 09.376.475/0001-51 a desenvolver projetos, estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações destinados a subsidiar a Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR na preparação dos estudos que fundamentarão os procedimentos licitatórios das concessões de portos organizados e dos arrendamentos de instalações portuárias relacionadas no Anexo I desta Portaria.

§ 1º Os estudos técnicos de que trata o caput têm por escopo estruturar os diferentes aspectos relacionados a concessões de portos organizados e dos arrendamentos de instalações portuárias, abrangendo as seguintes áreas:

I - engenharia: situação e inventário anual dos portos e arrendamentos de instalações portuárias, obras de recuperação e/ou de ampliação de capacidade requeridas pelo porto, custos de manutenção e de ampliação de capacidade;

II - operação: aparelhamento, máquinas e equipamentos requeridos para operação do porto ou arrendamento de instalações portuárias e os custos associados;

III - meio ambiente: estudos e relatórios ambientais;

IV - demandas: reavaliação e validação das demandas para os horizontes de 2015, 2020, 2025 e 2030 com a avaliação de possíveis tendências até 2040, incluindo pesquisa de origem e destino;

V - capacidades: reavaliação e validação das capacidades existentes e necessárias para o atendimento das demandas para os horizontes de 2015, 2020, 2025 e 2030, com a avaliação de possíveis tendências até 2040;

VI - modelagem econômico-financeira: integração dos estudos de forma a estruturar os diferentes aspectos requeridos para a realização das concessões e dos arrendamentos de instalações portuárias, inclusive com a elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental - EVTEA;

§ 2º O prazo para elaboração dos estudos técnicos será de até dezesseis e vinte e cinco dias, a contar da data de publicação desta portaria, podendo ser prorrogado a critério da administração.

§ 3º O valor máximo para eventual ressarcimento pelo conjunto dos projetos e estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações realizados não poderá ultrapassar 0,37103% do valor total estimado dos investimentos necessários à implementação de cada uma das concessões ou arrendamentos de instalações portuárias relacionadas no Anexo I e será limitado, ainda no total de R\$ 63.800.000,00 (sessenta e três milhões e oitocentos mil reais).

§ 4º Os estudos deverão ser entregues em duas vias físicas e duas vias eletrônicas.

Art. 2º A empresa autorizada deverá entregar os documentos abaixo relacionados nos seguintes prazos:

I - plano de trabalho: descrição detalhada das etapas do estudo que se pretende realizar e respectivos prazos de execução, até 10 dias;

II - equipe técnica: composição e carga horária prevista para a equipe técnica que realizará os estudos; até 20 dias; e

III - custos financeiros: descrição pormenorizada dos custos previstos para elaboração dos estudos, discriminados de forma a permitir, caso sejam aprovados, análise por parte do poder concedente com vistas a sua futura ressarcimento, até a data da entrega final dos estudos, conforme estabelecido no §2º do artigo 1º desta Portaria.

Art. 3º A presente autorização é concedida sem caráter de exclusividade e:

I - não gera direito de preferência para a outorga das concessões e dos arrendamentos;

II - não obriga o Poder Público a realizar a licitação;

III - não cria, por si só, qualquer direito ao ressarcimento dos valores envolvidos na sua elaboração; e

IV - é pessoal e intransferível.

Parágrafo único. A autorização para a realização dos projetos e estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações realizadas pela autorizada não implica, em hipótese alguma, corresponsabilidade da União perante terceiros pelos atos praticados pela autorizada.

Art. 4º As pessoas físicas ou jurídicas da iniciativa privada interessadas em oferecer projetos e estudos técnicos objeto da presente Portaria, poderão apresentar requerimento de autorização junto à SEP/PR, no prazo de 20 dias, no qual constem as informações previstas nos incisos I, II e IV do art. 3º do Decreto nº 5977, de 2006.

§ 1º No requerimento de autorização de que trata o caput as empresas interessadas devem observar as condições estabelecidas nessa Portaria.

§ 2º Os estudos deverão ser feitos para todo o escopo previsto nos quatro blocos e somente serão avaliados se contemplarem conjuntamente os itens previstos no art. 1º, § 1º.

§ 3º Para todos os interessados em realizarem os estudos, serão disponibilizadas todas as informações necessárias para elaboração dos documentos previstos no art. 1º, §1º e no art. 2º.

Art. 5º A avaliação e a seleção dos estudos técnicos de que trata a presente Portaria, a serem utilizados parcial ou integralmente, na eventual licitação, serão realizadas por uma Comissão específica a ser constituída para essa finalidade e em conformidade aos critérios estabelecidos no Decreto 5.977, de 2006.

Art. 6º Os valores relativos aos estudos técnicos selecionados conforme esta Portaria serão ressarcidos exclusivamente pelo vencedor da licitação, desde que utilizados no eventual certame.

Parágrafo único. A realização, ou não, do certame licitatório se dará em razão de conveniência e oportunidade, não gerando direito adquirido à realização do certame licitatório.

Art. 7º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

LEÔNIDAS CRISTINO

ANEXO 1

BLOCOS DE PROJETOS

Bloco 1

Empreendimentos em Portos da Região Norte

Table with 3 columns: PORTO, AREA (m²), DISPONIBILIDADE (L/SEG). Lists various ports and their respective areas and availability rates.

Bloco 2

Empreendimentos em Portos da Região Nordeste

Table with 3 columns: PORTO, AREA (m²), DISPONIBILIDADE (L/SEG). Lists various ports in the Northeast region and their respective areas and availability rates.



Área 3
Empreendimentos em Portos da Região Sudeste

Table with 3 columns: PORTO, AREA (M²), and DISPONIBILIDADE (CAMPO). Lists various ports and their respective areas and availability status.

Área 4
Empreendimentos em Portos da Região Sul

Table with 3 columns: PORTO, AREA (M²), and DISPONIBILIDADE (CAMPO). Lists various ports in the southern region and their respective areas and availability status.

ANEXO II

TERMO DE REFERÊNCIA PARA O DESENVOLVIMENTO DE ESTUDOS (art. 21 da Lei nº 8.987/1995)

1. OBJETO

Os estudos técnicos e de viabilidade especificados neste termo de referência terão a função de subsidiar a estruturação da concessão para expansão, manutenção e exploração de portos organizados e dos arrendamentos de instalações portuárias relacionadas no Anexo I. Os estudos serão organizados em produtos, como especificados a seguir:

- (i) estudo de mercado;
(ii) estudos preliminares de engenharia e afins;
(iii) estudos ambientais preliminares;
(iv) avaliação econômico-financeira;

2. PRAZO

O prazo para elaboração dos estudos será de 225 dias, a contar da data de publicação desta Portaria.

3. ESCOPO DO SERVIÇO

3.1. ESTUDO DE MERCADO

O estudo de mercado deverá conter avaliação da demanda e da competição, avaliação de receitas e análise de cenários. Tais componentes deverão ser apresentados de forma objetiva, atendendo para as descrições a seguir.

3.1.1. Avaliação da demanda e da competição

3.1.1.1. A avaliação da demanda e da competição deverá considerar a delimitação das regiões de influência de cada projeto, levantamento de dados secundários, projeção de demanda, competição interportos (entre os portos da região) e intraporto (entre terminais do mesmo porto), baseado-se principalmente no Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, no Plano Mestre do Porto (Master Plan) e no Plano de Desenvolvimento e Zonamento (PDZ), cujos dados primários disponíveis nesta SEP poderão ser consultados, se necessário, mediante requisição, não sendo vedado à Autorizada efetuar os levantamentos complementares indispensáveis ao perfeito desenvolvimento dos seus trabalhos.

3.1.1.2. Os dados a serem considerados deverão contemplar, sem se limitar a: movimentação de cargas a serem fornecidos pela autoridade portuária, Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR, empresas operadoras, empresas usuárias do transporte, armadores, entidades Estaduais e Municipais, associações de produtores rurais, entidades da agroindústria e agronegócios, distribuidoras de petróleo/álcool, sindicatos afins, empresas do sistema "S", etc., de forma a se conseguir o maior volume possível de informações com a qualidade que a pesquisa "in loco" disponibiliza.

3.1.1.3. Para fins de projeção de demanda, deverá ser considerado, separadamente, cada tipo de carga ao longo de um período de projeção para os horizontes de 2015, 2020, 2025 e 2030, com a avaliação de possíveis tendências até 2040, com base em modelos usualmente utilizados.

3.1.1.4. Na análise de competição interportos (entre os portos da região) e intraporto (entre terminais do mesmo porto), deverão ser consideradas, minimamente, a análise dos fatores competitivos que afetam a demanda pelo projeto.

3.1.1.5. Nas proposições de recomendações utilizadas nas projeções de demanda deverão constar, minimamente, os fatores que afetam essas projeções por segmento, tais como premissas da modelagem, aspectos técnicos, nível de serviço, restrições de segurança, tendências econômicas, investimentos significativos na região e a sensibilidade de cada um desses itens nas receitas, custos e investimentos necessários para manter o terminal para o horizonte do estudo.

3.1.1.6. No caso de concessões portuárias, deve-se estimar a quantidade total de carga por tipo de carga e por tipo de navegação que demandará os serviços portuários nos anos de 2015, 2020, 2025 e 2030, com a avaliação de possíveis tendências até 2040.

3.1.2. Avaliação de Receitas

3.1.2.1. A avaliação das fontes de receita deverá: (i) considerar os resultados obtidos nas projeções de demanda tendo por base a avaliação da demanda e da competição; (ii) estimar as receitas de cada projeto de concessão e arrendamento, incluindo, entre outras possibilidades, as receitas resultantes das tarifas de atracação, de armazenagem, de movimentação das cargas ou passageiros e do embarque e/ou desembarque de cargas, da tarifa de disponibilização de espaços para outros atores da cadeia portuária (despachantes, armadores, donos de mercadorias, etc.) ou de turismo (para o caso de terminais de passageiros) e da exploração de atividades ligadas ao transporte marítimo ou ao turismo.

3.1.2.2. Para fins de revisões resultantes de atividades comerciais, deverão ser feitas estimativas, em especial, daquelas provenientes da exploração das áreas do porto organizado (empresas de logística, despachantes, armadores, donos de mercadorias, arrendamento de áreas diversas para atividades econômicas, etc.).

3.1.2.3. Na avaliação das receitas, deverão, ainda, ser apresentadas recomendações para assegurar a otimização da receita potencial.

3.1.2.4. Devem-se estimar para o horizonte de concessão do porto as receitas por tipo de tarifa e por arrendamento portuário, quando for aplicável.

3.1.2.5. Deve-se estimar a taxa anual ou as taxas anuais de crescimento das receitas do porto.

3.1.3. Análise de Cenários

3.1.3.1. A análise de cenários deverá ser constituída de uma análise comparativa dos indicadores de desempenho do terminal em relação a portos relevantes em países em desenvolvimento e desenvolvidos, considerando, em particular, o gerenciamento do excesso de capacidade e a necessidade de investimentos, tipos de serviços e criatividade.

3.1.3.2. Para fins de análise comparativa, deverão ser fornecidos dados para sustentar a elaboração de diferentes cenários de demanda atual e potencial, com detalhamento das premissas utilizadas para cada cenário, avaliando-se a demanda anual e as variações sazonais. A análise de cenários deverá contemplar a metodologia tradicionalmente aplicada, contendo ao menos três cenários prospectivos (Mais Provável, Otimista e Pessimista), cujas premissas deverão ser devidamente explicitadas e sustentadas.

3.1.3.3. A análise de cenários deverá conter a identificação dos riscos (por exemplo, de demanda, operação, manutenção e expansão), os pontos críticos e os benefícios dos cenários apresentados, propondo recomendações que mitiguem os riscos e assegurem a confiabilidade dos cenários avaliados.

3.1.3.4. Para cada um dos cenários, deverão, ainda, serem apresentados cronogramas físico-financeiros de assunção do porto, de readequação física e operacional do porto para manutenção de níveis adequados de serviço e de realização de investimentos.

3.2. ESTUDOS PRELIMINARES DE ENGENHARIA E AFINS

Os estudos preliminares de engenharia e afins serão compostos por: inventário das condições existentes, modelagem operacional, e estimativa de custos de investimento (CAPEX) e operação (OPEX), conforme detalhamento a seguir.

3.2.1. Inventário das condições existentes

3.2.1.1. Os estudos preliminares de engenharia deverão inicialmente apresentar o inventário das instalações existentes do porto, com descrição e detalhamento dos bens que constituírem a concessão (infraestruturas, superestruturas e equipamentos), a situação patrimonial das áreas que compõem o atual sítio portuário, a descrição atual das operações, a identificação de gargalos físicos e operacionais.

3.2.1.2. No caso de arrendamentos, o inventário deverá constar de análise de fluxo de caixa da administração portuária para determinação de tarifa fixa e/ou variável e ser paga pelos arrendatários do porto, que somada às demais tarifas portuárias, deverá cobrir as despesas da autoridade portuária.

3.2.1.3. A capacidade instalada deverá ser avaliada, com reavaliação e validação das capacidades existentes e necessárias para o atendimento das demandas para os horizontes de 2015, 2020, 2025 e 2030, com a avaliação de possíveis tendências até 2040. Esta avaliação deverá ser realizada com base em indicadores operacionais da ANTAQ e modelo de teoria das filas, conforme metodologia utilizada no PNLP.

3.2.2. Avaliação Imobiliária

3.2.2.1. São pontos essenciais acerca da avaliação imobiliária:

- (i) Vistoria;
(ii) Caracterização da Região;
(iii) Análise Setorial e Diagnóstico do Mercado;
(iv) Croqui do Terreno;
(v) Metodologia Adotada;
(vi) Valor de Venda;
(vii) Valor de Locação (Método da Rentabilidade);
(viii) Condições Gerais;
(ix) Especificação da Avaliação;



(x) Tratamento de Dados;

(xi) Data de Referência de Laudos;

(xii) Conclusão e Anexos (Banco de Dados Amostras, Memória de Cálculo e Tratamento Estatístico e ART).

3.2.3. Modelagem Operacional

3.2.3.1. Apresentação de modelagem operacional e de melhores opções de negócios para a atividade portuária de cada concessão ou arrendamento individuais ou em conjuntos, propondo, quando for o caso, a agregação (adensamento) ou a desagregação, fundamentadamente.

3.2.3.2. Deverá ser considerado o Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, o Plano Mestre do Porto (*Master Plan*) e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), bem como os estudos e projetos existentes para desenvolvimento do porto, podendo ser apresentada alternativa, se necessário. A partir da solução mais adequada para o desenvolvimento do porto, que deverá contemplar uma concepção modular e balanceada para fins de expansão, deverão ser apresentadas as fases de implantação, até o esgotamento da capacidade do sítio (etapa final).

3.2.3.3. Deverá ser analisadas e, se possível, equacionadas, as possíveis restrições de movimentação de cargas, tráfego de embarcações e interferências entre as operações dos terminais existentes e a implantação, para cada fase/etapa de planejamento, de acordo com a solução adotada.

3.2.3.4. Deverá ser elaborado anteprojeto de engenharia, com as fases/etapas de implantação consistentes com as projeções de demanda, atendendo os parâmetros e especificações técnicas mínimas, que dê maior eficiência à utilização das instalações e, ainda, considerando a maximização do retorno esperado do projeto.

3.2.3.5. Para fins de dimensionamento e avaliação operacional do modelo operacional proposto, deverá ser efetuada análise baseada em indicadores operacionais de portos relevantes do Brasil e de países desenvolvidos, com volume de movimentação de cargas/mercadorias semelhantes ao porto estudado.

3.2.3.6. O referido anteprojeto deverá ser baseado em um dos cenários propostos no estudo de mercado e deverá conter os elementos do projeto básico de que trata a Lei nº 8.987/95 e a legislação complementar, especialmente no que se refere às características físicas básicas da obra, considerando-se as informações legais e técnicas que regem e limitam o objeto da concessão.

3.2.3.7. O anteprojeto deverá indicar, ainda que, de forma preliminar, os métodos construtivos e o cronograma de execução da obra, podendo ser feita uma referência a projetos semelhantes. Deverá, ainda, apresentar desenhos esquemáticos, croquis ou imagens, quando necessários para o perfil entendimento dos principais componentes da obra, ou, ainda, outras investigações e ensaios, quando couber.

3.2.3.8. O anteprojeto deverá considerar as normatizações da ANTAQ e, subsidiariamente, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) relativas a conforto, ruído, ergonomia, iluminação e outros. No caso de inexistência de normas brasileiras que tratem dos aspectos anteriormente relacionados, deverá ser considerada a boa prática internacional do setor portuário.

3.2.4. Faturativa de custos de investimento (CAPEX) e operação (OPEX)

3.2.4.1. A determinação dos quantitativos dos investimentos deverá estar referenciada em projetos-padrão compatíveis com os demais elementos do projeto básico utilizados, em quantidades agregadas principais ou em outras metodologias aplicáveis.

3.2.4.2. Os preços unitários deverão estar baseados em sistemas oficiais de preço, em preços de mercado ou em valores referenciais admitidos pela Administração Pública Federal, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle. Deve-se, ainda, considerar os eventuais ganhos proporcionados por aquisições de insumos para investimento em escala relevante, o que potencialmente provocaria redução dos custos unitários.

3.2.4.3. A estimativa de custo global dos investimentos deverá ter como base as quantidades, preços e demais elementos do projeto, possuindo a precisão e confiabilidade compatíveis com o nível de detalhamento do elemento técnico sob análise.

3.2.4.4. Além dos custos de manutenção e de capital, os custos de operação do terminal deverão conter, ao menos, os custos de pessoal, material de consumo, serviços públicos e serviços contratados ou terceirizados. Os custos de pessoal deverão retratar uma estrutura organizacional hipotética do operador. Todos os custos deverão ser compatíveis com as soluções adotadas para o desenvolvimento do porto.

3.2.4.5. Nos casos de arrendamento, também deverá ser determinada e considerada tarifa fixa e/ou variável a ser paga pelos arrendatários do porto, que somada às demais tarifas portuárias, deverá cobrir as despesas da autoridade portuária.

3.2.4.6. Deverá ser realizada análise dos contratos vigentes entre o atual operador do terminal e outros agentes relacionados ao porto e avaliação dos impactos jurídicos (elaboração de *due diligence*).

3.2.4.7. Deverá ser apresentado um perfil de toda a dívida do porto, como: empréstimos bancários, dívidas judiciais em execução e a executar, dívidas trabalhistas, fiscais e previdenciárias.

3.3. ESTUDOS AMBIENTAIS PRELIMINARES

3.3.1. Os estudos ambientais preliminares deverão considerar os resultados dos estudos de engenharia, contemplando eventuais análises já procedidas por órgão ambiental competente e a licença de operação do porto, quando couber.

3.3.2. São pontos essenciais dos estudos de meio ambiente:

(i) avaliação dos impactos/riscos ambientais associados ao projeto e possíveis expansões do porto;

(ii) identificação e precificação dos passivos ambientais existentes;

(iii) avaliação da adequação dos estudos preliminares de engenharia e afins às normas e melhores práticas aplicáveis ao meio ambiente, segundo a legislação vigente;

(iv) avaliação (incluindo descrição detalhada dos custos) das medidas mitigadoras, das soluções e das estratégias a serem adotadas para a viabilização do projeto do ponto de vista socioambiental, quando aplicável;

(v) obtenção das diretrizes e previsão de cronograma para o licenciamento ambiental do empreendimento pela futura concessionária, quando aplicável.

3.3.3. Deverá ser verificada a consistência entre o anteprojeto do porto e o PDZ, elaborado pela administração portuária e aprovado pela SEP, com a proposição de alterações cabíveis, especialmente no que se refere às questões ambientais.

3.4. AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

3.4.1. A avaliação econômico-financeira se apoiará no fluxo de caixa estimado do arrendamento ou da concessão. O fluxo de caixa estimado deverá conter principalmente as seguintes contas anuais: investimentos, receitas, despesas, depreciação, juros, amortização de empréstimos e capital de giro.

3.4.2. Deve-se estimar explicitamente o fluxo de caixa para os primeiros dez anos do arrendamento ou da concessão. Para representar os fluxos de caixa restantes do empreendimento pode-se empregar a técnica de estimação de fluxo de caixa perpétuo e crescimento.

3.4.3. A avaliação econômico-financeira deverá conter a modelagem econômico-financeira pelo método de fluxo de caixa descontado, visando demonstrar a vantagem econômica e operacional do projeto para a União e para o setor privado, focando na possibilidade de sua auto-sustentabilidade. Para tanto, deverão ser considerados os resultados dos estudos de demanda, das estimativas de receitas, incluindo as acessórias, dos custos de operação, manutenção e expansão, custos ambientais, custo com alavancagem financeira, investimentos, impactos financeiros decorrentes das premissas estabelecidas e da análise de risco e jurídica, *due diligence* e outros. A modelagem econômico-financeira deverá contemplar, ainda, os outros elementos pertinentes usualmente adotados no mercado, como a estimação do custo de capital próprio, do capital de terceiros e do custo médio ponderado de capital (WACC), o cálculo de parâmetros de viabilidade de projetos tradicionais (TIR, TIRM, VPL, payback, payback descontado, entre outros) e o estabelecimento de premissas de financiamento, tributárias, macroeconômicas etc.

3.4.4. Na avaliação, deverão, ainda, ser especificadas as condições relevantes para o acordo de acionistas da sociedade de propósito específico a ser constituída. A avaliação econômica deverá envolver, também, uma análise das externalidades positivas e negativas, estimando os benefícios econômicos totais aos usuários e para a sociedade, incluindo o desenvolvimento socioeconômico nas áreas de influência do projeto.

3.5. Critérios de Seleção - Alternativas e Recomendações

3.5.1. Análise comparativa dos critérios de seleção, levando em consideração o tipo de carga, os mercados, concentração, verticalização e demais particularidades que impliquem na necessária particularização das soluções, bem como a recomendação da solução de que, atendendo, ao que estabelece a MP 595/2012, assegure a justa remuneração dos ativos à administração do porto.

3.5.2. Propor os critérios técnicos para orientar os procedimentos licitatórios, compreendendo, sem se limitar, os valores máximos das tarifas dos serviços a serem prestados pelos proponentes e a oferta mínima de capacidade adicional a cada horizonte de 5 anos a partir de 2015, e suas regras de revisão pelo poder concedente.

4. APRESENTAÇÃO DO ESTUDO

4.1.1. O estudo deverá ser apresentado em língua portuguesa, em 02 (duas) vias impressas encadernadas e 02 (duas) vias em meio magnético. Os arquivos magnéticos deverão ser dos tipos: DOC para textos, XLS para planilhas e DWG para desenhos.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

RETIFICAÇÃO

Na Resolução nº 2.822-ANTAQ, publicada no DOU de 12/03/2013, Seção 1, página 4, no preâmbulo onde se lê: "...50300.001721/2013-72...", leia-se: "...50300.001721/2012-72...", no art. 4º onde se lê: "...Companhia Docas do Estado de São Paulo...", leia-se: "...APPA...".

UNIDADE ADMINISTRATIVA REGIONAL DE MANAUS

DESPACHO DO CHEFE
Em 2 de janeiro de 2013.

Nº 1 - O CHEFE DA UNIDADE ADMINISTRATIVA REGIONAL DE MANAUS-UARMN DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS-ANTAQ, no uso da competência que lhe é conferida pelo art. 6º da Resolução 635-ANTAQ de 20 de setembro de 2006 e com fundamento no art. 64-A inciso V do Regulamento Interno e art.26 da Resolução 987-ANTAQ de 2008, à vista dos elementos constantes do Processo nº 50306.002089/2012-24, resolve:

1. Aplicar a penalidade de MULTA de R\$ 1.000,00 (um mil reais) a empresa MATOS & SOUSA LTDA-ME CNPJ nº 08.291.886/0001-81 com sede na Cel. Joaquim Braga nº 74-B Sala A - Centro Santarém-PA CEP 68005-270, na forma do inciso I, do art. 78-A, da Lei 10.233, de 05 de junho de 2001, com a redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, considerando o inciso o art. 66 inciso I e art.68 da Resolução nº 987-ANTAQ, de 14 de fevereiro de 2008, e MP 595 de 06/12/2012, por infringência ao disposto no art. 20 inciso II da Resolução 912-ANTAQ de 23 de novembro de 2007.

2. Esta penalidade entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

AGLAIR CRUZ DE CARVALHO

UNIDADE ADMINISTRATIVA REGIONAL DE VITÓRIA

DESPACHO DO CHEFE
Em 19 de dezembro de 2012

Nº 10 - O CHEFE DA UNIDADE ADMINISTRATIVA REGIONAL DE VITÓRIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ), no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Regulamento Interno da Agência, decide manter a penalidade de ADVERTÊNCIA aplicada por meio do Despacho nº 11.444.245/0001-24, por infração ao art. 13 combinado com o art. 9º da norma aprovada pela Resolução nº 2510/2012 - ANTAQ, tendo em vista que essa empresa se manteve silente sobre o que consta do Ofício nº 146/2012 - UARV, recebido em 05/12/2012, permitindo, assim, o trânsito em julgado administrativo do Processo Administrativo Contencioso Simplificado nº 50312.001989/2012-75.

RAPHAEL CRUZEIRO CARPES

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

PORTARIA Nº 660, DE 14 DE MARÇO DE 2013

Valida curvas de ruído para o Aeroporto de Americana - Augusto de Oliveira "Salvador" - SDAI

O SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no uso de suas atribuições outorgadas pelo artigo 41, inciso I, do Regulamento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, nos termos do disposto na Resolução nº 206, de 16 de novembro de 2011, com fundamento na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e tendo em vista as informações que constam nos autos do processo nº 00066.036030/2012, resolve:

Art. 1º Validar as curvas de ruído para o Aeroporto de Americana - Augusto de Oliveira "Salvador" - SDAI, fornecidas pela Prefeitura Municipal de Americana através do Ofício nº 046/2012-SDE, de 28 de agosto de 2012.

Art. 2º As curvas descritas no art. 1º serão base para o Plano Específico de Zoneamento de Ruído do SDAI, de acordo com o disposto no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 161, aprovado pela Resolução ANAC nº 202, de 28 de setembro de 2011.

Nota Técnica – Regulação de Nível de Serviço

1. Introdução

Esta nota técnica visa responder a determinação 9.1.19 do TCU:

9.1.19. apresentação de estudos consistentes para a definição dos parâmetros de desempenho atribuídos a cada terminal, demonstrando seu alinhamento ao objetivo de incremento dos resultados e sua compatibilidade com indicadores de eficiência adotados por portos de excelência, em nível mundial.

A resposta considerará também os itens 150 a 170 do relatório técnico da SEFID, bem como o *Capítulo IX - Parâmetros de desempenho* do voto da Ministra Relatora, que abordam este tema.

A partir dos itens enumerados acima se entende que não restaram questões associadas aos parâmetros de ocupação de berço para cálculo de capacidade, ou em relação ao nível de utilização, associada à mínima movimentação exigida do arrendatário. As questões focam-se nos Parâmetros de Desempenho associados à produtividade e ao nível de eficiência previsto para os terminais, temas endereçados nesta Nota.

A primeira parte visa estabelecer de forma clara o objetivo e escolha da forma da regulação de nível de serviço.

A segunda parte trata da aplicação dos conceitos nos terminais do Bloco 1, e da demonstração de que os objetivos da regulação estão sendo atingidos, e que os contratos provocam um aumento do nível de produtividade do setor portuário brasileiro.

Na construção da presente Nota ~~alguns~~ são retomadas e complementadas algumas respostas anteriormente encaminhadas ao Tribunal.

2. Objetivos e definição dos parâmetros de desempenho

Os Parâmetros de Desempenho são estabelecidos para assegurar que a Arrendatária opere o terminal de forma produtiva, dando maior giro a um ativo público muitas vezes escasso.

Os pontos de atracação (berços em cais ou píeres avançados) são em geral os ativos mais caros e escassos nos portos públicos, e por isso se dá foco a esses sistemas. Assim, se pretende que os navios sejam atendidos de forma expedita, reduzindo os custos portuários para as empresas de navegação e donos de carga.

2.1. Escolha do parâmetro de desempenho a ser regulado

O indicador que melhor traduz o objetivo acima é a **Produtividade Relativa¹** (ou **Produtividade Efetiva**) de berço do terminal, calculada pelo total de toneladas (ou contêineres, ou veículos, conforme o caso) movimentadas no berço pelo número total de horas em que as embarcações com cargas de/para o Arrendamento permanecerem atracadas.

Quanto maior a Produtividade Relativa, mais carga o terminal estará apto a escoar num dado período de tempo (maior a sua capacidade), independentemente da demanda.

Seu valor pode ser calculado pela fórmula:

$$PR = \eta \cdot PN$$

Onde:

- PR = Produtividade relativa de embarque/desembarque (t/h, cont./h ou veíc./h. conforme o caso);
- η = eficiência da operação (adimensional), leva em conta as perdas operacionais por operação lenta, paradas, tempos pré e pós operacionais, entre outros;
- PN = produtividade nominal da operação de berço. Corresponde à taxa máxima atingível pelos equipamentos instalados pelo Arrendatário durante sua efetiva operação em condições balanceadas e adequadas.

Assim, PR depende da PN, ou a taxa máxima de embarque/ desembarque que o terminal pode atingir com uma dada configuração de equipamentos, e da eficiência (η) com que se consegue utilizar de fato essa capacidade instalada.

A capacidade do terminal está associada à PR, e não diretamente à PN ou η .

Pouco adianta instalar o shiploader de maior PN se a eficiência for baixa em função de fatores como a má qualidade dos operadores, a alimentação do shiploader por esteiras de menor capacidade, ou o grande número de trocas de porão em função dos tipos de navios, por exemplo. Por outro lado, a capacidade do terminal também será baixa se a eficiência for elevada (poucas paradas, poucas trocas de porão, etc.), mas o equipamento tiver reduzida PN.

¹Nas Diretrizes Técnicas das minutas contratuais o mesmo parâmetro é tratado *Eficiência no embarque e/ou desembarque*, porém representa a mesma grandeza.

Para se alcançar uma PR exigida maior que a atual (no caso de um terminal já existente), o Arrendatário tem duas linhas de ação (não excludentes):

- Aumentar PN, instalando equipamentos de elevada capacidade ou aumentando o número de ternos operando em paralelo; e/ou
- Aumentar η , por meio de uma melhor qualificação dos operadores, uma alimentação das esteiras a uma maior eficiência, trabalhando junto aos armadores para realizar menos trocas de porões, etc.

A escolha por regular a PR como Parâmetro de Desempenho reflete uma preocupação com o resultado da Arrendatária, e não com os meios pelo qual ela atingirá esses resultados (via PN e/ou via η).

Assim, apenas a comparação dos valores de PR atuais em relação aos exigidos indicará se o setor portuário melhorará em termos de nível de serviço ou não, sendo os parâmetros η e PN secundários.

Também é importante frisar que a PR permite simplificar a posterior fiscalização por parte da ANTAQ do cumprimento dos requisitos pelas Arrendatárias, que já possui acompanhamento estatístico de todos os dados necessários para sua aferição.

2.2. Definição da produtividade relativa mínima exigida

A definição da PR mínima exigida contratualmente varia basicamente em função do tipo de carga e dos equipamentos de berço que podem ser colocados (equipamentos de elevada PN se justificam em terminais com volumes elevados).

Na definição dos parâmetros busca-se elevar o patamar médio de produtividade no porto, tendo como base *benchmarks* internacionais e nacionais.

Por outro lado, deve-se atentar para que:

- Não seja exigido um nível de PR injustificável pela demanda projetada, o que oneraria o Arrendatária e inviabilizaria o terminal ou encareceria a cadeia logística, ao invés de barateá-la;
- Não seja exigido um nível de PR fisicamente ineficaz, pois exigira uma combinação de equipamentos com PN indisponíveis no mercado e/ou um número de equipamentos em paralelo fisicamente impossível de se instalar e/ou um nível de eficiência incompatível com a realidade, mesmo observando para os terminais *benchmark*.

Note-se que a existência de fatores não gerenciáveis pelos operadores dos terminais impede a adoção de parâmetros de eficiência muito agressivos e descolados da realidade atual dos terminais no Brasil.

O patamar de PR mínimo estabelecido pode, no caso de terminais licitados em maior capacidade efetiva (movimentação), ser aumentado em função da proposta realizada por cada licitante. Propostas ousadas são geralmente lastreadas em PRs mais elevadas – nesses casos o contrato estabelece que a PR considerada pelo proponente no Plano Básico de Implantação (PBI) passa a ser a exigida.

2.3. Exemplo ilustrativo

Suponha-se que numa “operação média” de um terminal de granéis vegetais, um navio fique atracado por 26h, durante as quais realize atividades não-operacionais e operacionais. O equipamento instalado no berço é 1shiploader (SL) de PN 3.000t/h.

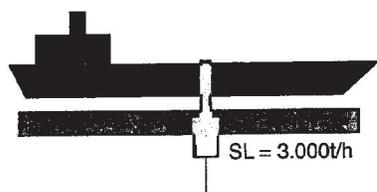


Figura 1: Arranjo ilustrativo do terminal - Atual

Neste modelo simplificado, durante as 19h de operação efetiva, são carregadas 22.000t. A PR do terminal é de $22.000/26=846\text{t/h}$. A eficiência de embarque (η) é de $PR/PN=846/3.000=0,28$.

Tabela 1: Exemplo ilustrativo – Operação do terminal atual

Etapas da operação do navio	Horas	Movimentação efetiva
Atracação	1,0	-
Inspeção pré-operacional	0,5	-
Abertura de escotilhas	0,5	-
Operação efetiva	6,0	5.000
Troca de porão	0,5	-
Operação efetiva	2,0	2.000
Parada por quebra	2,0	-
Operação efetiva	5,0	6.000
Troca de porão	0,5	-
Parada por chuva	0,5	-
Operação efetiva	6,0	9.000
Inspeção pós-operacional	1,0	-
Desatracação	0,5	-
Total	26,0	22.000

Produtividade efetiva (1)	846 t/h
Produtividade nominal (2)	3.000 t/h
Eficiência da operação (1)/(2)	0,28

Suponha-se que o terminal seja relicitado, e que o Poder Concedente tenha contratualmente imposto uma PR mínima de 1.200t/h, valor alcançado por terminais *benchmark* para este equipamento, segundo análise realizada. A eficiência de embarque implícita estipulada é de $1.200/3.000=0,40$, valor que se considerou factível através de análise de casos similares.

Como este futuro Arrendatário poderá atingir o patamar exigido no contrato?Dentre as diversas possibilidades, três serão abordadas como exemplo.

1. Aumento da PN

Considerando que a Arrendatário opte por aumentar a PN, mantendo o patamar de eficiência esperado, ele poderá, por exemplo, instalar um equipamento com PN superior a 3.000t/h, ou ainda instalar dois sistemas de shiploader e esteiras em paralelo, e operar com 2 ternos.

Supondo que ele opte por esta segunda alternativa, ter-se-ia a seguinte configuração conceitual.

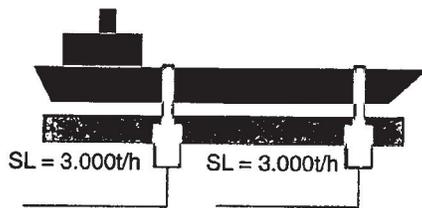


Figura 2: Arranjo ilustrativo do terminal – Opção de melhoria 1

Com esses investimentos, o mesmo navio padrão de 22.000t poderia ser carregado em 16,5h, mantendo constante os tempos não operacionais e a relação entre PN e PR em cada uma das quatro etapas operacionais da estadia do navio. A tabela abaixo apresenta os reflexos operacionais da melhoria. As alterações em relação ao cenário atual (Tabela 1) estão sombreadas.

Tabela 2: Exemplo ilustrativo – Operação do terminal com a opção de melhoria 1

Etapas da operação do navio	Horas	Movimentação efetiva
Atracação	1,0	-
Inspeção pré-operacional	0,5	-
Abertura de escotilhas	0,5	-
Operação efetiva	3,0	5.000
Troca de porão	0,5	-
Operação efetiva	1,0	2.000
Parada por quebra	2,0	-
Operação efetiva	2,5	6.000
Troca de porão	0,5	-
Parada por chuva	0,5	-
Operação efetiva	3,0	9.000
Inspeção pós-operacional	1,0	-
Desatracação	0,5	-
Total	16,5	22.000

Produtividade efetiva (1)	1.333 t/h
Produtividade nominal (2)	6.000 t/h
Eficiência da operação (1)/(2)	0,22

Note-se que neste cenário a PR de 1.200t/h é superada à custa de um alto investimento (dobra-se a PN). A eficiência da operação se reduz, pois os tempos de paradas não são alterados.

2. Melhoria da qualidade dos operadores

Admitindo que seja possível melhorar a performance dos operadores dos equipamentos, por exemplo aumentando a velocidade com que alimentam a esteira que chega ao shiploader, a cada hora de operação um maior volume poderia ser carregado. Com operadores mais eficientes, também é razoável supor que se consiga realizar as trocas de porão mais rapidamente.

Se, por um lado, a configuração conceitual do terminal permaneceria inalterada (vide Figura 1), por outro, o tempo necessário para carregar o navio e para realizar as trocas de porões ficaria reduzido. Supondo que esse ganho seja de 40% dos tempos originais, tem-se a tabela a seguir.

Tabela 3: Exemplo ilustrativo – Operação do terminal com a opção de melhoria 2

Etapas da operação do navio	Horas	Movimentação efetiva
Atracação	1,0	-
Inspeção pré-operacional	0,5	-
Abertura de escotilhas	0,5	-
Operação efetiva	3,6	5.000
Troca de porão	0,3	-
Operação efetiva	1,2	2.000
Parada por quebra	2,0	-
Operação efetiva	3,0	6.000
Troca de porão	0,3	-
Parada por chuva	0,5	-
Operação efetiva	3,6	9.000
Inspeção pós-operacional	1,0	-
Desatracação	0,5	-
Total	18,0	22.000

Produtividade efetiva (1)	1.222 t/h
Produtividade nominal (2)	3.000 t/h
Eficiência da operação (1)/(2)	0,41

Neste caso, as reduções de 40% nos tempos “sombreados” na tabela acima se traduzem em aumento do índice de eficiência, que chega a 0,41, e por conseguinte da PR, que chega a 1.222t/h. A PN permanece constante.

3. Redução das paradas por troca de porão e paradas por quebra

Numa outro cenário alternativo, a Arrendatária opta por instalar um segundo shiploader, de mesma PN, no berço, e conectá-lo à mesma linha de esteiras que liga o berço aos armazéns. Como há apenas um sistema de esteiras, os 2 shiploaders não poderão operar simultaneamente (não há, portanto, aumento da PN).

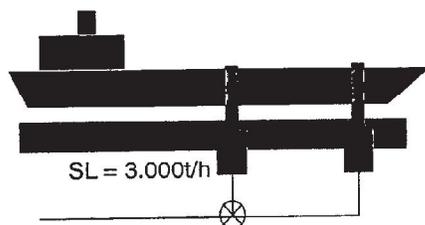


Figura 3: Arranjo ilustrativo do terminal – Opção de melhoria 3

Neste sistema, durante a operação de um shiploader o outro é posicionado sobre o próximo porão. Quando chega o momento da troca, o operador simplesmente redireciona o fluxo para o outro shiploader, eliminando o tempo de troca de porão. A redundância permite também reduzir substancialmente o tempo para manutenção corretiva (paradas por quebra).

A redundância também traz ganhos durante a operação. Normalmente, no início e principalmente no término de cada carregamento a operação é um pouco mais lenta²; entretanto, com a redundância, espera-se uma variação menor (pode-se supor, por exemplo, ganho de 25% no tempo de operação efetiva).

A tabela a seguir mostra os ganhos de eficiência e PR com esta medida.

Tabela 4: Exemplo ilustrativo – Operação do terminal com a opção de melhoria 3

Etapas da operação do navio	Horas	Movimentação efetiva
Atracação	1,0	-
Inspeção pré-operacional	0,5	-
Abertura de escotilhas	0,5	-
Operação efetiva	4,2	5.000
Troca de porão	-	-
Operação efetiva	1,4	2.000
Parada por quebra	-	-
Operação efetiva	3,5	6.000
Troca de porão	-	-
Parada por chuva	0,5	-
Operação efetiva	4,2	9.000
Inspeção pós-operacional	1,0	-
Desatracação	0,5	-
Total	17,3	22.000

Produtividade efetiva (1)	1.272 t/h
Produtividade nominal (2)	3.000 t/h
Eficiência da operação (1)/(2)	0,42

Note-se que os investimentos, neste caso, seriam inferiores aos do exemplo 1, pois não seria necessário duplicar todo o sistema de esteiras, apenas o shiploader.

Os três exemplos acima mostraram algumas das alternativas que o Arrendatário do terminal hipotético teria para promover aumentos da PR e se adequar à exigência regulatória de PR=1.200t/h. Existem outras possíveis formas a serem exploradas, como colocar uma cobertura sobre o berço para evitar paradas por chuvas, viabilizar a operação de navios maiores para aumentar a proporção de tempo com carregamento efetivo, acelerar o tempo dedicado a inspeções pela coordenação com as autoridades, e assim por diante. A efetividade de cada medida depende das características de cada porto, tipo de carga e operação. Em geral, atinge-se o objetivo por meio de uma combinação de algumas dessas alternativas.

²No início do carregamento a alimentação das esteiras leva um tempo curto até entrar em "regime"; já no final, o operador deve operar mais cuidadosamente para direcionar a carga no local correto do porão, já cheio, ou então a alimentação das esteiras é mais difícil e lenta pois os armazéns já estão quase vazios.

2.4. Exceções e especificidades de terminais

Em alguns terminais do Bloco 1 não foi proposta uma PR relativa como Parâmetro de Desempenho a ser regulado, ou foi feita alguma consideração adicional digna de nota. Essas exceções são tratadas a seguir.

Terminais de Papel e Celulose – STS07 e STS36

Nesses casos a operação é feita com guindastes de bordo dos navios. Pelo que se apurou, também são os navios que contratam a estiva, de forma que o Arrendatário tem gerência apenas sobre as atividades de recepção ferroviária/ rodoviária e armazenagem. Assim, não faz sentido cobrar contratualmente, do Arrendatário, desempenho no embarque dessas cargas.

Bases de distribuição de combustíveis e terminais de GLP– BEL02/VDC25, BEL04/VDC26, BEL08/VDC27, VDC28, BEL05, BEL06, BEL11, MIR01

Nesses casos o Arrendatário não fará operações de embarque/desembarque, as quais serão realizadas pelos terminais aquaviários de líquidos e GLP (BEL09 e VDC12). Desta forma, não se aplica a regulação de PR tal qual descrita.

Terminal retroportuário de contêineres – STS15

Assim como no caso anterior, este terminal não possui acesso ao berço e não realizará operações de cais diretamente.

Terminais de graneis líquidos– STS13, STS25, VDC12 e BEL09

Na operação de berço de graneis líquidos, as operações de desembarque dependem da capacidade de bombeamento dos navios, fator não gerenciável pelos terminais. Assim, optou-se por estabelecer PR mínima para as operações de embarque apenas.

No caso dos terminais BEL09 e VDC12, como se prevê fundamentalmente operações de desembarque, não foi prevista uma PR mínima.

Observa-se ainda que a capacidade de recepção dos navios nas operações de embarque é muitas vezes, no caso dos terminais focados de químicos, limitante. Assim, estabeleceu-se um patamar mais conservador de PR.

Por outro lado, se exige que esses terminais instalem PN capaz de suportar taxas elevadas de embarque e de desembarque, viabilizando operações com maior PR caso os navios também possibilitem essa operação. O conceito que norteia esta exigência é de que o terminal não pode ser o limitador da produtividade da operação mas como o operador não tem gerência sobre os navios que atracam, a exigência de uma PR imporia um risco não gerenciável ao terminal.

Terminal de granéis sólidos e granéis líquidos – VDC04

Neste terminal foi estabelecida apenas PR mínima para os granéis sólidos, posto que o terminal possui a opção de subcontratar a operação dos líquidos, junto a outros operadores existentes ou a serem criados no Porto de Vila do Conde.

Terminais de veículos – STS10

A operação de veículos não é feita com equipamentos, de forma que a PR é determinada diretamente por meio de análise de *benchmark*.

Terminais de contêineres – STS10 e BEL01

Os equipamentos de movimentação de contêineres no cais (portêineres e MHCs) não possuem PN divulgada, de forma que a PR é também determinada diretamente por meio de análise de *benchmark*, considerando ainda premissas de tipo de equipamento e número médio de ternos em operação paralela.

Terminais de carga geral solta – STS10 e BEL01

Optou-se por não estabelecer PR mínima para a operação de cargas gerais soltas pois:

- Há uma grande diversidade do tipo de cargas movimentadas, com PRs que podem variar consideravelmente (ex. produtos siderúrgicos, máquinas e equipamentos, pás eólicas, etc.). Dentre essas cargas há algumas muito volumosas e pouco pesadas, e outras muito pesadas e pouco volumosas, o que também dificulta estabelecer um indicador adequado;
- Assim como se discorreu para o caso da celulose, em muitos casos utiliza-se os guindaste de bordo dos navios nas operações, tornando a PR não gerenciável pelo Arrendatário.

3. Produtividades relativas exigidas no Bloco 1

3.1. Abordagem geral

A abordagem geral para definição da Produtividade Relativa mínima nos terminais do Bloco 1 foi:

1. Levantamento dos *benchmarks* de PR;
2. Definição da PR a ser adotada com base nesses *benchmarks*;
3. Checagem se esses valores são atingíveis com índices de eficiência (η) razoáveis e equipamentos disponíveis no mercado;
4. Caso a demanda seja bastante inferior à capacidade resultante, pode-se reduzir a PR exigida de forma a não onerar sobremaneira o Arrendatário. Este ajuste é feito principalmente nos casos em que apenas uma arrendatária tem acesso ao berço, situações nas quais o aumento de produtividade não traz nenhum benefício para o porto como um todo.

Exceções a essa abordagem serão tratadas pontualmente nos itens a seguir.

Em relação ao item 3, estipulou-se inicialmente o valor de η em 0,40 para a definição da PR mínima, com base na experiência da Equipe.

Posteriormente fez-se um levantamento junto a alguns terminais existentes para avaliar se tais índices eram factíveis. O valor adotado está associado aos índices mais elevados no Brasil, porém ainda factíveis.

A tabela abaixo apresenta a mesma amostra já apresentada anteriormente, acrescida de outros pontos para propiciar maior conforto na análise. Concluiu-se que o valor de eficiência oscila de 0,26 a 0,43 (média de 0,34). Assim, o valor de 0,40 representa um aumento do patamar médio verificado, sem ser um parâmetro inalcançável³.

Tabela 5: Avaliação de índices médios de eficiência – Granéis sólidos

Berço ou Terminal	Porto	Carga	Produt. Nominal	Prod. Relativa (1Q2012)	Unid.	Eficiência
Berço 39	Santos	Granéis vegetais	2.000	866	t/h	43%
Berço 38	Santos	Granéis vegetais	2.000	510	t/h	26%
TGG	Santos	Granéis vegetais	3.000	1.073	t/h	36%
Corex	Paranaguá	Granéis vegetais	3.000	801	t/h	27%
Termag	Santos	Fertilizates	1.200	437	t/h	36%
Fospar	Paranaguá	Fertilizates	1.000	354	t/h	35%
Alunorte	Vila do Conde	Alumina	2.000	682	t/h	34%
Corex	São Fco. do Sul	Granéis vegetais	1.500	584	t/h	39%
EMPAT	Maceió	Granéis vegetais	1.500	416	t/h	28%
Bunge (206)	Paranaguá	Granéis vegetais	800	326	t/h	41%
TUP Ultrafertil (TUF)	Santos	Fertilizates	1.200	464	t/h	39%
Arm. 19	Santos	Granéis vegetais	2.000	658	t/h	33%
Arm. 20/21	Santos	Granéis vegetais	2.400	743	t/h	31%
TEG e TEAG	Santos	Granéis vegetais	3.200	1.141	t/h	36%
Média			1.914	647	t/h	34%

Em seguida se discorrerá sobre as PRs adotadas em cada caso.

³ Admitindo ainda que em algum caso o valor não seja alcançável, ele será compensável por uma PN maior para atingir a PR mínima exigida.

3.2. Terminais de granéis sólidos vegetais

Os terminais de granéis sólidos vegetais no Bloco 1 são: STS04, OUT01, OUT02, OUT03, STM01 e VDC29.

Nestes casos, foi adotado um valor de 1.200t/h de PR exigida. Para uma eficiência de 0,40, essa taxa seria atingida com uma PN de 3.000t/h.

Foram identificados alguns terminais no Brasil que operam a uma PN de 3.000t/h, porém nenhum superior a esse valor. Essa PN é em geral alcançada com 2 shiploaders de 1.500t/h (ex. Berço 38 em Santos e Corex em Paranaguá).

Avaliando ainda uma amostra de cinco dos mais importantes terminais de grãos nos EUA e Canadá – em regiões exportadoras– vê-se que apenas um possui PN acima de 3.000t/h (3.200t/h).

Tabela 6: Produtividade nominal de terminais de granéis sólidos vegetais nos EUA e Canada

Terminal	Porto	Movimentação		Unid.
		atual (Mt)	Nominal	
TEMCO	Tacoma, WA - US	6,7	2.200	t/h
Louis Dreyfus	Seattle, WA - US	6,4	2.700	t/h
Viterra	Vancouver - Canada	6,8	3.200	t/h
Kalama Export Co.	Kalama, WA - US	7,1	3.000	t/h
EGT Terminal	Longview, WA - US	Novo	3.000	t/h
Média			2.820	t/h

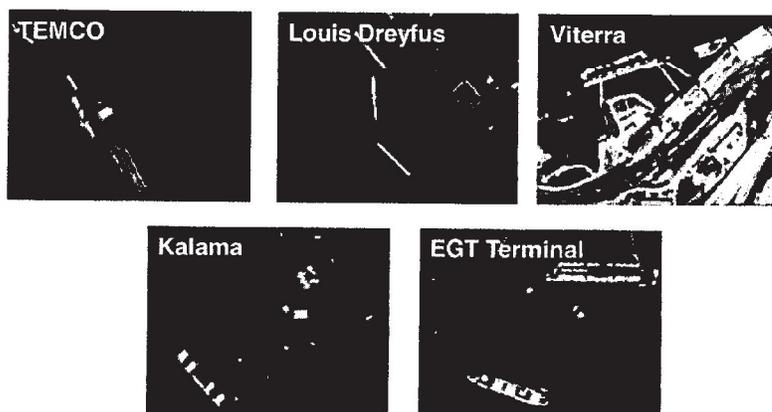


Figura 4: Terminais avaliados nos EUA e Canadá

Assim, tanto a eficiência quanto a PN associadas à PR de 1.200t/h se mostraram ousadas, porém factíveis.

Com efeito, a PR de 1.200t/h é superior à realizada em 2012 pelos melhores terminais de granéis vegetais do país, segundo os dados médios do primeiro quadrimestre de 2012 do SIG/ANTAQ⁴ (TGG, média de 1.073t/h; Armazém 20/21, média de 995t/h; Berço 39, média de 866t/h), exigindo assim sistemas mais produtivos que os atualmente implantados (vide Tabela 7 Tabela-7, em que os casos de Santos e Paranaguá foram desdobrados em diferentes terminais/ berços, para efeito de comparação). O valor adotado é 62% do que a média do país naquele período.

⁴Estatísticas baseadas no registro de todas as embarcações que atracaram em portos e terminais privados no Brasil no primeiro quadrimestre de 2012.

Fica assim comprovada que a PR exigida nos contratos dos terminais STS04, OUT01, OUT02, OUT03, STM01 e VDC29 são bastante ousadas com relação às práticas atuais, e, se atendida, elevará o patamar médio de desempenho para este subsetor.

Tabela 7: Produtividade relativa no 1Q2012 em terminais brasileiros – Granéis sólidos vegetais

Rótulos de Linha	Média de PR	Máx de PR	Mín de PR
⊕Itaquil	814	926	669
⊕Paranagua	705	1.408	191
BUNGE (206)	326	481	191
CORR.EXPORTAÇÃO	801	1.408	247
SOCCEPAR	320	410	230
⊕Porto Velho	776	1.614	189
⊕Rio Grande	509	746	320
⊕Santarem	354	889	141
⊕Santos	791	1.830	142
ARMAZEM 12A	838	1.043	604
ARMAZEM 16\17	528	685	242
ARMAZEM 19	553	674	437
ARMAZEM 20\21	995	1.214	789
ARMAZEM 38	510	1.048	142
ARMAZEM 39	866	1.421	209
CARGILL	414	417	410
CARGILL\C.C	728	1.114	273
TGG - Terminal de Grãos	1.073	1.830	180
⊕Sao Francisco do Sul	584	984	160
⊕TUP BIANCHINI	529	1.058	148
⊕TUP CARGILL AGRICOLA	292	2.116	151
⊕TUP CEVAL	500	620	375
⊕TUP COTEGIPE	472	548	318
⊕TUP CVRD TUBARÃO	877	1.333	412
⊕TUP HERMASA GRANELEIRO	921	2.059	169
⊕TUP OLEOPLAN	497	673	297
⊕TUP RIO DOS SINOS	282	348	143
⊕TUP SUCOCÍTRICO CUTRALE	404	404	404
⊕TUP TERMINAL MARÍTIMO LUIZ FOGLIATTO	237	272	191
Total Geral	740	2.116	141

Note-se que os terminais menos produtivos da tabela acima são operados parcialmente com equipamentos mais simples (caminhões e moegas) ou com esteiras e carregadores de navios com menor capacidade nominal.

3.3. Terminais de granéis sólidos minerais

Os terminais de granéis sólidos minerais no Bloco 1 são: STS11, STS20, STM02 (fertilizantes) e VDC04 (coque e alumina).

No caso dos terminais de fertilizantes STS11 e STS20, foi adotado um valor de 960t/h de PR exigida. Para uma eficiência de 0,40, essa taxa seria atingida com uma PN de 2.400t/h. Essa PN seria alcançada com 2 shipunloaders de 1.200t/h (ex. equipamento de mesma PN que o instalado no terminal Termag, o principal do Porto de Santos para fertilizantes). Não se encontrou nenhum terminal com PN superior a 1.200t/h para fertilizantes no Brasil.

A PR de 2.400t/h é significativamente superior à realizada em 2012 pelos melhores terminais de fertilizantes do país, segundo os dados médios do primeiro quadrimestre de 2012 do SIG/ANTAQ⁵ (ex. Termag, média de 437t/h com 1 carregador de 1.200t/h, o que corresponderia a cerca de 880t/h com dois equipamentos deste porte), exigindo assim sistemas mais produtivos que os atualmente implantados (vide Tabela 8, em que os casos de Santos e Paranaguá foram desdobrados em diferentes terminais/ berços, para efeito de comparação).

O valor adotado é 4,3 vezes superior à média do país naquele período. A adoção deste valor agressivo é corroborada pela forte demanda e pelo fato de se tratar de cais compartilhado com outros operadores. Quanto mais rápido os navios de fertilizantes são operados, mais capacidade de berço é disponibilizada para terceiros.

No caso do terminal STM02 estudou-se sistema similar, porém adotou-se como PR 480t/h, associado à operação de 1 shipunloader de 1.200t/h de PN com μ de 0,40, suficiente para atender à demanda projetada. A PR de 480t/h é, ainda assim, aproximadamente o dobro da PR média brasileira para o subsetor.

Tabela 8: Produtividade relativa no 1Q2012 em terminais brasileiros – Granéis sólidos vegetais

Rótulos de Linha	Média de PR	Máx de PR	Mín de PR
⊕ Itaqui	139	151	110
⊕ Paranaguá	275	643	136
BUNGE (206)	159	159	159
SOCCEPAR	196	196	196
CARGA GERAL	187	227	136
FERTILIZANTES	255	354	163
RO-RO\FERTILIZ	224	296	168
CARG GERAL-PREF	221	221	221
FOSPAR	354	643	241
⊕ Recife	131	223	86
⊕ Rio Grande	170	463	82
⊕ Santos	372	697	122
TMG - Terminal Marítimo de Guarujá	437	697	122
ARMAZEM 23	280	428	150
⊕ Sao Francisco do Sul	100	100	100
⊕ TUP YARA BRASIL FERTILIZANTES	141	256	74
⊕ Porto Alegre	115	214	74
⊕ Vila do Conde	515	515	515
⊕ Maceió	126	226	80
⊕ Aratu	123	186	76
⊕ Rio de Janeiro	96	127	80
⊕ Pelotas	85	85	85
⊕ Vitória	165	272	89
⊕ Fortaleza	118	155	97
⊕ Antonina	147	200	109
⊕ TUP ULTRAFÉRTIL	464	798	130
TUF	464	798	130
⊕ TUP TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA	180	220	141
Total Geral	225	798	74

Note-se que os terminais menos produtivos da tabela (a maior parte no Brasil) são operados com sistema de descarga em moegas e transporte com caminhões para os armazéns, em operações menos eficientes e com apenas um terno. Isso ocorre pelos volumes pequenos operados na maior parte desses portos.

⁵Estatísticas baseadas no registro de todas as embarcações que atracaram em portos e terminais privados no Brasil no primeiro quadrimestre de 2012.

No caso do terminal VDC04, diferentes PR foram previstas para os granéis sólidos previstos.

No caso dos granéis minerais de exportação (alumina), adotou-se uma PR de 1.050t/h que, para uma eficiência estimada de 35%⁶, seria atingida com uma capacidade nominal de 3.000t/h. No embarque de alumina no terminal da Alunorte, a PR verificada foi de 682t/h (primeiro quadrimestre de 2012 do SIG/ANTAQ⁷), 35% inferior à prevista para o VDC04.

No caso dos granéis minerais de importação (coque) no VDC04, prevê-se uma operação mais simples, de descarga em moegas e transporte em caminhões para os pátios, suficiente para atender a demanda projetada. A falta de informações do número de ternos em paralelo em outros terminais prejudica a realização de um *benchmark* com terminais similares.

Neste contexto, propôs-se a definição com base nas seguintes premissas operacionais: 30t por caminhão, 2 ternos em paralelo, e carregamento médio de 1 caminhão a cada 12 minutos (5 por hora). Neste caso, chega-se à PR de 300t/h.

3.4. Terminais de granéis líquidos

Os terminais de granéis líquidos do Bloco 1 para os quais se estabelece uma PR mínima (observadas as restrições apresentadas no item 2.4) são: STS13, STS25, BEL09 e VDC12.

Conforme já comentado, nesses casos não haverá requisito de PR para operações de desembarque, e as PR para embarque serão estabelecidas com base no que se verificou no primeiro quadrimestre de 2012 do SIG/ANTAQ⁸, posto que a capacidade dos navios limita a adoção de valores mais agressivos. Assim, adotou-se um valor de PR de 150t/h nesses casos.

A tabela a seguir, em que se destaca o Porto de Santos, apresenta essas PRs em diferentes terminais para um extrato de cargas que não incorpora combustíveis, e tem foco em químicos⁹.

⁶Neste caso, optou-se por usar uma eficiência similar à calculada para a Alunorte (34%), posto que se trata de uma operação bastante específica (alumina em Vila do Conde), e ambas as situações são similares.

⁷Estatísticas baseadas no registro de todas as embarcações que atracaram em portos e terminais privados no Brasil no primeiro quadrimestre de 2012.

⁸Estatísticas baseadas no registro de todas as embarcações que atracaram em portos e terminais privados no Brasil no primeiro quadrimestre de 2012.

⁹Alguns valores mais elevados possivelmente estão "contaminados" com etanol ou outras cargas específicas de maior giro, que não são o foco deste terminal.

Tabela 9: Produtividade relativa no 1Q2012 em terminais brasileiros – Granéis líquidos (produtos químicos)

Rótulos de Linha	Média de Taxa bruta1	Máx de Taxa bruta2	Mín de Taxa bruta3
⊕Itaquí	170	170	170
⊕Paranagua	228	1.066	64
⊕Rio Grande	141	317	22
⊕Santos	150	483	6
ALAMOA 3	134	413	6
I.BARNABE SP	107	165	37
I.BARNABE BC	166	349	38
ALAMOA 4	188	483	64
ALAMOA 2	178	239	88
⊕Sao Francisco do Sul	570	570	570
⊕Angra dos Reis	31	77	5
⊕TUP YARA BRASIL FERTILIZANTES	134	213	60
⊕Vila do Conde	698	902	593
⊕Aratu	265	1.173	4
⊕Rio de Janeiro	92	118	66
⊕Fortaleza	201	668	42
⊕TUP ULTRAFÉRTIL	618	719	498
⊕TUP NAVECUNHA	8	36	4
⊕Belem	5	7	4
⊕TUP AGROPALMA	98	179	12
⊕TUP RIO DOS SINOS	181	220	13
⊕Salvador	21	24	17
⊕TUP BIANCHINI	136	667	27
⊕TUP ILHA DO GOVERNADOR	139	328	28
⊕TUP DOW BRASIL GUARUJÁ	225	439	36
⊕TUP CATTALINI	243	547	38
⊕TUP SOLIMÕES	295	755	44
⊕TUP DOW ARATU	338	599	54
⊕TUP MADRE DE DEUS	128	191	71
⊕TUP MANAUS	181	220	85
⊕TUP ICOLUB	161	193	90
⊕Imbituba	192	267	91
⊕Suape	201	290	95
⊕TUP HERMASA GRANELEIRO	326	456	206
⊕TUP BRASKEM ALAGOAS	347	480	232
⊕TUP CEVAL	335	339	331
⊕TUP ALUMAR	640	706	519
⊕TUP GUAMARÉ	541	541	541
Total Geral	209	1.173	4

Para que a conservadora PR exigida não seja causa de instalação de equipamentos de baixa PN, exige-se nas Diretrizes Técnicas do contrato que os equipamentos tenham PN de embarque e desembarque de cargas de 300m³/h (unidade típica para mensuração de PN para este tipo de carga). Considerando uma densidade típica de 1t/m³ para líquidos, isso implica que o terminal estará apto a embarcar ou desembarcar 300t/h, caso os navios estejam também aptos a embarcar ou desembarcar a essas taxas.

3.5. Terminais de veículos

O terminal STS10 será destinado à movimentação de contêineres, veículos e carga geral.

A PR para a operação de veículos foi estabelecida a partir da análise de dados da movimentação de veículos no Porto de Santos primeiro trimestre de 2012. Nesse período, foram movimentados em

média 70 veículos por hora nos terminais existentes destinados a essa atividade (Terminal de Veículos – TEV e Cais do Saboó)¹⁰.

Considerou-se, ao estabelecer o requisito de desempenho, um aumento aproximado de 10% sobre o patamar atual.

A adoção de um valor mais “agressivo” neste caso justifica-se por se tratar de um cais compartilhado com outras cargas e, parcialmente, com outros operadores. Quanto mais rápido os navios de veículos são operados, mais capacidade de berço é disponibilizada para outras cargas e terceiros.

Por outro lado, buscou-se não impor um requisito demasiadamente elevado para que não houvesse risco de discriminação a veículos de maior porte, cuja movimentação é tipicamente mais lenta.

3.5. Terminais de contêineres

No Bloco 1, prevê-se a movimentação de contêineres nos terminais STS10 e BEL01. Em ambos os casos prevê-se a movimentação de contêineres com equipamentos tipo MHC e não portêineres (equipamentos maiores e com maior capacidade):

- No terminal STS10, porque a estrutura do cais não comporta a instalação de tais equipamentos, e as obras que seriam necessárias requereriam que todo o cais do Saboó estivesse disponível e sob controle de um só arrendatário, o que não ocorrerá;
- No terminal BEL01, porque a demanda não justifica os maiores investimentos em portêineres;
- Em ambos: porque se prevê a movimentação de carga geral solta, a qual também requer MHCs.

Importante frisar que o Arrendatário poderá, se entender viável fisicamente e financeiramente, colocar portêineres no terminal.

Neste contexto, buscou-se nos dados do Brasil para terminais que operam com MHCs, como mostra a tabela abaixo (a amostra é limitada pois a maioria dos terminais opera com portêineres).

Tabela 10: Produtividade relativa de terminais de contêineres que operam apenas com MHCs

Berço ou Terminal	Porto	Número de MHCs	Prod. Relativa (1Q2012)	por MHC (1Q2012)	Unid.
TECONDI Saboo	Santos	3	28		9 cont/h
Cais Publico	São Franscisco do Sul	3	35		12 cont/h
TESC	São Franscisco do Sul	3	25		8 cont/h
Convicon	Vila do Conde	2	14		7 cont/h
Média			25		9 cont/h

Assim como no caso dos veículos, adotou-se uma PR cerca de 10% maior que a amostra para os terminais do Bloco 1: 10conts./h/MHC.

No caso do terminal STS10, justifica-se a adoção do máximo possível de ternos (sendo 1 MHC/terno) operando em paralelo: 3. Assim, a PR exigida será de 30cont./h.

¹⁰Considerando a média de 1,8t/unid. para o Porto de Santos (o sistema de dados da ANTAQ fornece os dados em toneladas).

Já no caso do BEL01, a demanda não justifica mais de 2 MHCs operando em paralelo. Desta forma, adotou-se a PR mínima exigida de 20conts./h.



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência
Secretaria do Tesouro Nacional
Secretaria de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria

Nota Conjunta SEI nº 2/2018/SEPRAC/STN/SEFEL-MF

Assunto: Taxa de Desconto para os Estudos de Viabilidade de Terminais Portuários qualificados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimento do Governo Federal.

Acesso: Público

Processo SEI nº 17944.109254/2018-72

1. Introdução

1. Em atendimento à solicitação feita através do Ofício nº 174/2018/SPPI, de 23 de outubro de 2018, da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), esta Nota Técnica atualiza os parâmetros balizadores do cálculo da Taxa de Desconto de referência para os estudos dos leilões de concessão de terminais portuários qualificados no âmbito do Programa de Parcerias e Investimentos do Governo Federal, conforme disposto no referido Ofício.
2. Nesse contexto, a Nota Técnica em tela apresenta os parâmetros que fundamentam as estimativas de taxas de desconto que poderão ser utilizadas nos cálculos de valoração do benefício econômico vinculado à concessão de terminais portuários à iniciativa privada.
3. Esses ativos de infraestrutura, quando concedidos à iniciativa privada, permitem ao concessionário a sua exploração comercial, mediante a cobrança de tarifas públicas dos usuários. Essa receita deve remunerar o negócio e, em última instância, o investidor a quem foi outorgada a concessão.
4. Para precificação desses ativos, usualmente é utilizado o método do fluxo de caixa descontado, sendo a taxa de desconto um dos parâmetros que compõem o modelo. Essa taxa deve refletir o custo de oportunidade do capital e os riscos do projeto e, para estimá-la, foi utilizada a metodologia do Custo Médio Ponderado de Capital (sigla WACC, em inglês).
5. É importante destacar que a taxa de desconto de que trata esta Nota Técnica é aplicável apenas à modelagem do processo licitatório da concessão e não para fins regulatórios, como são os casos do reequilíbrio econômico-financeiro e da definição de remuneração tarifária do concessionário.

2. Estrutura de Capital

6. Foram efetuadas diversas análises com o objetivo de averiguar qual seria a estrutura de capital ideal a ser empregada.
7. Para o cálculo da estrutura de capital foi adotado o valor disponibilizado anualmente no portal de internet¹ mantido pelo professor da Universidade de Nova Iorque (NYU) Aswath Damodaran, baseado em uma amostra de empresas do mercado Global. A informação de estrutura de capital está contida na mesma base de dados que informa o Beta dos diversos setores econômicos. A informação é encontrada sob a forma da razão “dívida por patrimônio” ou “D/E”, de onde é possível calcular o percentual de dívida (D) e o percentual de capital próprio (E) a partir da igualdade $D + E = 1$.
8. A Tabela 1 apresenta o quantitativo de empresas internacionais que compõem a amostra, bem como o número de países nela representados e a composição da estrutura de capital, segundo dados de janeiro de 2018.

Tabela 1: Estrutura de Capital da amostra global (janeiro de 2018)

Setor de interesse	Setor correspondente	Tamanho amostra	Número países	Razão D/E	%D	%E
Portos	Shipbuilding & Marine	342	59	71%	41%	59%

Fonte: <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>

9. Mais detalhes sobre a amostra de empresas da base de dados do professor Aswath Damodaran estão dispostos na seção desta Nota Técnica que trata do parâmetro Beta.

3. Custo de Capital Próprio (*Capital Asset Pricing Model - CAPM*)

10. Desenvolvido por Sharpe (1964) e Lintner (1965), o modelo de Custo de Capital Próprio – (*Capital Asset Pricing Model - CAPM*) continua sendo o modelo mais aplicado tanto em cursos de finanças como por gestores profissionais. Welch (2008) relata que cerca de 75% dos professores de finanças recomendam o uso do CAPM para estimar o custo do capital. Graham e Harvey (2001) fizeram um levantamento junto aos principais diretores financeiros e chegaram ao resultado que 73,5% dos inquiridos usam o modelo CAPM para o cálculo do custo de capital próprio.

11. No modelo CAPM, o retorno esperado de um ativo é dado pela soma entre o retorno atual do ativo livre de risco e o prêmio de risco do negócio. O prêmio de risco do negócio é composto pelo prêmio de risco de mercado e um fator de ponderação desse risco, denominado Beta (β). O prêmio (histórico) de risco de mercado é definido como a diferença entre o retorno histórico da carteira de mercado e o retorno histórico do ativo livre de risco. De acordo com Brealey, Myers e Allen (2007), o fator Beta indica o grau de sensibilidade do ativo em relação às flutuações de mercado.

12. O custo de capital próprio deve incorporar incertezas relativas ao risco país onde o investimento está sendo feito, risco esse inerente à economia daquele país. Nos casos em que o prêmio de risco é medido em um mercado (país) diferente do qual o investimento é realizado, se faz necessário um ajuste a fim de que o custo de capital reflita adequadamente os riscos da jurisdição onde ocorre o investimento.

13. A Equação 1 de estimação do custo de capital próprio (k_e) pelo método do CAPM, adaptada para os casos em que o mercado norte-americano é utilizado como base para o cálculo do retorno em outro país, pode ser descrita da seguinte forma:

$$K_e = R_f + \beta(R_m - R'_f) + R_p \quad (1)$$

Em que:

- K_e = retorno esperado da ação (custo de capital próprio);
- R_f = retorno do ativo livre de risco (conjuntural);
- R'_f = retorno do ativo livre de risco (estrutural -histórico);
- β = sensibilidade da ação em relação ao mercado de ações;
- R_m = retorno esperado para a carteira de mercado; e
- R_p = risco país.

14. Antes da apresentação da descrição conceitual das variáveis que integram o cálculo do Custo de Capital próprio pelo método do CAPM, acompanhados do processo de estimação de cada uma dessas variáveis, cabe destacar a importância da janela de tempo utilizada para capturar os dados.

15. É preciso levar em consideração que, ao se utilizar períodos mais longos, incorre-se no risco de trabalhar com informação desatualizada e, de maneira contrária, ao reduzi-los, aumenta-se o erro devido à

volatilidade. Sendo assim, optou-se pela utilização da janela de 12 meses nas variáveis que dependem das condições atuais do mercado. Outro motivo para usar uma janela de 12 meses é a realidade do processo de concessão de ativos de infraestrutura no Brasil, que envolve um rito relativamente longo entre o cálculo da taxa e o momento de sua utilização, propriamente dita, no leilão do ativo.

16. Na experiência de países como Austrália e Nova Zelândia o período para o cálculo da taxa média atual dos títulos varia de 10 a 40 dias. Já a experiência mais recente de agências reguladoras brasileiras, como a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)², aponta para uma janela de 12 meses para capturar o retorno do ativo livre de risco.

3.1. Taxa livre de risco (R_f)

17. Na escolha da taxa livre de risco, deve-se considerar um ativo que atenda aos seguintes requisitos:

- seja virtualmente livre de risco,
- tenha liquidez; e
- seja livremente negociado no mercado.

18. É considerado um ativo livre de risco aquele com risco mínimo de *default*, ou seja, quando há um risco mínimo de o emissor não honrar o compromisso. Os títulos do Tesouro norte-americano de longo prazo atendem a esses requisitos e por isso são considerados *proxies* do ativo livre de risco.

19. De maneira geral, quando se utiliza o CAPM para fazer a valoração de companhias, os títulos com vencimento de 10 anos são os mais utilizados. Embora os títulos de 30 anos possam se ajustar melhor ao prazo do fluxo de caixa dos projetos de infraestrutura, por serem menos negociados eles podem embutir um prêmio de liquidez na sua taxa, distorcendo o preço do ativo livre de risco. Copeland (2002) aconselha o uso da taxa de títulos de 10 anos devido aos seguintes fatores:

- é uma taxa de longo prazo que, de maneira geral, se aproxima dos fluxos de caixa do projeto que está sendo avaliado;
- a taxa de 10 anos aproxima-se, em termos de prazo de duração (*duration*³), do portfólio dos índices de mercado de capitais, como o *Standard & Poor's 500 Stock Composite Index* (S&P 500), e por isso é consistente com os Betas e os prêmios de risco estimados para esse portfólio; e
- devido ao prazo de duração, os títulos de 10 anos são menos sensíveis a mudanças na inflação.

20. Sendo assim, para a taxa livre de risco prospectiva (R_f) foi adotada a taxa dos títulos do Tesouro norte-americano (*Treasury*) de 10 anos para um período de 12 meses, de outubro de 2017 a setembro de 2018, sendo o valor obtido para o referido período de 2,74%.

3.2. Taxa de inflação Norte-Americana

21. A taxa de inflação americana é utilizada no modelo para deflacionar o custo de capital próprio obtido através do CAPM. A exemplo da taxa livre de risco, busca-se também a melhor forma de aferição da expectativa futura para o comportamento desse parâmetro.

22. Desse modo, mantendo a lógica de utilização das variáveis dependentes da situação geral atual do

mercado, para o cálculo da inflação americana foi apurada a inflação implícita, a partir da rentabilidade da *Treasury* nominal de 10 anos (UST10Y) e da *Treasury* real de 10 anos (*Treasury Inflation-Protected Securities* - TIPS). Conforme explicitado em Damodaran (2008), os cálculos foram feitos a partir do disposto na Equação 2.

$$\pi_{americana} = \frac{1 + \text{Nominal Treasury Rate}}{1 + \text{TIPs Rate}} - 1 \quad (2)$$

23. A inflação implícita calculada conforme disposto na Equação (2) foi de **2,04%** e corresponde à média dos últimos 12 meses, de outubro de 2017 a setembro de 2018.

3.3. Prêmio pelo Risco de Mercado

24. Materlanc, Pasin e Pereira (2014) recomendam utilizar a referência norte-americana no cálculo do prêmio pelo risco de mercado no Brasil devido à ausência de uma série de dados longa e pela instabilidade observada no mercado nacional. As elevadas taxas de juros e de retorno de ativos livres de risco no Brasil chegaram, em muitos anos, a superar o retorno de mercado, resultando muitas vezes em um prêmio de risco de mercado negativo. Complementarmente, Damodaran (2015) demonstra que no período entre os anos de 1976 de 2001 o desvio padrão dos prêmios de retornos de mercado em países da Europa, Ásia e América Latina são muito significativos. Portanto, optou-se pela utilização do prêmio de risco de mercado da economia americana.

25. Diante dessas informações, o prêmio de risco de mercado a ser adotado nesta Nota Técnica é o obtido pela média histórica dos rendimentos mensais do S&P 500 e pelo histórico da taxa livre de risco estrutural desde o ano de 1995, conforme vinha sendo feito em Notas Técnicas anteriores. O retorno da carteira de ações no S&P 500 é geralmente usado para medir o retorno do mercado nos Estados Unidos. Normalmente calcula-se uma média dos dados históricos de prêmio pelo risco, que é então utilizada como sendo igual ao prêmio pelo risco esperado. Cabe ressaltar, ainda, que a dispersão da série do prêmio de risco de mercado, dada pelo desvio padrão da sua série histórica, é um parâmetro que é considerado para o resultado do WACC segundo a abordagem metodológica apresentada nesta Nota Técnica. Os detalhes de sua aplicação serão apresentados adiante.

26. Descrevendo de forma mais detalhada, nesta Nota Técnica o prêmio pelo risco de mercado foi calculado pela média histórica da diferença entre o retorno mensal da carteira de ações do S&P 500 e a taxa média mensal dos títulos do Tesouro norte-americano (*Treasury*) de 10 anos. Dado que o S&P 500 é um índice e não uma taxa, para a estimativa do prêmio de risco de mercado foi utilizado o logaritmo neperiano da razão entre os índices do S&P 500. Tal medida se deve pelo fato de que a utilização dessa metodologia faz com que quedas ou altas de mesma magnitude provoquem impactos idênticos. Ao utilizar a razão sem o logaritmo as quedas tendem a ser amortecidas, fornecendo dados que não estariam corretos ao longo do tempo.

27. De acordo com a forma de cálculo apresentada, o valor obtido no período de janeiro de 1995 a setembro de 2018 foi de **5,93%**.

3.4. Beta

28. O Beta é o coeficiente de risco específico da ação de uma empresa com relação a um índice de mercado que represente de maneira adequada o mercado acionário como um todo. De acordo com Koller et al (2015), o Beta mede o quanto uma determinada ação e o mercado como um todo seguem a mesma tendência de valorização ou desvalorização.

29. A regressão mais comum utilizada para se estimar o Beta da companhia é a seguinte:

$$\beta = \frac{COV(R_i; R_m)}{VAR(R_m)} \quad (3)$$

- R_i = retorno da ação
- R_m = retorno do mercado

30. No CAPM, a carteira de mercado é igual ao valor ponderado de todos os ativos, sejam negociados ou não. Como o verdadeiro portfólio de mercado não é observável, uma *proxy* se faz necessária. O mais comum é se utilizar o S&P 500, um índice ponderado das 500 maiores empresas americanas, segundo seu valor de mercado. Quando utilizamos ações de diferentes países, as regressões devem ser realizadas contra o índice da bolsa local em que a ação está listada.

31. O professor da Aswath Damodaran mantém uma base pública de dados⁴ de Betas de diversos setores da economia, calculados a partir de uma amostra bem extensiva, atualizados uma vez ao ano.

32. A utilização de uma amostra global converge com a decisão de utilizar o CAPM com dados internacionais. Ademais, a utilização de amostras amplas tende a diminuir os possíveis vieses das medidas de tendência central.

33. Outras vantagens da amostra publicada por Damodaran são: a clareza e a transparência; ser amplamente replicável; aberta por setores; ser adotada por alguns reguladores internacionais; e o autor ser bastante reconhecido.

34. O Beta coletado a partir dos dados publicados por Damodaran é o identificado como desalavancado (*unlevered beta* em inglês), conforme pode ser verificado na Tabela 2.

Tabela 2 -Betas publicados por Damodaran (janeiro de 2018)

Setor de interesse	Número de Empresas	Beta Desalavancado
Portos	342	0,8818

Fonte: <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>

35. A escolha do Beta desalavancado justifica-se pela percepção de que o nível de alavancagem da empresa influencia o seu Beta, sendo que empresas mais alavancadas tendem a ter um Beta mais alto, o que seria reflexo de uma maior percepção de risco. Por isso é mais apropriado que o Beta utilizado no cálculo do CAPM reflita a Estrutura de Capital e a taxa de imposto de referência do WACC. Assim, o Beta desalavancado informado por Damodaran deve ser realavancado conforme a Equação 4.

$$\beta_l = \beta_u \left(1 + (1 - T_m) \left(\frac{D}{E} \right) \right) \quad (4)$$

Onde:

β_u é o beta desalavancado, obtido da base de dados de Damodaran;

β_l é o Beta re-alavancado de acordo com a estrutura de capital considerada no WACC;

T_m é a alíquota de imposto; “D” o percentual de dívida na estrutura de capital;

“E” o percentual de capital próprio na estrutura de capital.

3.5. Prêmio de Risco País

36. As economias em desenvolvimento são mais instáveis e apresentam instituições menos sólidas. A volatilidade dos retornos dos investimentos nesses países tende a ser muito mais elevada do que nos países desenvolvidos. Além disso, o endividamento colabora para o aumento da instabilidade. Dentre os indicadores utilizados para se mensurar o prêmio de risco país, os mais populares são o *Emerging Markets Bond Index Plus* (EMBI+) Brasil, que é calculado pelo Banco J.P.Morgan, e o *Credit Default Swap* (CDS), que são derivativos de crédito negociados no mercado.

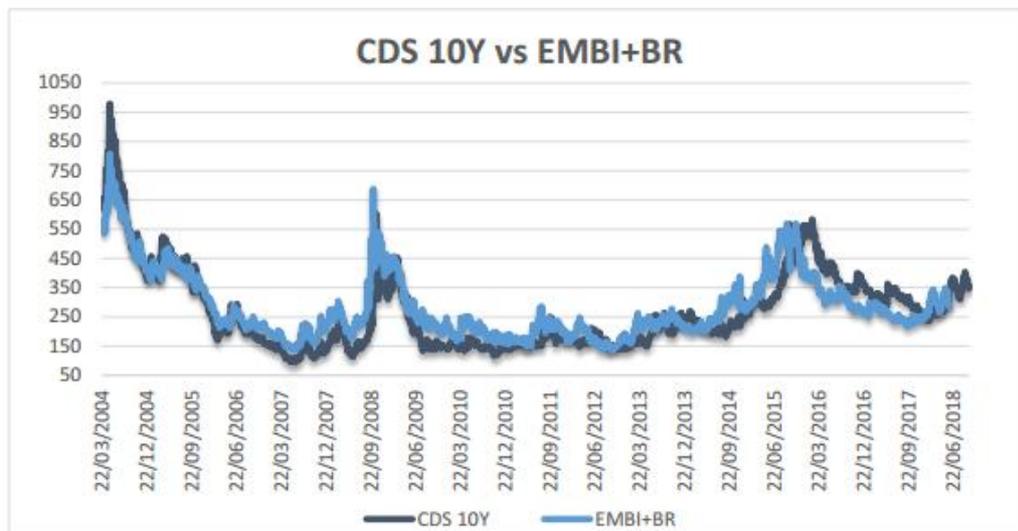
37. O spread dos CDS é cotado em pontos base em relação ao valor contratado, diferentemente do spread medido pelo EMBI+, que é diferencial de rentabilidade de uma carteira teórica de títulos em relação ao rendimento dos títulos do Tesouro norte-americano.

38. Por ser um instrumento sintético e de emissão ilimitada, atrelado ao fato de que a dívida externa brasileira se reduziu ao longo do tempo, o mercado de CDS é mais líquido que o mercado de títulos e apresenta menor custo de transação, o que torna esse instrumento mais atrativo⁵. Por isso optou-se pelo uso do *spread* do CDS como medida de risco país.

39. Existem contratos de CDS de prazos variados e, para o cálculo do CAPM em tela, foi utilizado o CDS de 10 anos seguindo o horizonte temporal utilizado pelas demais variáveis e por estar mais próximo da *duration* do fluxo de caixa dos projetos de concessão.

40. No presente estudo, a janela temporal foi definida em 12 meses, pois, como depreende-se do Gráfico 1, o prêmio de risco país é uma variável que se altera consideravelmente no tempo, refletindo as percepções do mercado quanto à solidez do país.

Gráfico 1: Evolução do CDS10Y vs EMBI+BR



Fonte: Bloomberg. Elaboração própria

41. Nesse contexto, o valor obtido para o prêmio de risco país foi de **2,99%** para o período de outubro de 2017 a setembro de 2018.

3.6. Multiplicador de volatilidade

42. É reconhecido na literatura financeira que um título de renda variável (ação) apresenta risco superior ao de um título de renda fixa. No modelo básico descrito, o *spread* do risco país foi determinado a partir de títulos de renda fixa, e o que se procura determinar é o custo do capital próprio, definido a partir do risco apresentado para investimento em ações.

43. Tendo em vista a maior volatilidade do mercado acionário, é esperado que o prêmio pelo risco do mercado de capitais do país seja maior do que o prêmio de risco país calculado no mercado de títulos de renda fixa. Nesse caso, é possível ajustar o prêmio de risco país a essa maior volatilidade do mercado, por meio do dimensionamento da volatilidade relativa do mercado acionário em relação ao mercado de renda fixa, base de cálculo do prêmio pelo risco país.

44. Para expressar esse maior risco do mercado de ações no custo de oportunidade do capital próprio, Damodaran (2002) propõe a utilização da medida relativa do risco, obtida pela razão entre a volatilidade do retorno do mercado de ações e a volatilidade do retorno dos títulos públicos de longo prazo. A volatilidade relativa é então multiplicada pelo risco-país para apurar seu valor ajustado.

45. Foi desenvolvido um Multiplicador de volatilidade (M_{vol}) para o caso brasileiro obtido pelo cálculo do desvio padrão dos retornos diários do Ibovespa⁶ dividido pelo desvio padrão dos retornos diários de uma taxa Depósitos Interfinanceiros de um dia (DI) de 10 anos, estimada a partir de contratos futuros de DI com diferentes prazos de vencimento. Este multiplicador pode ser calculado da seguinte forma:

$$M_{vol} = \frac{\sigma_{IBOV}}{\sigma_{DI}} \quad (5)$$

Onde:

$\sigma rIBOV$ = desvio padrão dos retornos diários do índice Ibovespa nos últimos 5 anos, apurados pelo logaritmo neperiano das variações dos índices diários;

σrDI = desvio padrão dos retornos diários de 10 anos com base nos contratos futuros de taxa média do DI, apurados nos últimos 5 anos. Para apurar a taxa de 10 anos, efetuou-se interpolação linear das taxas dos contratos com vencimento em janeiro imediatamente inferior e superior ao prazo de 10 anos.

Diante disso, o prêmio de risco país ajustado é apurado por meio da seguinte equação (6)

$$R_{pa} = R_p * M_{vol} \quad (6)$$

46. O resultado obtido para o multiplicador de volatilidade é de 1,11, que leva ao resultado de 3,33% para o prêmio de risco país ajustado.

4. Custo do Capital de Terceiros

47. Uma boa medida para estimar o custo da dívida de companhias é utilizar como referência os meios de financiamentos com significativa participação na sua dívida. Diante disso, uma pesquisa foi realizada a respeito do volume e o prazo de empréstimos de empresas junto a instituições financeiras privadas e ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), além de debêntures emitidas no mercado. Optou-se, após os mais diversos estudos, por se utilizar as debêntures.

48. A Lei nº 12.431/11 concedeu benefício fiscal⁷ às debêntures de infraestrutura que estejam vinculadas a projetos considerados prioritários e sejam, em sua remuneração, atreladas a alguns índices de preços ou à Taxa Referencial (TR). Dessa forma, a maior parte das debêntures de infraestrutura são emitidas no bojo dessa legislação e aquelas que não possuem o incentivo fiscal também estão, em sua maioria, sendo emitidas com base no Índice de Preços ao Consumidor (IPCA). Assim, a expectativa é que as futuras operações de créditos sejam definidas em termo de spreads sobre índice de preço, destacadamente o IPCA, e tenham custo ao tomador próximo ao das demais fontes de financiamento do mercado.

49. É nesse contexto que a rentabilidade (*yield*) das debêntures pode ser utilizada como referência adequada para o custo da dívida. Para determinação do *yield*, utiliza-se uma amostra com debêntures disponíveis no mercado secundário, cujos emissores são empresas nacionais dos setores de infraestrutura logística. A opção de incluir na amostra debêntures emitidas por empresas de outros setores de infraestrutura logística reflete o número reduzido de debêntures emitidas por empresas do setor de infraestrutura portuária. Com o objetivo de obter uma taxa real, é desejável utilizar uma amostra de debêntures atreladas ao IPCA e que tenham liquidez no período de interesse. Cabe ressaltar que os prazos são variados, mas há certa prevalência em papéis mais longos.

50. Cabe destacar que existem projetos que foram financiados por debêntures não emitidas sob a égide da Lei nº 12.431/2011 e que devem ser considerados na estimativa de custo da dívida. No entanto, dentre as debêntures contidas na amostra, a maior parte está enquadrada no benefício da Lei nº 12.431/2011. Nesse

contexto foi feito tratamento para que o efeito do benefício tributário sobre as debêntures incentivadas fosse retirado para o cálculo da taxa. Esse tratamento consistiu no seguinte procedimento:

- i. obter uma taxa nominal equivalente, a partir da adição da taxa de inflação projetada⁸;
- ii. dividir este valor por 0,85, a título de reversão do benefício tributário; e
- iii. retirar novamente a taxa de inflação, obtendo-se uma taxa real.

51. O Custo da Dívida tende a acompanhar o comportamento da taxa de juros básica da economia, o que significa que o seu valor atual representa mais adequadamente a expectativa futura dos agentes do mercado do que o seu valor histórico. A escolha da janela de temporal de 12 meses é adequada para capturar o que seria a taxa atual e seguiu a mesma lógica dos demais parâmetros que dependem das condições de mercado. Por fim, o valor do Custo Real da Dívida (K_{dr}) é obtido através do cálculo da média das *yields* diários médios até o vencimento da amostra, aferidos nos últimos 12 meses, conforme Equação 7.

$$K_{dr} = \frac{\sum_{i=1}^n R_d}{n} \quad (7)$$

Em que:

R_d = média diária da rentabilidade anual real de debêntures apuradas no mercado secundário (já sem o efeito do benefício tributário); e

n = número de observações em dias úteis nos últimos 12 meses.

52. Nesse contexto, considerando a Equação (7), o Custo Real da Dívida (K_{dr}), para o período de outubro de 2017 a setembro de 2018 foi de **7,46%**.

53. Para obtenção do Custo de Capital de Terceiros a partir do Custo da Dívida é necessário considerar o desconto da Taxa marginal de imposto ($T_m = 0,34\%$ baseada na soma das alíquotas da CSLL⁹ e do IRPJ¹⁰), uma vez que o custo da dívida pode ser considerado como custo ou despesa operacional para efeito de aferição da base de incidência do imposto de renda. Dessa forma, é possível apurar o custo real do capital de terceiros livre de impostos por meio da Equação 8.

$$K_d = K_{dr} * (1 - T_m) \quad (8)$$

54. Considerando a Equação 8, o Custo Real do Capital de Terceiros Livre de Impostos (K_d) foi de **4,92%**.

5. Abordagem Probabilística do WACC

55. O modelo usual de determinação do custo médio ponderado de capital é utilizado como um resultado determinístico, uma vez que os resultados obtidos são apresentados como um único número. Entretanto, é preciso levar em consideração que a estimativa do WACC é baseada em parâmetros que não podem ser diretamente observados, mas inferidos a partir de medidas indiretas com significativos graus de incerteza, como, por exemplo, o custo de capital próprio, que é estimado utilizando-se o CAPM.

56. Ademais, a maior parte dos parâmetros de cálculo baseiam-se em índices e preços que apresentam

flutuação ao longo do tempo. Assim, a metodologia empregada nos garante que o WACC calculado é tão somente uma estimativa do WACC real, e que para um determinado nível de significância escolhido, há em torno do WACC calculado um intervalo simétrico no qual provavelmente se encontra o WACC real.

Gráfico 2: Abordagem Probabilística para o WACC



Fonte: elaboração própria.

57. Caso o WACC seja utilizado para remunerar o investimento em ativos regulados, um risco fundamental é de que o valor estimado esteja abaixo do nível adequado, o que pode levar a um indesejável subinvestimento em infraestrutura. Essa é uma falha regulatória que pode gerar graves efeitos adversos se afetar a confiabilidade ou qualidade do serviço do setor de infraestrutura ao qual se aplica.

58. Igualmente, na utilização do WACC em modelagens nas quais a proposta econômica, ofertada para um ativo objeto da Concessão, for a outorga a ser paga ao Poder Concedente, a subestimação do WACC pode resultar em outorgas superestimadas, reduzindo a atratividade pelo projeto e na postergação de investimentos em infraestrutura essenciais para o crescimento econômico.

59. Em casos recentes de precificação, as autoridades regulatórias do Reino Unido estabeleceram valores de WACC acima do ponto médio do intervalo estimado. Os percentis são mostrados na Tabela 3 e, nesse caso, foram calculados pela Comissão de Comércio da Nova Zelândia assumindo uma distribuição uniforme, dado que os reguladores britânicos não estimam um desvio padrão para o WACC.

Tabela 3: Faixa do percentil escolhida - Reino Unido

Regulador	Ano	Setor/Companhia	Percentil
UK ORR	2008	Network Rail access charges	63
UK CAA/CC	2008	Gatwick Airport	85
UK CAA/CC	2008	Heathrow Airport	86
UK CAA/CC	2009	Stansted Airport	80
UK Ofwat	2009	Water	56
UK Ofgem	2009	Electricity distribution	67
UK CC	2010	Bristol Water	100
UK Ofcom	2011	Wholesale broadband access	86
UK Ofgem	2012	Electricity transmission	83
UK Ofgem	2012	Gas transmission	67
UK Ofgem	2012	Gas distribution	58
UK ORR	2013	Network Rail access charges	84
UK CAA	2014	Heathrow Airport	60
UK CAA	2014	Gatwick Airport	58
UK Ofwat	2014	Water(vertically integrated)	74
UK CAA	2014	Air traffic control	26
UK CC	2014	Electricity transmission and distribution	100
Média			73

Fonte: Oxera (2014); Adaptado por CPLAN/STN

60. Em contribuição feita à consulta pública conduzida pela Comissão de Comércio da Nova Zelândia - NZCC, a empresa de consultoria Oxera (2014) apurou que muitos agentes reguladores ao redor do mundo fazem uma avaliação qualitativa e discricionária para definição de qual o percentil deve ser adotado na definição do WACC adequado. No caso da própria NZCC, a opção foi utilizar uma abordagem estatística em que alguns dos parâmetros que servem de insumo para o cálculo do WACC são considerados como uma estimativa pontual com um erro associado.

61. Diante do exposto, a abordagem probabilística foi escolhida como método para buscar limitar os possíveis efeitos adversos que podem ser ocasionados quando da escolha de um custo de capital que não seja considerado justo para cada caso específico.

62. Uma maneira de incorporar essas incertezas ao processo de determinação do WACC é através de um tratamento estatístico que mensure as oscilações nos parâmetros de entrada e, a partir daí, associe probabilidades aos valores que o WACC pode assumir. Considerando esses pressupostos, optou-se por desenvolver uma metodologia que incorpore essa incerteza estatística ao cálculo do WACC. Para implementá-la, todavia, é fundamental uma análise sobre:

- como os parâmetros se comportam ao longo do tempo, para diferenciação entre os conjunturais e os estruturais;
- quais ocasionam maior impacto no WACC calculado, devendo assim ser considerados na abordagem probabilística; e
- quais faixas da distribuição de probabilidade do WACC considerar.

63. A definição dos parâmetros a serem considerados foi determinado pelo nível de incerteza associado ao método utilizado para sua obtenção. No presente caso, como foi utilizada a média diária do valor

dos parâmetros, optou-se pela escolha daquelas que apresentaram maior coeficiente de variação no período analisado.

5.1. Simulação de Monte Carlo na geração de dados

64. O método de Monte Carlo é um tipo de simulação utilizada em modelos envolvendo eventos probabilísticos e assim é denominado porque utiliza um processo aleatório para a geração de números, dada a distribuição de probabilidade da variável que está sendo simulada.

65. As variáveis do WACC estão na Equação 9:

$$WACC = \frac{D}{D+E} (1 - T_m)(K_{dr}) + \frac{E}{D+E} (R_f + \beta [(R_m - R'_f)] R_{pa}) \quad (9)$$

66. Para se verificar a volatilidade das variáveis, foi calculado o coeficiente de variação de todos os parâmetros utilizados para o cálculo do WACC, obtendo os valores listados na Tabela 4.

Tabela 4: Coeficiente de variação por variável

Parâmetros	Coeficiente de Variação
Capital de Terceiros	
K_{dr}	0,06
Capital Próprio	
$PR = (R_m - R'_f)$	0,14
$CDS\ 10Y = (R_p)$	0,08
R_f	0,05

Fonte: Elaboração própria.

Posição: Janeiro/2018

67. A partir dos resultados, optou-se por escolher o parâmetro com maior coeficiente de variação do custo de capital próprio e o parâmetro com maior variação do custo de dívida para comporem a análise probabilística, quais sejam: o Prêmio de Risco de Mercado ($R_m - R'_f$) e o Custo Real da Dívida (K_{dr}).

68. No que concerne a taxa livre de risco, a estrutura de capital, a alavancagem e a alíquota de impostos, não se verifica o mesmo grau de incerteza, pois são parâmetros mais fáceis de serem observados ou de serem apurados. Além disso, o coeficiente de variação dessas variáveis seria pouco representativo em relação ao das duas variáveis escolhidas.

69. Foram realizados testes para verificar qual seria a distribuição de probabilidade adequada para modelar as duas variáveis selecionadas para a simulação. Foi realizado um teste de normalidade do tipo Jarque-Bera com as séries do prêmio de risco de mercado e do custo real da dívida. O resultado do teste confirma a premissa de que as variáveis possuem distribuição normal.

70. Nesse contexto, geram-se 30.000 números aleatórios para cada uma das variáveis independentes, a partir da normal padronizada, com média (μ) = 0 e desvio padrão (σ) = 1. Utilizam-se esses números aleatórios gerados dentro da distribuição normal para criar observações sobre as médias e desvios do custo real da dívida (K_{dr}) e dos prêmios de risco de mercado ($R_m - R'_f$).

71. Com base nos números aleatórios sorteados e as médias e desvios das variáveis, teremos 30.000 resultados diferentes para o WACC aplicando a Equação (9).

$$WACC_i = \frac{D}{D+E}(1 - T_m)(K_{dr_i}) + \frac{E}{D+E}(R_f + \beta (PR_i) + R_{pa}) \quad (10)$$

Onde:

i = iterações realizadas ($i=1, 2, 3, \dots$); e

PR = prêmio de risco de mercado ($R_m - R'_f$)

$$K_{dr_i} = \mu K_{dr} + (\sigma K_{dr} \cdot X1_i) \quad (11)$$

Em que:

μK_{dr} = média do custo real da dívida;

σK_{dr} = desvio padrão do custo real da dívida; e

$X1_i$ = variável aleatória com distribuição normal padrão $X \sim N(0,1)$.

$$PR_i = \mu PR + (\sigma PR \cdot X2_i) \quad (12)$$

Onde:

μPR = média do prêmio de risco de mercado;

σPR = desvio padrão do prêmio de risco de mercado; e

$X2_i$ = variável aleatória com distribuição normal padrão $X \sim N(0,1)$.

72. Após a aplicação da simulação, o custo de capital esperado de cada iteração é determinado. Assim, os valores para os WACC são estimados na simulação na forma de uma função densidade de probabilidade para aplicação de estatística descritiva. A estatística utilizada é a média e o desvio padrão para os WACC, conforme descrito pelas equações 13 e 14.

$$\mu WACC = \frac{\sum_{i=1}^n WACC_i}{n} \quad (13)$$

Em que:

$\mu WACC$ = Média do WACC;

n = Número de iterações na simulação ($n = 30.000$).

$$\sigma WACC = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (WACC_i - \mu WACC)^2}{n}} \quad (14)$$

Em que:

$\sigma WACC$ = Desvio padrão do WACC.

5.2. Escolha do Percentil

73. De acordo com Fallon e Cunningham (2014), os reguladores tendem a escolher um WACC acima do ponto médio em países como a Nova Zelândia, Reino Unido e Estados Unidos.

74. No caso da Nova Zelândia, a partir de testes feitos com as variáveis utilizadas na abordagem probabilística, chegou-se à conclusão de que seria razoável supor a distribuição de cada uma delas como normal e, por conseguinte, a do próprio WACC. A partir disso, a Comissão de Comércio da Nova Zelândia construiu uma curva de distribuição normal e escolheu o percentil 67. Conforme mencionado anteriormente, as variáveis utilizadas na presente metodologia também apresentaram padrões de normalidade.

75. Além daqueles agentes reguladores que adotaram a abordagem probabilística, é possível elencar vários outros que promoveram algum tipo de aumento à taxa, ou seja, adotaram como padrão um valor acima do valor médio. No Anexo 2 foram elencados alguns dos casos levantados por Fallon e Cunningham (2014).

76. Cabe lembrar que o método utilizado na Nova Zelândia foi originalmente desenvolvido para fins regulatórios. Assim, o valor do WACC correspondente ao percentil 67 era utilizado quando da revisão contratual, que ocorria a cada cinco anos, e o principal objetivo era evitar o risco de subinvestimento pelo concessionário.

77. Para balizar esse processo decisório é necessário levar em consideração que, ao escolher uma taxa de desconto que se revele abaixo do custo de capital real, reduz-se o incentivo para que o concessionário faça investimentos no projeto, o que pode ter por consequência a busca de procedimentos administrativos ou judiciais com o objetivo de retardar investimentos. Por outro lado, uma taxa de desconto muito alta poderá implicar uma tarifa mais alta para os usuários dos serviços.

78. Na utilização do WACC para cálculo da outorga mínima, que é o objeto desta Nota Técnica, o custo social da subestimação do WACC está associado à superestimação da outorga mínima, com risco de leilão vazio e postergação de investimentos essenciais. Por outro lado, a superestimação do WACC levaria à subestimação da outorga mínima, com risco de prejuízo ao erário. Porém, o processo competitivo por meio do leilão, minimiza esse risco ao permitir a correção da subestimação através do ágio em relação à outorga mínima. A utilização de um percentil acima de 50 como padrão reflete a avaliação de que o custo social associado ao risco do leilão vazio é superior ao risco da concessão do ativo por um preço subestimado.

79. Deste modo, sugere-se que o padrão para o cálculo da outorga seja a utilização do percentil 69,15 (média acrescida de meio desvio padrão) para o cálculo do WACC para fins de obtenção da outorga mínima para o caso em tela.

80. O grau de incerteza em torno da determinação do WACC apropriado pode variar dependendo da natureza de diferentes projetos. Dessa forma, sugere-se que outros dois percentis sejam utilizados, de maneira a acomodar essas incertezas em torno do grau de competitividade do leilão. A presente Nota Técnica apresenta a possibilidade utilização de 3 percentis: o percentil 50, correspondente ao ponto médio; o percentil 69,15, correspondente ao ponto médio acrescido de meio desvio padrão; e o percentil 84,13, também correspondente ao ponto médio e acrescido de um desvio padrão.

81. A escolha sobre qual valor do WACC seria o mais adequado para cada ativo (ou grupo de ativos)

a ser concedido é uma prerrogativa do órgão setorial responsável pelo processo licitatório. Contudo, recomenda-se que a decisão em cada projeto leve em consideração fatores que exerçam influência sobre o nível de incerteza associado ao certame, tais como:

- qualidade e estabilidade da regulação setorial;
- nível e fluxo de investimentos exigidos (alto *capex* x baixo *capex*);
- incertezas na implantação e operação do projeto (*greenfield* x *brownfield*), tais como riscos de demanda, prazos para obtenção de licenças e autorizações, e incertezas em relação aos seus custos e tempo de execução dos investimentos
- peculiaridades do projeto em relação aos assemelhados; e
- outros fatores que possam influenciar o nível de incerteza associado ao certame, inclusive fatores associados à conjuntura econômica.

6. Conclusão

82. Com base nas atualizações apresentadas, para setembro de 2018, obteve-se o valor para o custo médio ponderado de capital (WACC) de **8,75%** para o percentil 50, 9,38% para o percentil 69,15 e 10,02% para o percentil 84,13, conforme ilustrado na Tabela 5.

Tabela 5: Cálculo WACC – Setor Portos

Resultado	Portos
Estrutura de Capital	
(A) Participação Capital Próprio	58,5%
(B) Participação Capital Terceiros	41,5%
Custo do Capital Próprio (CAPM)	
(1) Taxa Livre de Risco	2,74%
(2) Taxa Livre de Risco'	4,03%
(3) Taxa de Retorno do Mercado	10,17%
(4) Prêmio de Risco de Mercado	5,93%
(5) Beta Desalavancado	0,882
(6) IR + CSLL	34,0%
(7) Beta Alavancado = $\{(A) + (B) * [1 - (6)]\} / (A) * (5)$	1,294
(8) Prêmio de Risco do Negócio = (4) * (7)	7,67%
(9) Prêmio de Risco Brasil	2,99%
(10) Multiplicador CDS	1,11
(11) Prêmio de Risco Brasil Ajustado = (9) * (10)	3,33%
(12) Custo de Capital Próprio Nominal = (1) + (8) + (11)	13,75%
(13) Taxa de Inflação Americana	2,04%
(14) Custo Real do Capital Próprio (CAPM) = $[1 + (12)] / [1 + (13)] - 1$	11,47%
Custo do Capital de Terceiros	
(15) Custo Real da Dívida	7,46%
(16) Taxa Real Livre de Impostos = (15) * [1 - (6)]	4,92%
WACC	
(17) WACC = (A) x (14) + (B) x (16) - Percentil 50	8,75%
(18) Percentil 69,15 (percentil 50 + meio desvio)	9,38%
(19) Percentil 84,13 (percentil 50 + um desvio)	10,02%

83. Diante do exposto, sugere-se o encaminhamento desta Nota à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos.

Documento assinado eletronicamente

MATHIAS LENZ NETO
Gerente da
GEASF/CPLAN/SUPEF/STN

Documento assinado eletronicamente

RAUL MENEZES DOS SANTOS
Gerente de Projeto
CPLAN/SUPEF/STN

Documento assinado eletronicamente

ELTON MENEZES DO VALE
Chefe de Divisão da
COGER/SEFEL/MF

De acordo. Encaminhe-se ao Subsecretário de Gestão Fiscal da STN, ao Subsecretário de Promoção da Produtividade, Concorrência e Inovação da Seprac e ao Subsecretário de Energia e Estudos Quantitativos da Sefel

Documento assinado eletronicamente

**CRISTINA GONÇALVES
RODRIGUES**
Coordenadora-Geral da
CPLAN/SUGEF/STN

Documento assinado eletronicamente

**ANDREY GOLDNER BAPTISTA
SILVA**
Coordenador-Geral da
COGTS/SEPRAC/MF

Documento assinado eletronicamente

CÉSAR DE OLIVEIRA FRADE
Coordenador-Geral da
COGER/SEFEL/MF

De acordo. Encaminhe-se ao Secretário do Tesouro Nacional, ao Secretário de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência e ao Secretário de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria

Documento assinado eletronicamente

ADRIANO PEREIRA DE PAULA
Subsecretário de Gestão Fiscal da
STN

Documento assinado eletronicamente

**ANGELO JOSÉ MONT'ALVERNE
DUARTE**
Subsecretário de Promoção da
Produtividade e da Concorrência da
Seprac

Documento assinado eletronicamente

**PEDRO CALHMAN DE
MIRANDA**
Subsecretário de Energia e Estudos
Quantitativos da Sefel

De acordo. Encaminhe-se ao Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos.

Documento assinado eletronicamente

**MANSUETO FACUNDO DE
ALMEIDA JÚNIOR**
Secretário do Tesouro Nacional

Documento assinado eletronicamente

**JOÃO MANOEL PINHO DE
MELLO**
Secretário de Promoção da
Produtividade e Advocacia da
Concorrência

Documento assinado eletronicamente

**ALEXANDRE MANOEL
ANGELO DA SILVA**
Secretário de Acompanhamento
Fiscal, Energia e Loteria

Referências

- Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Resolução nº 4903, de 21 de outubro de 2015. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/42647/Resolucao_n__4903.html
- ALEXANDER, G. J.; CHERVANY, N. L.. "On the Estimation and Stability of Beta," *Journal of Financial and Quantitative Analysis* 15 : 123–137, 1980.
- Banco Central do Brasil (BCB), Análise Comparativa de Duas Medidas de Risco-Brasil: Credit Default Swaps e Embi+Br, 31 de outubro de 2007. Disponível em: goo.gl/ZVCG2z. Acesso em 19/10/2017.
- BLUME, M. E. *Betas and Their Regression Tendencies*. *The Journal of Finance*, vol. 30, issue 3, 785-95, 1975.
- BODIE, Z. "Longer Time Horizon 'Does Not Reduce Risk'", *Financial Times*, January 26, 2002.
- BOX, G.E.M.; MULLER, M.E. *A note on the generation of random normal deviates*. *Ann. Math. Statist.* n. 29, pp. 610-611, 1958.
- BREALEY, R.; MYERS, S; ALLEN, A. *Principles of Corporate Finance*, 9th ed. Boston : McGraw-Hill/Irwin, 2008
- COPELAND, T. E.; KOLLER, T.; MURRIN J. *Avaliação de empresas: calculando e gerenciando o valor das empresas*, 3ª ed. Pearson, 2002.
- DAMODARAN, A. *Finanças corporativas aplicadas: manual do usuário*. Porto Alegre, Ed. Bookman, 2002.
- DAMODARAN, A. *What is the Riskfree Rate? A Search for the Basic Building Block*, December 14, 2008.
- DAMODARAN, A. *Avaliação de Investimentos: Ferramentas e Técnicas para a Determinação do Valor de Qualquer Ativo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2014.
- DAMODARAN, A. *Equity Risk Premiums (ERP): Determinants, Estimation and Implications – The 2015 Edition*. Disponível em <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/> . Acesso em 15/16/2018.
- DIMSON, E.; MARCH, P.; STAUNTON, M. *Equity Premia Around the World*. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=1940165> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1940165>, October 7, 2011.
- FALLON, J.; CUNNINGHAM, M. *Regulatory Precedents for Setting the WACC within a Range*. Economic Insights Pty Ltd. Australia, 2014.
- GRAHAM, J. R.; CAMPBELL H. *The theory and practice of corporate finance: evidence from the field*, *Journal of Financial Economics*, 60, (2-3), 187-243, 2001.
- JOURNAL OF FINANCIAL ECONOMICS, *CAPM for estimating the cost of equity capital: Interpreting the empirical evidences*, journal homepage: www.elsevier.com/locate/jfec, 2012.
- KOLLER, T; GOEDHART, M.; WESSELS, D. *Valuation: Measuring and Managing the Value of Companies*. McKinsey & Company. Hoboken, 2015.
- LINTNER, J. *The valuation of risk assets and the selection of risky investments in stock portfolios and capital budgets*. *Review of Economics and Statistics*, v. 47, n. 1, p. 13-37, 1965.
- LUSTOSA, P. R. B.; PONTE, V. M. R.; DOMINAS, W. R. Simulação. In: CORRAR, L. J.; THEÓPHILO, C. R. (Org.). *Pesquisa Operacional para decisão em contabilidade e administração*. São Paulo: Atlas, 2004.
- MARTELANC, R.; PASIN, R.; PEREIRA, F. *Avaliação de Empresas: um guia para fusões e aquisições e private equity*. Editora Pearson, 2014.
- MODIGLIANI, F.; MILLER, M.H. *The Cost of Capital, Corporation Finance and the Theory of Investment*. *American Economic Review*, 48, 261 – 297, 1958.
- MERTON, R. C. "On Estimating the Expected Return on the Market: An Exploratory Investigation." *Journal of Financial Economics*, Vol. 8, pp. 323-361, 1980.
- MILES, J. A.; EZZELL J. R. *The Weighted Average Cost of Capital, Perfect Capital Markets, and Project Life: A Clarification*, 1980.

MITRA, S. *Revisiting WACC*. Journal of Management & Business Research. Volume 11, Issue 11, Version 1.0, 2011.

MYERS, S.C. *Interactions of Corporate Financing and Investment Decisions: Implications for Capital Budgeting*. 1974.

NEW ZEALAND COMMERCE COMMISSION. Input Methodologies (Electricity Distribution and Gas Pipeline Services) Reasons Paper. 2010. Disponível em: <https://www.comcom.govt.nz/regulated-industries/input-methodologies-2/electricity-distribution/input-methodologies-for-electricity-distribution-services/>

SANVICENTE, A. Z., CARVALHO, M. R. *Determinants of the implied equity risk premium in Brazil*. Working Paper 430. Fundação Getúlio Vargas, Escola de Economia de São Paulo, 2016

SHARPE, W. F. *Capital asset prices: a theory of market equilibrium under conditions of risk*. Journal of Finance, v. 19, n. 3, p. 425- 442, 1964.

WELCH, I. *The Consensus Estimate for the Equity Premium by Academic Financial Economists in December 2007*, working paper, Brown University, 2008

Anexo 1 – Amostras de Debêntures consideradas no cálculo do Custo de Capital de Terceiros

Amostra de Debêntures de Infraestrutura de Transportes		
Emissor	Código	ISIN
Debêntures Incentivadas		
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S/A	AGRU11	BRAGRUDBS006
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S/A	AGRU12	BRAGRUDBS048
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S/A	AGRU21	BRAGRUDBS014
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S/A	AGRU31	BRAGRUDBS022
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S/A	AGRU41	BRAGRUDBS030
CONCESSIONÁRIA DO SISTEMA ANHANGUERA-BANDEIRANTES S/A	ANHB15	BRANHBDBS094
CONCESSIONÁRIA DO SISTEMA ANHANGUERA-BANDEIRANTES S/A	ANHB16	BRANHBDBS044
CONCESSIONÁRIA DO SISTEMA ANHANGUERA-BANDEIRANTES S/A	ANHB18	BRANHBDBS008
ARTERIS S/A	ARTR35	BRARTRDBS054
CONCESSIONÁRIA AUTO RAPOSO TAVARES S/A	CART12	BRRPTADB017
CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DOS IMIGRANTES S/A	ECOV12	BRECOVDBS036
CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DOS IMIGRANTES S/A	ECOV22	BRECOVDBS044
CONC. RODOV. INTERI. PAULISTA S/A	IVIA24	BRIVIADB041
MRS LOGÍSTICA S/A	MRSL17	BRMRSADB081
MRS LOGÍSTICA S/A	MRSL27	BRMRSADB099
ODEBRECHT TRANSPORT S/A	ODTR11	BRODTRDBS006
CONCESSIONÁRIA DA RODOVIA DOS LAGOS S/A	RDIA12	BRRDLADB010
RODONORTE CONC. DE RODOVIAS INTEGRADAS S/A	RDNT14	BRRDNTDBS040
RODONORTE CONC. DE RODOVIAS INTEGRADAS S/A	RDNT26	BRRDNTDBS073
CONCESSIONÁRIA RODOVIAS DO TIETE S/A	RDVT11	BRRDVTDBS001
RODOVIAS INTEGRADAS DO OESTE S/A	RVIO14	BRVIALDBS037
TCP TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ S/A	TCPA31	BRTCPADB027
VALE S/A	VALE18	BRVALEDBS051
VALE S/A	VALE19	BRVALEDBS093
VALE S/A	VALE28	BRVALEDBS069
VALE S/A	VALE29	BRVALEDBS045
VALE S/A	VALE38	BRVALEDBS077
VALE S/A	VALE48	BRVALEDBS085
VLI MULTIMODAL S/A	VLIM11	BRVIMDBS008
VLI OPERACOES PORTUARIAS S/A	VLIO11	BRVLOIDBS004
CONC. DE ROD. DO OESTE DE SP - VIAESTE S/A	VOES16	BRVOESDBS081
CONC. DE ROD. DO OESTE DE SP - VIAESTE S/A	VOES25	BRVOESDBS073
Dbêntures Não Incentivadas		
CONCESSIONÁRIA AUTO RAPOSO TAVARES S/A	CART22	BRRPTADB025
CONCESSIONÁRIA ROTA DAS BANDEIRAS S/A	CBAN11	BRCRBDBS009
CONCESSIONÁRIA ROTA DAS BANDEIRAS S/A	CBAN21	BRCRBDBS017
CCR S/A	CCRDD1	BRCCRODBS0G5
ECORODOVIAS CONCESSÕES E SERVIÇOS S/A	ECCR22	BRERDVDBS045
ECORODOVIAS CONCESSÕES E SERVIÇOS S/A	ECCR32	BRERDVDBS052
CONCESS. ROD. A. S. E C. PINTO S/A - ECOPISTAS	ECPT11	BRASCPDBS003
CONCESS. ROD. A. S. E C. PINTO S/A - ECOPISTAS	ECPT21	BRASCPDBS011
CONCESS. ROD. A. S. E C. PINTO S/A - ECOPISTAS	ECPT31	BRASCPDBS029
CONCESS. ROD. A. S. E C. PINTO S/A - ECOPISTAS	ECPT41	BRASCPDBS037
RODOVIAS DAS COLINAS S/A	RDCO24	BRCOLNDBS046
RODOVIAS DAS COLINAS S/A	RDCO34	BRCOLNDBS053
TRIÂNGULO DO SOL AUTO - ESTRADAS S/A	TSAE22	BRTRIADB020

Anexo 2 – Exemplos de Agências Reguladoras que consideram WACC acima do ponto médio

País Regulador, Período Regulatório	Setor	Ponto médio (WACC "vanilla" nominal)	Basis points acima do ponto médio
Australia			
AER, 2014-15	Distribuição de Energia	7,43	61
		7,43	37
ERA (WA), 2014	Trans. & Distribuição de Gás	6,43	13
ESC (Vic), 2013	Abastec. & Saneamento	6,89	20.5
ESC (Vic), 2008	Distribuição de Gás	8,97	18
Europa			
Denmark, 2008	Distribuição de Energia	7,5	Nenhum
France, 2013-16	Transmissão de Gás	6,5	300 bp de incremento para alguns investimentos
Estados Unidos da América			
FCC, 2014 até redef.	Telecomunicações	7,84	66
FERC, (2014)	Transmissão de Energia	7,19	60
Indiana, 2013 -	Energia Elétrica	6,89	8.5
Florida, 2013-16	Energia Elétrica	8,39	0.5
Maryland, 2013-reset	Distribuição de Energia	7,63	0.5
Pennsylvania, 2013-reset	Distribuição de Energia	7,85	14.0
New York, 2014 -reset	Energia Elétrica	6,91	19.0
	Gás	6,91	24.0

Fonte: Adaptado de Fallon e Cunningham (2014)

Anexo 3 – Forma de obtenção e cálculo dos dados

ESTRUTURA DE CAPITAL

- **Percentual de Participação de Capital de Próprio: (%E) e Percentual de Participação de Capital de Terceiros: (%D)**

Página Aswath Damodaran: http://www.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/data.html.

Acesso à planilha: Menu “Current Data”, opção “Risk/Discount Rate”, opção “Total Beta by Industry Sector”, opção “Global”.

CUSTO DE CAPITAL PRÓPRIO (CAPM)

- **Taxa Livre de Risco: (R_f)**

Cálculo: Média das yields de fechamento de mês dos últimos 12 meses do US treasury bond de 10 anos.

Fonte: Terminal Bloomberg – código GT10 Govt.

- **Taxa Livre de Risco estrutural: (R'_f)**

Cálculo: Média das yields de fechamento de mês desde janeiro de 1995 do US treasury bond de 10 anos.

Fonte: Terminal Bloomberg – código GT10 Govt.

- **Taxa de Retorno de Mercado: (R_m)**

Cálculo: O retorno mensal do índice de ações Standard & Poors 500 (S&P500), a partir do logaritmo neperiano entre os valores de fechamento de mês do índice S&P500, desde janeiro de 1995. A partir disso, faz-se uma média dos retornos mensais.

Fonte: Terminal Bloomberg – código SPXT Index.

- **Prêmio de Risco de Mercado: ($R_m - R'_f$)**

Cálculo: Média do retorno mensal do ($R_m - R'_f$) desde janeiro de 1995. Para se obter o prêmio de risco de mercado anual a taxa mensal é anualizada, conforme Equação 1.

$$\text{Prêmio de Risco de Mercado Anual} = (1 + \text{Prêmio de Risco de Mercado Mensal})^{12} - 1 \quad (1)$$

- **Beta Desalavancado Ajustado: (β_u)**

Ver estrutura de capital.

- **Beta Alavancado Ajustado: (β_l)**

Cálculo: O Beta desalavancado ajustado é realavancado pela estrutura de capital esperada da companhia, chegando ao Beta alavancado ajustado pela Equação 2.

$$\beta_u (1 + (1 - IR) * \frac{D}{E}) \quad (2)$$

- **Prêmio de Risco Brasil: (R_p)**

Cálculo: Média com base diária do CDS de 10 anos. Para se chegar ao R_p , o resultado obtido é multiplicado pelo multiplicador de volatilidade (Mvol) que é obtido pela Equação 3.

$$M_{vol} = \frac{\sigma rIBOV}{\sigma rDI} \quad (3)$$

Onde:

$\sigma rIBOV$ = desvio padrão dos retornos diários do índice Ibovespa nos últimos 5 anos, apurados pelo logaritmo neperiano das variações dos índices diários;

σrDI = desvio padrão dos retornos diários de 10 anos com base nos contratos futuros de taxa média de Depósitos Interfinanceiros de um dia (DI), apurados nos últimos 5 anos. Para apurar a taxa de 10 anos, efetuou-se interpolação linear das taxas dos contratos com vencimento em janeiro imediatamente inferior e superior ao prazo de dez anos.

Fonte:

- CDS: Terminal Bloomberg – código CDS10Y;

- Retornos diários do índice Ibovespa; e

- Depósitos Interfinanceiros de um dia (DI).

Prêmio de Risco Brasil ajustado: (R_{pa})

$$R_{pa} = R_p * M_{vol} \quad (4)$$

- **Custo de Capital Próprio Nominal: (K_e Nominal)**

$$R_f + \beta_l * (R_m - R'_f) + R_{pa} \quad (5)$$

- **Taxa de Inflação Americana: ($\pi_{americana}$)**

Cálculo: O *yield* da *treasury bond* de 10 anos é obtida (Código GT10 Govt) e o *yield* da *Treasury real* (TIPS) de 10 anos (Código GTII10 Govt). Dados obtidos na bloomberg com base mensal para os últimos 12 meses.

Para cada um dos últimos 12 meses, calcula-se a inflação implícita entre os dois títulos a partir da Equação 5. Por fim, para se chegar a $\pi_{americana}$ calcula-se a média dos resultados da inflação implícita dos últimos 12 meses.

$$\pi_{americana} = \frac{1 + \text{Nominal Treasury Rate}}{1 + \text{TIPs Rate}} - 1 \quad (6)$$

Fonte: Terminal Bloomberg Códigos – GT10 Govt (treasury bond de 10 anos) e GTII10 Govt (Treasury real de 10 anos).

- **Custo Real do Capital Próprio: (K_e)**

$$K_e = \frac{1 + K_e \text{ Nominal}}{1 + \pi_{americana}} - 1 \quad (7)$$

CUSTO DE CAPITAL DE TERCEIROS

- **Custo Real da Dívida: (K_{dr})**

Cálculo: São as *yields* das debêntures do setor de logística. Para o caso de debêntures incentivadas foi utilizado o seguinte procedimento para retirada do benefício tributário:

- obter uma taxa nominal equivalente, a partir da adição da taxa de inflação projetada;
- dividir este valor por 0,85, a título de reversão do benefício tributário; e
- retirar novamente a taxa de inflação, obtendo-se uma taxa real.

O custo real da dívida é obtido através do cálculo da média dos *yields* diários médios até o vencimento aferidos nos últimos 12 meses conforme Equação 8.

$$K_{dr} = \frac{\sum_{d=1}^n R_d}{n} \quad (8)$$

Em que:

R_d = média diária da rentabilidade anual real das debêntures da amostra, apuradas no mercado secundário (já sem o efeito do benefício tributário);

n = número de observações em dias úteis nos últimos 12 meses.

Fonte: Terminal Bloomberg

Comando Bloomberg (suplemento Excel):

BDH(G20 &"@ANDE corp";"YLD_YTM_MID";\$F\$16;\$F\$17;"cols=2;rows=252"). Onde: \$F\$16: data inicial, \$F\$17: data final, G20: ativo

- **Custo da Real da Dívida Livre de Impostos: (K_d)**

$$K_d = K_{dr} * (1 - T_m) \quad (9)$$

- **WACC:**

$$WACC = \%E * K_e + \%D * K_d \quad (10)$$

¹ Disponível em <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>. Acesso em 01/10/2018.

² Nota Técnica 212/2016-SEM/ANEEL, de 20/09/2016. Disponível em http://www2.aneel.gov.br/aplicacoes/audiencia/arquivo/2016/065/documento/nt_212_srm.pdf. Acesso em 01/10/2018.

³ A *Duration* de um fluxo de caixa é uma medida de sua sensibilidade à variação taxa de juros. É calculada a partir dos valores presentes cupons, ponderados por seus prazos.

⁴ Disponível em <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>. Acesso em 01/10/2018.

⁵ Banco Central do Brasil, Análise Comparativa de Duas Medidas de Risco-Brasil: *Credit Default Swaps* e *Embi+Br*, 31 de outubro de 2017. Disponível em: <http://www4.bcb.gov.br/gci/focus/x20071031-an%C3%A1lise%20comparativa%20de%20duas%20medidas%20de%20risco-brasil.pdf>. Acesso em 19/10/2017

⁶ É um índice que representa o desempenho médio das cotações das ações negociadas na Bolsa de Valores de São Paulo. É formado pelas ações com maior volume negociado nos últimos meses.

⁷ A Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011, criou incentivo tributário, que consiste em alíquota zero de Imposto de Renda para a Pessoa Física que investir em debêntures de projetos classificados, por autoridade governamental, como prioritários. As concessões de infraestrutura estão no rol de projetos prioritários.

⁸ Inflação equivalente à expectativa de inflação, apurada pelo Boletim Focus do Banco Central, ajustada para o prazo de vencimento das debêntures.

⁹ Contribuição Social sobre o Lucro Líquido. A alíquota da CSLL é de 9% (nove por cento) para as pessoas jurídicas em geral, e de 15% (quinze por cento), no caso das pessoas jurídicas consideradas instituições financeiras, de seguros privados e de capitalização.

¹⁰ Imposto de Renda sobre Pessoa Jurídica. A alíquota do IRPJ é de 15% (quinze por cento) sobre o lucro apurado, com adicional de 10% sobre a parcela do lucro que exceder R\$ 20.000,00 / mês.



Recursos Naturais e Saneamento, em 29/10/2018, às 18:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Angelo José Mont'Alverne Duarte, Subsecretário(a) de Promoção da Produtividade, Concorrência e Inovação**, em 29/10/2018, às 18:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Raul Menezes dos Santos, Gerente de Análise e Monitoramento de Projetos**, em 30/10/2018, às 09:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Cristina Goncalves Rodrigues, Coordenador(a)-Geral de Planejamento de Operações Fiscais**, em 30/10/2018, às 09:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **César de Oliveira Frade, Coordenador(a)-Geral de Estudos Quantitativos em Regulação**, em 30/10/2018, às 09:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Elton Menezes do Vale, Chefe de Divisão**, em 30/10/2018, às 11:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Calhman de Miranda, Subsecretário(a) de Energia e Estudos Quantitativos**, em 30/10/2018, às 11:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **João Manoel Pinho de Mello, Secretário(a) de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência**, em 30/10/2018, às 11:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Manoel Angelo da Silva, Secretário(a) de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria**, em 30/10/2018, às 11:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mathias Lenz Neto, Gerente**, em 30/10/2018, às 14:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mansueto Facundo de Almeida Junior, Secretário(a) do Tesouro Nacional**, em 30/10/2018, às 17:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fabiano Maia Pereira, Subsecretário(a) de Política Fiscal Substituto(a)**, em 30/10/2018, às 19:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1333547** e o código CRC **D9DD0F7C**.