

NOTA TÉCNICA CONJUNTA

Nº 06/2020 – Gerência de Estruturação de Projetos 1/Gerência do Meio Ambiente

Assunto: Elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental referentes à área portuária localizada dentro da poligonal do Porto de Santos-SP, denominada área **STS08** no âmbito do planejamento setorial.

Referências: Ofício nº 144/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro de 2019.

Destinatário: Diretor de Planejamento da EPL

I - INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica Conjunta tem por objetivo descrever o processo de análise e atualização dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da área denominada **STS08**, localizada dentro da poligonal do Porto de Santos na cidade de Santos-SP, destinada à movimentação e armazenagem de derivados de petróleo.

2. A Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL foi instada por meio do Ofício nº 144/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro de 2019, a realizar a atualização do estudo do terminal portuário em área localizada no Porto de Santos na cidade de Santos-SP.

3. De maneira geral, o processo de elaboração e atualização de estudos consiste na análise das informações e premissas originalmente adotadas, em especial as seguintes verificações:

- Revisão e atualização da situação jurídica e contratual das áreas/instalações a serem licitadas, incorporando o resultado das discussões dos outros processos de áreas já licitadas pelo Governo Federal;
- Revisão e atualização da situação atual da área, tais como: dimensão da área, *layout*, tipo de carga, acessos, inventário de bens existentes, operação etc.;
- Revisão e atualização das premissas operacionais do estudo, tais como: demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, taxa de câmbio, impostos, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
- Avaliação de ativos existentes e situação locacional da área;
- Incorporação de determinações/contribuições de órgãos intervenientes tais como Tribunal de Contas da União - TCU, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, ocorridas em rodadas anteriores de leilões portuários;
- Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

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

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução 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 – PNL (2017);	Planejamento setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Santos (2006);	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração do Porto de Santos-REPS (2014);	Regulamento do Porto (REP)
Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2027, da Empresa de Pesquisa Energética – EPE;	Planejamento setorial
Nota de Esclarecimento – NE-EPE-DPG-SDB-02 (2020)	Planejamento setorial

Tabela 1 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados

Fonte: EVTEA Áreas STS08

5. Convém ressaltar que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA de áreas portuárias possuem nível de detalhamento conceitual, servindo como indicativo para a exploração futura da área no que se refere à solução de engenharia.

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

7. Dessa forma, o projeto que será efetivamente implantado após a licitação, é definido pelo licitante vencedor, aprovado preliminarmente pelo Poder Concedente por meio do PBI - Plano Básico de Implantação, e, posteriormente, deve conter aprovação da Autoridade Portuária previamente à execução das obras.

8. A responsabilidade pelo projeto efetivo, portanto, caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica – ART do engenheiro responsável.

9. Partindo dessa premissa, o objetivo do presente estudo de viabilidade é definir a partir de uma solução de engenharia conceitual os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

II - CONTEXTUALIZAÇÃO

10. Em um contexto histórico recente, o TCU realizou processo de acompanhamento e análise dos estudos de viabilidade e minutas de editais e contratos referentes ao Bloco 1 do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP do Governo Federal. Os referidos estudos e

minutas foram encaminhados para análise em outubro de 2013, tendo sido realizados os seguintes procedimentos de acompanhamento:

- 15/10/2013 – Autuado no TCU, o Processo TC 029.083/2013-3, para análise dos editais de licitação referentes ao Bloco 1 do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal (Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e terminais de Outeiro e Miramar).
- 11/12/2013 – Exarado o Acórdão nº 3.661/2013/TCU-Plenário, que condicionou a publicação dos editais de licitação à adoção de 19 providências:
- 30/12/2013 – Apresentado pela Advocacia-Geral da União – AGU o Pedido de Reexame em face do Acórdão nº 3.361/2013, reconhecendo a contribuição do acórdão para o aprimoramento dos procedimentos licitatórios, mas fazendo ressalvas sobre um de seus itens (9.1) e quatro de seus subitens: (9.1.13; 9.1.14; 9.1.15 e 9.1.17), agrupados em três temas: condicionamento de que todas as providências sejam atendidas para que se publiquem os editais de licitação; necessidade de utilização dos estudos da USP para definição das tarifas utilizadas nos estudos; e imposição de tarifas-teto para todos os terminais do programa.
- 24/1/2014 – Protocolado no TCU documento atestando o atendimento de 15 das 19 providências indicadas nos subitens do Acórdão nº 3.661/2013.
- 25/2/2014 – Autuado no TCU o Processo nº 004.440/2014-5 (atualmente apensado ao processo principal 029.083/2013-3), para monitoramento das condicionantes estabelecidas no Acórdão nº 3.661/2013.
- 11/6/2014 – Exarado, no Processo nº 004.440/2014-5, o Acórdão nº 1.555/2014/TCU-Plenário, atestando o cumprimento de 15 das 19 condicionantes:
- Na sequência, o Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo opôs Embargos de Declaração, alegando supostas omissões e contradições no Acórdão nº 1.555/2014, que havia atestado o cumprimento de 15 das 19 condicionantes. O embargante alegou, em suma, que: (i) cabe ao Poder Legislativo monitorar os gastos públicos, com o auxílio do TCU; (ii) na condição de autor de representação autuada sob o nº TC 012.687/2013-8 (que questiona a legalidade da Portaria nº 38/2013, da SEP/PR), o referido deputado dispõe de legitimidade para defender os interesses da Nação; e (iii) que os fatos apontados na referida representação guardam sintonia com o objeto do processo TC 004.440/2014-5.
- 18/7/2014 – Conhecimento via despacho do TCU, dos Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo.
- 25/7/2014 – Interposto pela AGU, agravo em face do despacho anterior, alegando ilegitimidade do embargante, sob o fundamento de que o parlamentar não seria parte nem terceiro interessado no processo em questão.
- 12/11/2014 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 3.143/2014/TCU-Plenário, negando provimento ao Agravo interposto pela AGU.

- 11/3/2015 – Pedido de vistas ao Processo nº 029.083/2013-3, pelo Ministro Vital do Rêgo, em Sessão Ordinária do Plenário do TCU.
- 15/4/2015 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 828/2015/TCU-Plenário, negando provimento aos Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo.
- 6/5/2015 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, autorizando as licitações do Bloco 1 do PAP.
- 31/7/2015 – Solicitados pela Seinfra Hidroferrovias do TCU à SEP/PR, esclarecimentos sobre os estudos referentes ao Bloco 1, Fase 1 (áreas prioritárias) do PAP.
- 11/8/2015 – Enviados pela SEP/PR ao TCU, os esclarecimentos em relação a todos os questionamentos levantados.
- 30/9/2015 – Proferido, pelo o Acórdão nº 2.413/2015/TCU-Plenário, atestando que não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhassem o regular prosseguimento do processo licitatório do Bloco 1, Fase 1, do PAP, tendo determinado o seguinte:
- 23/11/2016 – Publicação do Acórdão nº 2.990/2016/TCU-Plenário, dando autorização à instauração do procedimento licitatório do Leilão n. 01/2017-ANTAQ, referente ao Terminal de Trigo do Rio de Janeiro;
- 29/11/2017 – Publicação do Acórdão nº 2.666/2017/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame de áreas não afeta às operações portuárias destinadas à movimentação de GLP (Gás liquefeito de Petróleo) em Belém/PA, áreas BEL05, BEL06 e MIR01;
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 122/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal portuário destinado à movimentação de veículos do porto de Santos/PR, denominado STS08 no âmbito do planejamento setorial.
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 123/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação dos certames dos terminais portuários destinados à movimentação de carga geral, prioritariamente papel e celulose, localizados nos portos de Itaqui/MA e Santos/PR, denominados IQI18 e PAR01, respectivamente, no âmbito do planejamento setorial.
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 124/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal voltado à movimentação e armazenagem de cavacos de madeira a granel para exportação no Porto de Santana/AP denominado MCP01 no âmbito do planejamento setorial;
- 26/09/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.261/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal portuário destinado à movimentação de granéis líquidos combustíveis do porto de Vitória/ES, denominado VIX30 no âmbito do planejamento setorial.
- 24/10/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.436/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granéis líquidos

combustíveis do porto de Cabedelo/PB, denominados AI-01, AE-10 e AE-11 no âmbito do planejamento setorial.

- 28/11/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.732/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granéis líquidos combustíveis do Complexo Portuário Belém/Vila do Conde, denominados BEL02A, BEL02B, BEL04, BEL08, BEL09 e VDC12 no âmbito do planejamento setorial.
- 13/03/2019 – Publicação do Acórdão nº 490/2019/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granéis líquidos combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, denominado STS13A no âmbito do planejamento setorial.
- 31/07/2019 – Publicação do Acórdão nº 1792/2019/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal portuário destinado à movimentação de contêineres do Complexo Portuário de Suape/PE, denominado SUA05 no âmbito do planejamento setorial.
- 19/02/2020 – Publicação do Acórdão nº 352/2020/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de combustíveis no Porto do Itaqui/MA, denominados IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13 no âmbito do planejamento setorial.

11. As indicações de aperfeiçoamentos/correções sugeridas pelo TCU ao longo das discussões anteriores no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários, acima mencionadas, foram assumidas no presente estudo, como se notará ao longo da Nota Técnica.

III - O ESTUDO

12. O estudo foi desenvolvido originalmente pela Autoridade Portuária do Porto de Santos, que encaminhou os estudos para a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA). A Empresa de Planejamento e Logística-EPL, conforme determinação de Ofício nº 144/2019 DNOP-SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro de 2019, foi demandada a realizar a revisão e atualização do estudo.

13. Entre 16 e 17 de outubro de 2019, foi realizada visita técnica ao terminal em questão pela equipe técnica da Empresa de Planejamento e Logística - EPL.

14. Em 05 de dezembro de 2019, a primeira versão do estudo foi encaminhada via correio eletrônico para o MINFRA.

15. Foram conduzidas várias reuniões com ANP, MME, Ministério da Economia e Secretaria do PPI para obter *feedback* das principais premissas do estudo.

16. Em função do *feedback* recebido, foram realizadas ajustes no estudo, cujos documentos passam a conter a denominação "**rev.01**".

17. Na sequência, são abordadas tanto as premissas que basearam a primeira versão do estudo, quanto os ajustes realizados na nova versão (**rev.01**) do estudo da área **STS08**.

IV – ELABORAÇÃO DO ESTUDO

18. Inicialmente, em observância às recomendações e determinações do TCU adotou-se a estrutura organizacional dos demais estudos do Governo Federal, que tem por objetivo possibilitar que os licitantes venham a ter informações mais completas sobre o projeto, facilitando a tomada de decisão e dando mais transparência ao processo.

19. Neste sentido, a seguir, apresenta-se a estrutura do EVTEA:

- Seção A – Apresentação;
- Seção B – Estudo de Mercado;
- Seção C – Engenharia;
- Seção D – Operacional;
- Seção E – Financeiro; e
- Seção F – Ambiental.

20. A seguir, discorre-se sobre as análises realizadas em cada seção do estudo.

Seção A – Apresentação

21. A “Seção A – Apresentação” disponibiliza informações obrigatórias sobre o EVTEA, em atendimento à norma que regulamenta a elaboração e estudos de viabilidade de arrendamentos do setor portuário– Resolução nº 3.220-ANTAQ/2014, podendo-se citar:

- Justificativa para o projeto;
- Data-base do estudo;
- Responsabilidade técnica sobre a elaboração e atualização do estudo;
- Padrão normativo do estudo;
- Descrição do Porto;
- Descrição da Área.

22. Em síntese, são abordadas informações gerais do estudo, incluindo as informações sobre a atualização do estudo e aquelas relacionadas às novas exigências normativas em razão da Resolução nº 3.220-ANTAQ/2014.

23. Em relação às atualizações do estudo entregue pela Autoridade Portuária, informa-se que a data base original, que era 04/2019, foi alterada para 09/2019.

24. O tamanho da área também foi alterado de 175.514m² para 137.319m².

Seção B – Estudo de Mercado

25. Esta seção trata da previsão de demanda e de análise de mercado, envolvendo os quantitativos projetados de movimentação e armazenagem de grãos líquidos, no terminal **STS08**, situado no Porto Organizado de Santos e “Estimativas de Preços” a serem cobrados dos usuários pelos serviços prestados.

26. A análise de demanda por movimentação portuária no terminal de derivados de petróleo na área **STS08** tem por objetivo verificar a viabilidade econômica do empreendimento, orientando o dimensionamento e o porte do projeto. Essa análise é realizada a partir da avaliação do mercado e tem como resultado projeções de demanda em nível macro e micro.

27. Nesse sentido, para estimar a demanda potencial relativa à área **STS08**, serviram de base à projeção da demanda dos seguintes estudos:

- Nota de Esclarecimento – NE-EPE-DPG-SDB-02 (2020);
- Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2029, da Empresa de Pesquisa Energética – EPE; e
- Histórico dos volumes anuais movimentados no Terminal da Alamoã nos últimos seis anos, por Produto e por Ponto de Recepção e de Entrega, com base na Portaria ANP nº 251, de 07/11/2000.

28. O terminal **STS08** encontra-se alocado no “Cluster de São Paulo”. 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 para o horizonte de 2016 a 2060 possui taxa média de crescimento da ordem de **2,03%**, conforme tabela a seguir.

CLUSTER SÃO PAULO	
ANO	EVOLUÇÃO (%)
2016 – 2020	6,67%
2020 – 2030	1,83%
2030 – 2040	1,78%
2040 – 2050	1,44%
2050 – 2060	1,25%
2016 - 2060	2,03%

Tabela 2: Projeção de demanda para derivados de petróleo no “Cluster de São Paulo”
Fonte: Elaboração própria, a partir do relatório “Projeção de Demanda e Carregamento da Malha” (Ano Base, 2016)

29. O PNLP estima que a demanda prevista para derivados de petróleo deve ultrapassar 24 milhões de toneladas no ano de 2060. O gráfico a seguir demonstra a evolução da movimentação projetada.

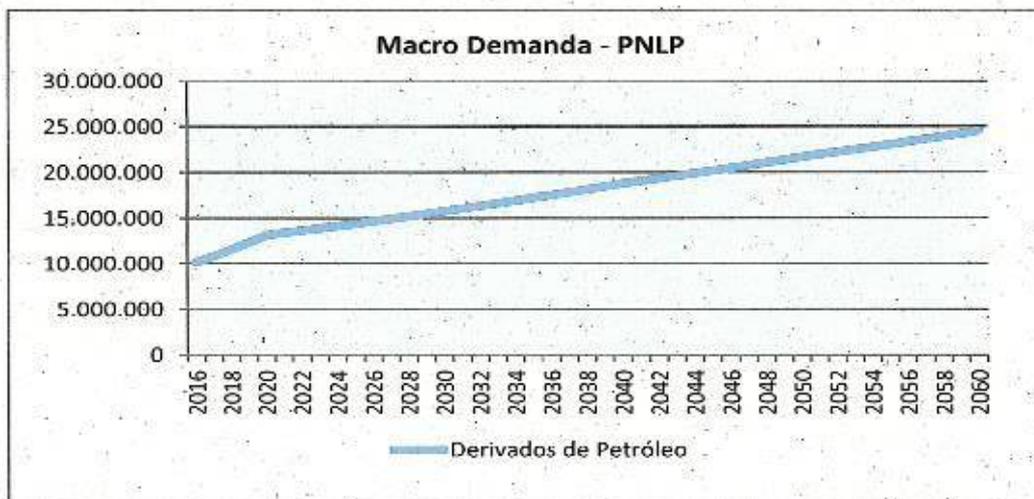


Gráfico 1: Projeção tendencial de movimentação de Derivados de Petróleo no Cluster São Paulo (em t)
Fonte: Elaboração própria, a partir do PNL (2017)

30. As previsões do PNL apontam previsões de movimentação de "Derivados de Petróleo" no Cluster de São Paulo, o qual abarca justamente o Complexo Portuário de Santos, apontando o comportamento genérico para os derivados de petróleo até o ano de 2060, impossibilitando a identificação da demanda atraída por um terminal específico.

31. As projeções do Plano Mestre de Santos (2019) não foram utilizadas para as projeções de demanda no cenário tendencial tendo em vista que os dados utilizados são de 2017. Além disso, algumas mudanças estão ocorrendo no mercado de refino brasileiro tais como:

- Reposicionamento Estratégico da Petrobras que envolve o desinvestimento em ativos diversos para concentrar sua atuação na área de exploração e produção de petróleo e gás;
- A Petrobras celebrou um Termo de Compromisso de Cessação com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE por meio do qual a Petrobras se compromete a vender oito refinarias de petróleo, incluindo os ativos relacionados a transporte de combustível;
- Resolução nº 9, de 9 de maio de 2019 que estabelece diretrizes para a promoção da livre concorrência na atividade de refino no País.

32. Nesse sentido, para estimar o cenário tendencial de derivados de petróleo, foram adotadas as taxas de crescimento/decréscimo da Nota de Esclarecimento – NE-EPE-DPG-SDB-02 (2020) e o Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2029, da Empresa de Pesquisa Energética – EPE.

33. Cabe observar que a demanda macro identificada para os arrendamentos **STS08** e **STS08A** reflete as operações de logística das refinarias instaladas no Estado de São Paulo, bem como a demanda potencial de mercado.

34. Cita-se que no caso dos arrendamentos **STS08** e **STS08A** o histórico dos volumes anuais movimentados nos terminais, por produto e por ponto de recepção e entrega, foi levantado com base na Portaria ANP nº 251, de 07/11/2000 referente ao período entre 2014 a 2019.

35. A partir das taxas de crescimento e decréscimo apresentadas na Nota de Esclarecimento – NE-EPE-DPG-SDB-02/2020 e no Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2029, da Empresa de Pesquisa Energética – EPE é possível estimar a movimentação portuária no cenário tendencial para o período de 25 anos. Consideram-se as taxas de crescimento para as regiões Sudeste e Centro Oeste, tendo em vista a área de influência do arrendamento **STS08**. A tabela a seguir mostra as taxas de evolução da demanda de derivados de petróleo para as regiões Sudeste e Centro Oeste.

Projeções de Derivados de Petróleo - EPE							
Sudeste	2020 (m³)	2030 (m³)	2040 (m³)	2045 (m³)	2020-2030	2030-2040	2020-2045
Gasolina A	11.819	11.778	13.758	13.580	-0,03%	1,6%	0,6%
Óleo Diesel A	22.188	24.206	27.601	29.179	0,87%	1,3%	1,1%
Óleo Combustível (bunker)	3.440	4.793	5.939	6.561	3,37%	2,2%	2,6%
Total Sudeste	37.447	40.777	47.298	49.320	0,86%	1,5%	1,1%
Centro Oeste	2020	2030	2040	2045	2020-2030	2030-2040	2020-2045
Gasolina A	2.653	2.847	3.550	3.579	0,71%	2,2%	1,2%
Óleo Diesel A	8.132	9.303	10.123	10.491	1,35%	0,8%	1,0%
Óleo Combustível (bunker)	1	1	1	1	0,0%	0,0%	0,0%
Total Centro Oeste	10.786	12.151	13.674	14.071	1,2%	1,2%	1,1%
Total Gasolina A	14.472	14.625	17.308	17.159	0,1%	1,7%	0,7%
Total Óleo Diesel A	30.320	33.509	37.724	39.670	1,0%	1,2%	1,1%
Total Óleo Combustível (bunker)	3.441	4.794	5.940	6.562	3,4%	2,2%	2,6%
Total Geral/Sudeste/Centro Oeste	48.233	52.928	60.972	63.391	0,93%	1,4%	1,1%

Tabela 3: Taxa de Crescimento da Demanda de Derivados
 Fonte: Elaboração própria, a partir da Nota Esclarecimento - EPE.

36. Assim, o presente estudo adota as informações da Nota de Esclarecimento – NE-EPE-DPG-SDB-02/2020 e do Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2029, da Empresa de Pesquisa Energética – EPE, que apresenta informações mais recentes e acuradas.

37. Nesse sentido, como o terminal **STS08** está em operação, observa-se o histórico das movimentações de derivados de petróleo realizadas para o estabelecimento do ponto de partida das projeções de demanda portuária. A tabela a seguir evidencia a movimentação portuária entre 2014 e 2019.

Produto/t	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Diesel/OD	2.127.366	1.659.369	1.481.099	1.920.103	1.906.799	1.246.242
GLP	994.384	1.011.358	1.202.378	907.003	877.643	732.676
Gasolina	1.232.498	1.113.701	1.003.364	1.278.956	1.273.274	1.281.543
OC	3.841.804	3.982.518	3.227.510	3.471.868	3.071.772	3.215.337
TOTAL	8.196.053	7.766.947	6.914.351	7.577.930	7.129.488	6.475.798

Tabela 4: Histórico de derivados movimentados em toneladas no Porto de Santos de 2014 – 2019
 Fonte: Resolução nº 251/ANP, elaboração própria

38. Assim, o ponto de partida das projeções de demanda portuária para os terminais **STS08** e **STS08A** foi ajustado a partir de 2019, principalmente, nas movimentações de Diesel, GLP e bunker e Óleo combustíveis e gasolina.

39. Ressalta-se que os terminais **STS08** e **STS08A** atuam no Complexo como regulador do estoque da produção de derivados da Petrobras, realizando as seguintes atividades: transferência e recebimento de produtos de embarcações, abastecimento de bunker nas embarcações atracadas no Complexo, embarque dos produtos das refinarias e envio de GLP para empresas distribuidoras localizadas na Região Sudeste e Centro Oeste.

40. O Complexo Portuário de Santos é responsável por aproximadamente 40% do abastecimento desse combustível no País, por meio dos terminais localizados na região da

Handwritten signatures and initials:
 G/63, Manda, and other illegible marks.

Alamoá/Santos. O produto bunker é composto pela mistura entre o óleo combustível (derivado escuro) e o óleo diesel, sendo que majoritariamente composto por óleo combustível.

41. Nesse sentido, para dimensionar a demanda macro do derivado bunker para o período do estudo em análise, partiu-se dos dados históricos disponibilizados pela CODESP com relação ao consumo de bordo das embarcações (bunker) entre 2014 a 2018. Verificou-se que o consumo de bunker representou 53,73% em média do total movimentado de óleo combustível. Assim, aplicou-se este percentual sobre a demanda futura de óleo combustível, tendo em vista que a individualização da movimentação do produto bunker é necessária em função do preço diferenciado, conforme será detalhado na seção de estimativa dos preços dos serviços. A tabela a seguir demonstra o consumo de bordo no Porto Organizado de Santos.

Consumo de Bordo	2018	2017	2016	2015	2014
Diesel	18	18	18	18	18
Óleo Combustível	1.714	1.714	1.714	1.714	1.714
Total (t)	1.732	1.732	1.732	1.732	1.732
Participação no total	60,27%	54,22%	57,16%	49,72%	47,28%
Média	53,73%				

Tabela 5: Histórico de Consumo de bordo movimentado em toneladas no Porto de Santos de 2014 - 2018
 Fonte: sítio CODESP, elaboração própria

42. Para as projeções da demanda macro consideraram-se as taxas de crescimento e decréscimo apresentadas na Nota de Esclarecimento – NE-EPE-DPG-SDB-02/2020 e no Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2029, da Empresa de Pesquisa Energética – EPE (tabela 3), aplicando essas taxas sobre a movimentação de 2019.

43. Segundo essas premissas, buscou-se compatibilizar as previsões do planejamento setorial com o projeto em tela, especialmente no que tange ao horizonte de projeção, considerando-se que o presente projeto deve ter início de contrato no ano de 2021, com prazo de 25 anos, e término em 2045.

44. Para estimar a demanda portuária no terminal **STS08** foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Santos, 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 o terminal específico.

45. Nesse sentido, a capacidade atual das instalações existentes no Complexo Portuário de Santos foi determinada com base nas seguintes informações e premissas:

- Divisão e Ampliação da área original do arrendamento **STS08**;
- Estimativa de giro médio de estoque;
- Estimativa da participação na armazenagem;
- Capacidades estáticas da instalação em operação;
- Regra de transição operacional entre os terminais **STS08A e STS08**.

46. No tocante à definição de giro médio de estoque consideraram-se as movimentações históricas do terminal de grãos líquidos da região denominada Alamoá, localizado no Complexo Portuário de Santos referente aos anos de 2014 a 2019. Para este estudo, aplicou-se um coeficiente de eficiência de 10% sobre o giro médio de estoque observado, tendo em vista a busca da eficiência operacional. A tabela a seguir mostra os dados coletados para o período.

Produto/m ³	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Diesel/OD	2.532.579	1.975.439	1.763.213	2.285.837	2.269.999	1.483.621
GLP	1.801.421	1.832.171	2.178.221	1.643.122	1.589.933	1.327.312
Gasolina	1.661.049	1.500.945	1.352.243	1.723.600	1.716.003	1.727.147
OC	3.792.501	3.931.410	3.186.091	3.427.313	3.032.351	3.174.074
TOTAL	9.787.550	9.239.965	8.479.768	9.079.932	8.608.286	7.712.154
Capacidade GLP	83.002	83.002	83.002	83.002	83.002	83.002
Capacidade Derivados	263.134	263.134	263.134	263.134	263.134	263.134
Capacidade Total	346.136	346.136	346.136	346.136	346.136	346.136
Giro GLP	21,70	22,07	26,24	19,80	19,16	15,99
Giro Derivados	30,35	28,15	23,95	28,26	26,67	24,26
Média Giro GLP	20,83					
Média GLP c/ 10%	23,0					
Média Derivados	26,94					
Media Derivados c/10%	30,0					

Tabela 6 – Giro Médio de Estoque do Complexo Portuário de Santos
 Fonte: Elaboração própria, a partir de dados de movimentação observados

47. Para a definição da densidade média dos produtos passíveis de serem movimentados no terminal **STS08**, tendo em vista a gama de possíveis produtos, os quais possuem diferentes características em suas composições, estimou-se a densidade média ponderada do grupo de produtos utilizando-se a distribuição projetada dos produtos e as densidades individuais. Para o subgrupo de derivados de petróleo, composto por óleo combustível, bunker, diesel e gasolina, adotou-se como parâmetro a densidade média de 0,91t/m³.

48. A seguir, são apresentados os parâmetros e resultados que definem a densidade média ponderada para o grupo de produtos que compõem a demanda macro do terminal **STS08**.

Participação de Mercado Produtos	Volume Projeto 2021-2045 em m ³	Densidade	Volume Projeto 2021-2045 em t
Óleo Combustível	53.622.929	1,013	54.320.027
Bunker	63.079.398	1,0	63.079.398
Diesel	43.245.202	0,84	36.325.970
Gasolina	47.556.810	0,742	35.287.153
Total Geral	207.504.339		189.012.548

1. A densidade ponderada considera a participação futura de produtos 0,91

Tabela 7 – Densidade média ponderada de derivados de petróleo na área STS08
 Fonte: Elaboração própria, dados diversos

49. Para identificação das capacidades estáticas existentes no Complexo foram consultadas informações disponibilizadas no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) e informações disponibilizadas pela ANP sobre tancagens autorizadas para movimentação de derivados de petróleo.

50. 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, de acordo com a metodologia adotada em licitações anteriores.

51. Para definição do dimensionamento dos terminais **STS08A** e **STS08** realizou-se uma análise de compatibilização entre a demanda total prevista para o Complexo Portuário de Santos e a capacidade de movimentação portuária necessária para atendimento da demanda projetada.

Handwritten signatures and initials: g/ b/ t, Manoel, a, ec

52. Nesse sentido, considerando a importância e a complexidade das operações de escoamento da produção por meio dutoviário das refinarias instaladas no Estado de São Paulo e as importações de GLP para o abastecimento nacional foi estabelecido uma regra de transição na alocação das tançagens necessárias para garantir a produção e escoamento das refinarias de petróleo. Assim, adotaram-se as seguintes premissas com relação às fases de implantação dos terminais **STS08A** e **STS08**:

- **1º Fase (2021 a 2022) STS08A**
 - Manutenção e operação do GLP com a capacidade estática (tanques e esferas) existente de 83.002 m³ (45.817 t);
 - Utilização por dois anos da capacidade estática existente de 39.525 m³ (36.003 t) localizada na projeção da área definitiva do terminal **STS08**;
 - Operação com a capacidade estática existente de 229.864 m³ (209.380 t);
 - Implantação de capacidade estática adicional de 22.500 m³ (20.495 t).
- **1ª Fase (2021 a 2022) STS08**
 - Não haverá operação neste período visto a implantação de capacidade estática inicial de 62.719 m³ (57.130 t) referente à construção de 03 tanques.
- **2ª Fase (2023 a 2025) STS08A**
 - Operação com a capacidade estática total (existente e adicional) de 252.364 m³ (229.875 t);
 - No período de transição considerou-se a divisão de mercado em função da capacidade estática a ser implantada, capturando 71% de participação de mercado neste período.
- **2ª Fase (2023 a 2025) STS08**
 - Operação com a capacidade estática total (existente e adicional) de 102.244 m³ (93.133 t);
 - Implantação do complemento da capacidade estática adicional de 41.808 m³ (38.046 t);
 - No período de transição considerou-se a divisão de mercado em função da capacidade estática a ser implantada, capturando 29% de participação de mercado neste período.
- **3ª Fase (2026 a 2045) STS08A**
 - Operação com a capacidade estática total (existente e adicional) de 252.364 m³ (229.875 t).
- **3ª Fase (2026 a 2045) STS08**
 - Operação com a capacidade estática total (existente e adicional) de 144.152 m³ (131.178 t).
- Atendimento à demanda do cenário tendencial do Complexo Portuário de Santos até o horizonte contratual projetado para o ano de 2045, acrescido de um coeficiente de segurança operacional que visa garantir capacidade disponível para cobrir variações mensais de movimentação, definido em 10% da demanda macro.

53. No tocante à implantação das novas capacidades de derivados de petróleo líquidos no Complexo Portuário de Santos, consideram-se as seguintes premissas com relação ao início das operações e os prazos pré-operacionais para as instalações a serem licitadas:

- Com relação ao arrendamento STS08 é uma área **brownfield** com bens reversíveis e não reversíveis e ampliação de capacidade total de até **95.175 t**. Nesse caso, adotou-se a premissa de operação no terceiro (3º) ano de contrato com as instalações existentes e adicionais. Para execução de obras de ampliação, consideram-se os seguintes prazos para implantação das capacidades adicionais: dois (2) anos para implantação da capacidade adicional de **57.130 t**, e mais três (3) anos para implantação da capacidade adicional de **38.046 t**, isto é, operação plena no sexto (6º) ano de contrato. Observa-se que as obras de ampliação na primeira fase foram reduzidas em um (1) ano visto que já existem as bacias de contenção instaladas para ampliação das capacidades estáticas adicionais.

54. No intuito de compatibilizar a tancagem projetada e a demanda futura prevista foram verificados dados de projeção de demanda até o horizonte de projeto definido em 2045. Na sequência, foram verificadas as capacidades existentes e planejadas para o Complexo Portuário de Santos.

55. Para tanto, procedeu-se o dimensionamento da instalação com base nas premissas elencadas acima se considerando a demanda projetada, as instalações existentes e o giro médio de estoque estimado. A tabela a seguir mostra os dados de dimensionamento.

Demanda Aquaviária Derivados Prevista STS08 para 2045 (t) - Cenário Tendencial	
Divisão da Demanda Futura em função do <i>Capacity Share</i>	36,3%
Capacidade Dinâmica Aq. Futura Necessária (t)	3.935.347
- Capacidade Dinâmica Aq. Existentes e Planejada (t)	1.080.082
= Déficit de Capacidade Dinâmica Aq. (t)	2.855.265
/ Giro Médio Estimado Derivados	30
= Capacidade Estática Aquaviária a ser implementada (t)	95.175

Tabela 8 – Dimensionamento do terminal STS08 no Porto de Santos
 Fonte: Elaboração Própria

A distribuição da capacidade estática adicional **95.175 t** para o arrendamento **STS08** é realizada com base nas capacidades estáticas a serem implantadas. A tabela a seguir apresenta em cada ano de expansão a evolução da divisão de capacidades do Complexo Portuário de Santos para o mercado de derivados de petróleo.

Instalação Portuária	Capacidade Estática Existente (m³)	Capacidade Estática Existente (t)	Capacidade Dinâmica TOTAL (t)	Instalação Portuária	Área (m²)	%	Capacidade Estática Existente (m³)	Capacidade Estática Existente (t)	Capacidade Estática Adicional (t)	Capacidade Estática TOTAL (t)	Capacidade Dinâmica TOTAL (t)	Instalação Portuária	%	Capacidade Estática Existente (t)	Capacidade Estática Adicional (t)	Capacidade Estática TOTAL (t)	Capacidade Dinâmica TOTAL (t)
1ª Fase (2021 a 2022)				2ª Fase (2023 a 2025)								3ª Fase (2026 a 2045)					
STS08A 2ª Fase	39.525	36.009	1.080.082	STS08A 2ª Fase					20.495	20.495	614.861						
STS08A Derivados sem GUP	229.894	209.380	6.281.389	STS08A Derivados sem GUP	258.494	72%	229.894	209.380		209.380	6.281.389	STS08A Derivados sem GUP	68,7%	229.875		229.875	6.896.250
Total STS08A				Total STS08A (1)	258.494	72%	229.894	209.380		229.875	6.896.250	Total STS08A	68,7%	229.875		229.875	6.896.250
STS08 Derivados				STS08 Derivados 2ª fase	137.319	29%	38.525	36.009	57.130	93.133	2.793.915	STS08 Derivados 2ª fase	36,3%	93.133	38.046	131.178	3.935.347
TOTAL	269.389	245.382	7.361.470	TOTAL	395.813	100%	269.389	245.382	77.625	323.008	9.690.225	TOTAL	100,0%	323.008		361.053	10.831.567

1- No período de transição consideramos a divisão de mercado em função da capacidade estática a ser implantada

2- A partir de 2026 consideramos a divisão de mercado em função de sua capacidade potencial

Tabela 9: Dimensionamento dos terminais STS08 e STS08A a serem licitados no Complexo Portuário de Santos

Fonte: Elaboração própria

56. Após identificar a participação de mercado da área **STS08**, definida **sem participação** para os anos de **2021 e 2022, 29%** para os anos **2023 a 2025**, chega-se a

Handwritten signatures and initials: 67, Mousa, tr, cc

participação de **36,3% a partir de 2026** do total de granéis líquidos previstos, aplica-se esse percentual à demanda macro em diferentes cenários. A tabela a seguir mostra a demanda tendencial de derivados capturada pelo futuro arrendamento **STS08**.

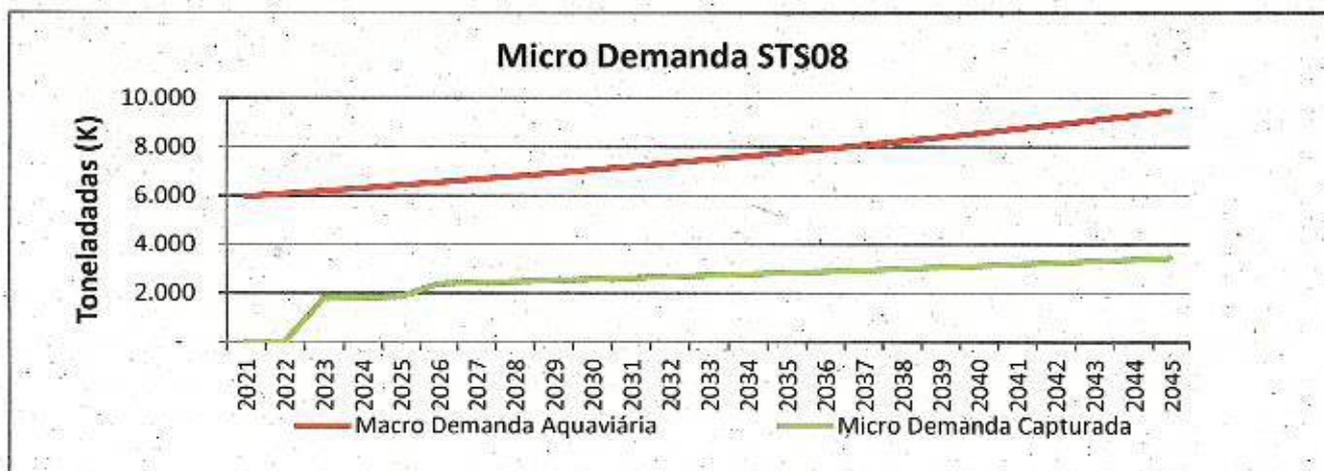


Gráfico 2: Projeção Micro Demanda Derivados de Petróleo STS08
 Fonte: Elaboração própria

57. Os preços estimados para o terminal **STS08** visam quantificar as receitas e o valor do empreendimento. Nesse sentido, o estabelecimento do nível de preços que será efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação, limitado pelo Preço-Teto nos termos do contrato a ser firmado.

58. Assim sendo, para fins de avaliação financeira do empreendimento, as receitas auferidas são calculadas a partir da aplicação do Preço-Teto para todos os fluxos realizados no terminal.

59. A necessidade de inclusão de mecanismo de regulação de preço ocorre em razão dos seguintes motivos:

- O terminal **STS08** é o operador responsável pelo escoamento da produção de derivados de petróleo das refinarias e terminais terrestres localizados no Estado de São Paulo;
- Nesse sentido, a regulação por meio do preço-teto é a forma mais adequada de resguardar o abastecimento do mercado de derivados de petróleo, coibindo possíveis abusos nos preços praticados pelo futuro arrendatário na movimentação e armazenagem destes produtos;
- Além disso, o terminal exerce uma função estratégica dentro da cadeia de abastecimento de derivados de petróleo no mercado nacional. Cita-se que este mercado é extremamente sensível a flutuações de preço e qualquer aumento abusivo de preço afeta o consumidor em geral, bem como pode ocasionar possíveis problemas na produção das refinarias.

60. Para fins de modelagem, considerando sua vocação natural na movimentação de derivados de petróleo, adotam-se preços por tonelada diferenciados para os principais fluxos e tipos de serviços que serão prestados aos usuários, definido com base em tabelas de preços divulgadas de acordo com a Portaria ANP n° 251/2000, que estabelece que os preços dos terminais devem:

- Refletir as modalidades dos serviços, bem como o porte das embarcações e o tempo das operações, quando aplicável;

(Handwritten signatures and initials)

- 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;
- Considerar os custos de operação e manutenção, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento.

61. Para a determinação da cesta de serviços e seus respectivos preços, foram identificados os principais fluxos realizados do terminal da região da Alamoia/Santos. Observa-se que o período médio de armazenagem dos tanques de derivados de petróleo foi de 15 dias, conforme o histórico de movimentação do terminal. Em síntese, os preços correspondem aos seguintes serviços prestados:

- Derivados de Petróleo Escuros (Bunker) – Armazenagem pelo período de 15 dias + abastecimento das embarcações;
- Derivados de Petróleo Escuros – Armazenagem pelo período de 15 dias + expedição das embarcações;
- Derivados de Petróleo Claros – Armazenagem pelo período de 15 dias + expedição das embarcações.

62. Conforme preços publicados em seu sítio eletrônico do terminal aquaviário em operação na região da Alamoia/Santos, os preços são aplicados por m³ quando o peso específico no produto for até 1kg/litro e por tonelada quando o peso específico do produto for maior que 1kg/litro. Considerando a taxa de conversão na densidade de cada produto, para os derivados de petróleo (escuros e claros). A tabela a seguir mostra os preços de referência para cada tipo serviço prestados aos usuários:

Tipo de Serviço	Preço (m ³)	Preço (t)	com imposto	com desconto
Escuros - armazenagem 15 dias + abastecimento navio	57,80	58,38	61,30	49,04
Escuros - armazenagem 15 dias + expedição navio	47,98	48,46	50,89	40,71
Claros - armazenagem 15 dias + expedição navio	42,55	53,86	56,55	45,24

Tabela 10: Preços de referência do terminal portuário da Alamoia (em R\$)
 Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do sítio eletrônico da empresa

63. Os preços por tipo de derivado do terminal são de R\$ 57,80/m³, ou R\$ 58,38/tonelada para abastecimento e armazenagem de bunker, R\$ 47,98/m³, ou R\$ 48,46/tonelada para derivados escuros, R\$ 42,55/m³, ou 53,86/tonelada para derivados claros. Neste contexto, precisa-se ressaltar que se trata de preços máximos, ou seja, o desconto sobre este preço depende de cada cliente, seu volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços.

64. Portanto, foi aplicado um desconto de 20% sobre os preços de tabela por tipo de serviço, que resulta no preço de R\$ 49,04/tonelada para o bunker, R\$ 40,71/tonelada para os derivados escuros, R\$ 45,24/tonelada para os derivados claros. Essa premissa foi validada a partir de consultas a empresas e a entidades sindicais representativas do setor de distribuição de combustíveis.

65. Dessa forma, para fins de modelagem adota-se um desconto de 20% sobre o preço tabelado, de acordo com levantamentos dos atuais de preços, com data-base em setembro/2019.

Seção C – Engenharia

66. A **Seção C – Engenharia** buscou verificar a necessidade de investimentos na área do arrendamento, bem como dimensionar adequadamente as capacidades dos diversos sistemas que compõem o terminal.

67. A área STS08 constitui-se como uma área para instalação portuária, caracterizada como *brownfield* (previamente ocupada por estruturas permanentes), destinada à implantação de empreendimento para movimentação, armazenagem e distribuição de grãos líquidos e gasosos, especialmente derivados de petróleo, localizada na região Alamoia, Complexo Portuário de Santos, com área total de 137.319 m².

68. Com base no porte final projetado para o terminal **STS08**, foram estabelecidas as intervenções e investimentos a serem realizados pelo futuro arrendatário, conforme Anexo C-2 – Investimentos Previstos, da Seção C – Engenharia do Estudo, no valor total de **R\$ 178,61 milhões** (data-base setembro/2019).

69. Por se tratar de área *brownfield*, a área de arrendamento **STS08** possui estruturas da Autoridade Portuária e estruturas da atual arrendatária que são reversíveis a Autoridade Portuária, assim como equipamentos da atual arrendatária que não são reversíveis.

70. Para fins de *layout* conceitual e operação do Terminal, foi adotada premissa que as operações atualmente existentes nessa região do Porto de Santos não poderá sofrer descontinuidade operacional, assim foi prevista regra de transição em duas etapas que antecedem a situação definitiva dos futuros arrendamentos (**STS08** e **STS08A**).

71. Vale ressaltar que os equipamentos da atual arrendatária que não são reversíveis a Autoridade Portuária, que incluem dois tanques com capacidade estática total de 16.326 m³ e corresponde sistema de bombas e linha de dutos, serão indenizados pelo futuro arrendatário **STS08A**. A metodologia adotada para determinação do responsável pela indenização é justificada por duas razões principais: a regra de transição estabelecida para exploração das áreas, de forma a evitar a descontinuidade operacional do terminal, fez com que alguns ativos sejam provisoriamente (primeiro e segundo anos contratuais) operados pelo STS08A e posteriormente disponibilizados ao STS08 de forma definitiva; e a complexidade de segregação dos sistemas de dutos e bombas, então integrados, no nível conceitual do presente estudo.

72. Segundo a metodologia exposta, procedeu-se ao dimensionamento da área e das estruturas operacionais necessárias à operação do Terminal, cuja metodologia está demonstrada no próprio estudo (Seção C – Engenharia).

73. Nesse ponto, cabe enfatizar as melhorias operacionais e a expansão de capacidade estática do Terminal:

- ✓ redução dos tempos não operacionais durante o atendimento dos navios (tempo médio para início de operação e tempo médio para desatracar);
- ✓ redução dos tempos médios para atracar, de forma a melhorar o nível de serviço no atendimento das embarcações;

74. Com base nessas premissas, os níveis de produtividade de berços para o Terminal **STS08** foram estimados com prancha média operacional de 1.018 t/h e prancha média geral de 790 t/h. Nesse cenário projetado, foram consideradas as seguintes premissas: consignação média de 28.331 toneladas, manutenção da produtividade operacional observada em 2014 (melhor desempenho dos últimos 5 anos) e redução dos tempos não operacionais de atracação.

75. No tocante a capacidade de armazenagem, o dimensionamento foi realizado considerando-se a demanda projetada para 25 anos, as capacidades de embarque e o giro anual médio estimado das cargas de interesse. Para maiores detalhes, consultar Seção B – Estudos de Mercado.

76. Quanto à capacidade do sistema de embarque, os berços AL01 e AL02 serão a infraestrutura de atracação utilizada pelo **STS08**.

77. Registra-se que caberá ao futuro arrendatário do **STS08A** a construção de um novo pier, de forma a incluir dois novos berços de atracação, os berços Alamoá 05 (AL 05) e 06 (AL 06), a montante do pier existente, de modo a atender a expansão de demanda do futuro terminal **STS08A** prevista durante a vigência do contrato.

78. O cálculo de utilização dos referidos berços pelo Terminal em estudo é da ordem de 60% da disponibilidade total do berço. Para o cálculo de alocação de berço foi considerado o tempo estimado para embarque da maior demanda anual prevista no horizonte contratual e a taxa de ocupação do berço prevista.

79. Considerando os 30 giros anuais previstos, o Terminal **STS08** contará com capacidade estática de armazenagem de 131.177 toneladas. A capacidade dinâmica nominal prevista será de 3.935.322 toneladas/ano.

80. Quanto aos custos unitários adotados no CAPEX, foram referenciados em dados oficiais do governo, a saber, no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, SINAPI, SICRO, composições de custos EPL, pesquisas de mercado e subsídios da Autoridade Portuária.

81. Os itens "Cercamento & Segurança" e "Sistema de Combate ao Incêndio", tiveram os preços unitários aproveitados de estudos pretéritos do Programa de Arrendamento Portuário, desenvolvidos no âmbito da EPL¹, submetidos e aprovados pelo Tribunal de Contas da União - TCU², atualizados para data-base de 09/2019 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV.

¹ Nota Técnica Conjunta Nº 42/2018 – GEINF/GENEC/GEMAB, de 31/10/2018 (VIX30), disponível no link: http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2031/NOTA_TECNICA_CONJUNTA_42.2018_GEINF_GENEC_GEMAB_Area_VIX30.pdf;

² Acórdão TCU Nº 2261/2018 – Plenário, de 26/09/2018 (VIX30);

Handwritten signatures and initials:
63 + Marcelo
LR
a

82. Os itens "Tanques de aço-carbono de telhado fixo, com fundação", "Tanques de aço-carbono de telhado fixo, sem fundação", "Linhas de Dutos para Granéis Líquidos (incluindo suportes)", "Praça de Bombas" e "Estação de descarga de Caminhão", todos tiveram os preços unitários aproveitados de estudos pretéritos do Programa de Arrendamento Portuário, desenvolvidos no âmbito da EPL, submetidos e aprovados pelo Tribunal de Contas da União - TCU³, atualizados para data-base de 09/2019 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV.

83. O item do ativo existente "bens da autoridade portuária na área arrendada" teve como referência os valores levantados no âmbito do contrato de transição atualmente em vigor, que incluem quatro tanques de óleo combustível com capacidade estática total de 23.199 m³ e correspondentes sistema de bombas e linha de dutos.

84. Para os quantitativos do CAPEX, foram consideradas as seguintes premissas:

85. Os Tanques de aço-carbono de telhado fixo **sem fundações** tiveram como referência os volumes e quantitativos de tanques anteriormente existentes que foram removidos na área do arrendamento, assim retomando a capacidade instalada e descrita nos documentos contrato CODESP⁴ e Planta Geral⁵, aproveitando as fundações existentes e arranjo operacional anteriormente projetado. Segue abaixo tabela contendo o detalhamento e quantitativos dos tanques com fundações existentes, assim como a sua nomenclatura nos documentos citados:

Tanques - Bases Existentes			
Contrato Aditivo	Planta Baixa	Volume	Und.
OC-6	ÁREA S6	22.500	m ³
OC-5	ÁREA S6	22.500	m ³
OCB 13	ÁREA S7	9.257	m ³
OCB 11	ÁREA S8	9.503	m ³
OCB 12	ÁREA S8	9.552	m ³
OCB 9	ÁREA S10	6.702	m ³
OCB 10	ÁREA S9	6.753	m ³
TOTAL EXPANSÃO - BASE EXISTENTE		86.767	m³

Tabela 11: Expansão de capacidade terminal portuário da Alameda STS08
Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do contrato aditivo e Planta áreas objeto do contrato

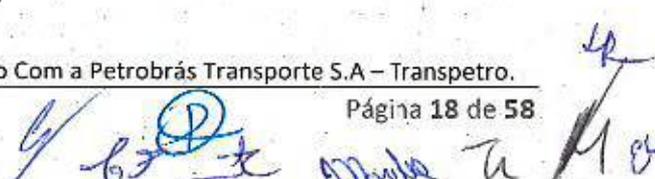
86. O Tanque de aço-carbono de telhado fixo com fundação, capacidade de 17.719 m³, teve como base nos dados existentes aproveitados dos anteprojetos de engenharia em estudos pretéritos.

87. O quantitativo de Linha de dutos para granéis líquidos projetados para o Terminal STS08 teve como premissa a manutenção dos dutos nos tanques existentes reversíveis à autoridade portuária. Para as demais linhas que atenderão o futuro Terminal, todos os quantitativos tiveram as definições subsidiadas dos anteprojetos de engenharia em estudos

³ Acórdão nº 352/2020/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de combustíveis no Porto do Itaquí/MA, denominados IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13 no âmbito do planejamento setorial.

⁴ Anexo I - Contrato CODESP PRES-CO 13/93 Quarto Aditamento

⁵ Planta Geral - Projeto Área Objeto de Contrato de Transição Firmado Com a Petrobrás Transporte S.A - Transpetro.



pretéritos, englobando linhas internas, conexões entre os novos tanques, praça de bombas, estação de descarga de caminhões, sistema de dutos que se conecta com os Berços AL01 e AL02 e prolongamento de linhas de dutos da área arrendada para o ponto de conexão com o sistema de dutos da Petrobrás.

88. O número de Estações de descargas de caminhões foi determinado com base nos cálculos do sistema de recepção terrestre cuja metodologia está demonstrada no próprio estudo (Seção C – Engenharia).

89. Ademais, visto as características da presente modelagem e de forma a aprimorar a referida estimativa de custo do Estudo, foi empregado o percentual de 5% para contingências e despesas administrativas, cada, de forma similar ao adotado em outros estudos portuários adequados sob as mesmas premissas.

90. Para projetos de investimentos portuários em áreas arrendadas são considerados os Programas de Incentivos Fiscais disponíveis para o empreendimento. No caso da área STS08, foram incluídos os benefícios fiscais aplicáveis do REIDI e REPORTO para as aquisições de ativos, com base nas seguintes premissas:

- Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI: Utilizado nas aquisições de ativos para o período de 5 anos;
- Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO: Utilizado nas aquisições de ativos até o ano de 2020 (validade legal do benefício);

91. Os benefícios fiscais aplicáveis para cada regime são:

REIDI	REPORTO
SUSPENSÃO de PIS/PASEP (1,6%) e COFINS (7,6%) nas aquisições (para utilização ou incorporação) de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado.	SUSPENSÃO de IPI (alíquota média de 5%), PIS/PASEP (alíquota de 1,65%), COFINS (alíquota de 7,3%) e Imposto de Importação (alíquota de 14%).
<ul style="list-style-type: none">• Máquinas• Materiais de Construção• Prestação de Serviços• Locação de máquinas	Bens listados no ANEXO I e II do Decreto nº 6.582, de 26 de setembro de 2008, adquiridos no mercado interno ou externo.

Tabela 12: Reidi e Reporto
Fonte: Elaboração Própria

92. Destaca-se que os ativos beneficiados pelos regimes, não geram créditos fiscais de PIS/COFINS.

93. Maiores detalhes sobre as premissas de dimensionamento e plantas conceituais do STS08 podem ser obtidos diretamente na Seção C – Engenharia do estudo.

Seção D – Operacional

94. Na Seção D - Operacional são abordadas as projeções de custos e despesas do terminal ao longo do horizonte previsto do contrato.
95. Na parte dos indicadores operacionais foi incluído o indicador "nível de serviço" que mede a relação entre o tempo de espera e o tempo de operação do navio.
96. Atualizaram-se também os *alphas* para derivados de petróleo líquidos e para o GLP, resultando em 44,32% para os derivados e 43,62% para o GLP. O estudo origina estipulou um alpha de 45,51% para combustíveis.
97. Em função da proposta de alteração da metodologia do cálculo dos seguros, exposta na Nota Técnica 26/2019/GEINF/DPL/EPL "Revisão da metodologia para estimação da rubrica Seguros na avaliação econômico-financeira dos estudos de viabilidade para arrendamentos portuários", de 03/10/2019, foram alterados os valores na tabela 14 na página 10 da Seção D do Estudo.
98. A referida nota técnica propõe a alteração das importâncias seguradas e taxas aplicadas aos seguros previstos nos futuros estudos de viabilidade dos contratos de arrendamento portuário e foi elaborada para subsidiar as tratativas da SNPTA-MInfra com a Corte de Contas, no âmbito de processo de auditoria do estudo do terminal portuário SUA05⁶, ocorridas no corrente ano.
99. Em razão da alteração do valor dos seguros, os valores da tabela 16 "total Geral e Administrativo" também foram alterados na Seção D do Estudo.
100. Em função da alteração da área do terminal, foi recalculado o gasto relativo ao pagamento de IPTU da área STS08 com a premissa da Autoridade Portuária de R\$ 8,30/m²/ano, perfazendo R\$ R\$ 1.140.000,00/ano (arredondado para cima).
101. Por causa das particularidades do terminal, incluiu-se a rubrica "Custos Operacionais" na categoria "Custos Variáveis". Tratam-se de custos com abastecimento das embarcações (no STS08 e STS08A), processos semifabris e contratação do operador atual do terminal na fase de transição (apenas no STS08A).
102. Os custos da atividade de abastecimento de embarcações com bunker são dispêndios com combustível, lubrificantes, energia e água para a operação dos equipamentos de carregamento. Conforme observado no mercado, parte-se da premissa que 30% da receita adicional do abastecimento de navios (R\$ 8,33) correspondam aos custos incorridos durante as operações. Dessa forma, consideraram-se custos operacionais de R\$ 2,50 por tonelada abastecida.
103. Vale frisar que não foram considerados custos com frete da barcaça de abastecimento. Parte-se da premissa que os armadores paguem os donos das barcaças diretamente, não envolvendo o terminal nas tratativas.
104. No que tange o ressarcimento para a elaboração e revisão do estudo, informa-se que foi mantido o valor da Autoridade Portuária para a elaboração do estudo e acrescido o montante devido à Empresa de Planejamento Logístico – EPL em razão dos serviços prestados

⁶ Segundo Terminal de Contêineres do Porto de Suape (Ipojuca-PE).



na atualização do estudo, no valor total de R\$ 144.993,49 (minorado do valor apurado de R\$ 186.910,87 em função do valor teto estabelecido pelo MInfra para rubrica de estudos).

105. A seguir é apresentada a memória de cálculo do ressarcimento à EPL pela atualização do estudo.

COMPOSIÇÃO DO ORÇAMENTO REFERENCIAL TOTAL						
MÊS-BASE: setembro/2019						
Objeto: Atualização e adequação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da Área STS08 e STS08A						
Descrição:						
Porto: Santos						
Área: STS08 STS08A						
Perfil de carga: Granel Líquido						
Tipo de carga: Combustível						
Porte do terminal: grande						
Jurisdição: CODESP						
Prazo de execução: 70 Dias corridos						
Descrição	Qtd (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Nº 1hd/mês (4) = (1x2x3)x176	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6) = (4 x 5)/176
A) EQUIPE TÉCNICA						
PESSOAL - EQUIPE TÉCNICA						
Gerente	1	10,0%	2,3	40,5	23.544,98	5.415,35
Assessor/Coordenador	1	80,0%	2,3	323,8	17.658,74	32.492,08
Assessor Técnico I			2,3		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	80,0%	2,3	323,8	13.538,36	24.910,58
Assessor Técnico III			2,3		11.183,86	
Assessor Técnico IV	1		2,3		9.417,99	
PESSOAL - EQUIPE ECONÔMICA						
Gerente	1	10,0%	2,3	40,5	23.544,98	5.415,35
Assessor/Coordenador			2,3		17.658,74	
Assessor Técnico I	1		2,3		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	80,0%	2,3	323,8	13.538,36	24.910,58
Assessor Técnico III	1		2,3		11.183,86	
Assessor Técnico IV	1		2,3		9.417,99	
PESSOAL - EQUIPE AMBIENTAL						
Gerente	1	10,0%	2,3	40,5	23.544,98	5.415,35
Assessor/Coordenador	1	10,0%	2,3	40,5	17.658,74	4.061,51
Assessor Técnico I			2,3		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	33,0%	2,3	133,6	13.538,36	10.275,62
Assessor Técnico III	2	33,0%	2,3	267,2	11.183,86	16.977,10
Assessor Técnico IV			2,3		9.417,99	
PESSOAL - SUPORTE TÉCNICO- ADMINISTRATIVO						
Assistente I	1	80,0%	2,3	323,8	8.240,75	15.162,98
Assistente I	1	10,0%	2,3	40,5	8.240,75	1.895,37
Estagiário			2,3		477,00	
Subtotal A						146.931,87
B) ENCARGOS SOCIAIS 64,11% de A						94.198,02
C) CUSTOS ADMINISTRATIVOS 30,00% de A						44.079,56
SUBTOTAL A+B+C						285.209,45
D) DESPESAS GERAIS						
	Qtd (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Qtd Mês (4) = (1x2x3)	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6) = (4x5)
D.1) Imóveis						
Escritório	1	100,00%	2,3	2,3	1.812,59	4.168,96
D.2) Mobiliário						
De escritório	1	100,00%	2,3	2,3	779,56	1.792,99
D.3) Passagens	1				12.248,08	12.248,08
D.4) Estádios e Deslocamentos	1				1.660,24	1.660,24
D.5) Serviços Gráficos	1				203,00	203,00
Subtotal D						20.073,27
SUBTOTAL A+B+C+D						305.282,72
E) LUCRO 5,00% de (A+B+C+D)						15.264,14
F) DESPESAS FISCAIS - PIS, COFINS e ISSQN 16,62% de (A+B+C+D+E)						53.274,89
II) TOTAL GERAL (A+B+C+D+E+F)**						186.910,87

Obs.: Foram utilizadas as referências da "Tabela de Preços de Consultoria do DNIT", mês setembro-2019, para estimativa dos itens de encargos sociais, custo administrativo, imóveis para escritório e mobiliário de escritório.

** total geral dividido igualmente entre STS08 e STS08A

Tabela 13- Remuneração EPL pela atualização dos estudos
 Fonte: Elaboração Própria

Handwritten signatures and initials: U, LA, D, M, A, etc.

Seção E – Financeiro

106. O estudo aplicou as seguintes premissas chave:
- Moeda do modelo: R\$ (Real).
 - Metodologia de avaliação: fluxo de caixa descontado.
 - Tipo de fluxo de caixa: operacional (desalavancado), sendo:
 - EBIT (Lucro Operacional);
 - + Depreciação/Amortização;
 - = EBITDA (Lucro Operacional antes de Depreciação/Amortização);
 - - Impostos (IR, CSLL);
 - +/- Variação de Capital de Giro;
 - - Investimentos; e
 - = Fluxo de Caixa.
 - Horizonte de projeto: 25 anos.
 - Dados de entrada do modelo: em termos reais (e não nominais), ou seja, não há efeitos inflacionários no modelo.
 - Data-base dos dados de entrada: setembro/2019.
 - Avaliação financeira do projeto: cenário "base" (tendencial) de projeção de demanda;
 - Valor de Arrendamento: calculado de forma que o Valor Presente Líquido - VPL do Projeto seja igual a zero;
 - Divisão dos Valores de Arrendamento: 50% fixo e 50% variável, em conformidade com a premissa adotada no Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal.
107. Taxa de desconto *Weighted Average Cost of Capital* – WACC: 9,38% ao ano, de acordo com a Nota Conjunta SEI nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF, que sugere com regra geral o uso do **Percentil 69** (média acrescida de meio desvio padrão) para o cálculo do WACC para fins de obtenção da outorga mínima ou da tarifa teto para concessão de infraestrutura em um processo competitivo.
108. 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. A imagem a seguir mostra as premissas consideradas pelo MF.

Resultado	Portos
Estrutura de Capital	set-18
(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) Ajuste 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 = $(A) x (14) + (B) x (16) - \text{Percentil 50}$	8,75%
(18) Percentil 69	9,38%
(19) Percentil 84	10,02%

Tabela 14– Premissas de cálculo do WACC
 Fonte: MF, Nota Conjunta SEI nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF

109. Diante do contexto competitivo do projeto, entende-se que a taxa de desconto adequada é a do **Percentil 69**, que busca trazer maior atratividade ao certame e adequação quanto ao nível de riscos associados ao projeto.

110. Nesses termos, a taxa de desconto adotada no presente estudo da área **STS08** é **9,38% ao ano**.

111. Em função das alterações relacionadas nas seções anteriores, chegou-se a novos resultados. Seguem relacionados os valores do estudo original fornecido pela Autoridade Portuária (2019), a primeira versão desenvolvida pela EPL (2019) e a presente revisão desenvolvida pela EPL (rev1, 2020).

Versão original SSZ47(Autoridade Portuária):

Receita Bruta Global	R\$ 5.953.670 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 588.666 k
Investimento Total (Capex e Retrofit)	R\$ 302.897 k
Aquisição de Ativos Existentes	R\$ 21.342 k
Despesa Operacional Total	880.538 k
Movimentação Total (t)	79.442 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 4.851,55 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 20,25
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,38%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
TIR após o Imposto (sem valores de arrendamento)	60,93%
Valor Presente Líquido do Projeto (sem valores de arrendamento)	R\$ 948.688 k

Tabela 15 – Principais resultados do projeto SSZ47 (versão original)
 Fonte: EVTEA Autoridade Portuária (2019)

LR
 67
 Manoel T. de M.

Versão original (EPL):

Receita Bruta Global	R\$ 2.844.114 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 474.048 k
Investimento Total	R\$ 264.345 k
Despesa Operacional Total	R\$ 649.014 k
Movimentação Total (t)	63.133 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 1.172,2 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 7,54
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,38%
Valor Presente Líquido do Projeto	0
TIR após o Imposto	20,08%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 200.182 k

Tabela 16 – Principais resultados do projeto STS08 original
 Fonte: Elaboração Própria, EVTEA (2019)

Versão revisada "rev.01" (EPL):

Receita Bruta Global	R\$ 2.842.780 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 399.692 k
Investimento Total	R\$ 209.618 k
Despesa Operacional Total	R\$ 594.344 k
Movimentação Total (t)	62.885 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 1.516,1 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 9,35
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,38%
Valor Presente Líquido do Projeto	0
TIR após o Imposto	25,60%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 258.778 k

Tabela 17 – Principais resultados do projeto STS08 rev01(versão atualizada)
 Fonte: Elaboração Própria, EVTEA (2020)

Seção F – Ambiental

112. A Seção F – Ambiental foi construída a partir da análise documental fornecida pela autoridade portuária do Porto de Santos, bem como, do arcabouço legal relacionado ao meio ambiente vigente. Em suma, as atividades realizadas na elaboração da presente seção foram:

- Avaliação das informações obtidas;
- Atualização das informações relevantes;
- Utilização de ferramentas de geoprocessamento para apoio às análises realizadas;
- Exclusão de informações julgadas não relevantes;
- Inclusão de informações julgadas relevantes; e
- Formatação de acordo com os demais documentos que compõem o estudo.

113. Foram utilizados também para a elaboração da Seção F os seguintes documentos:

- Legislação ambiental vigente a nível federal, estadual e/ou municipal;
- Normas e documentos referentes ao licenciamento ambiental da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB/SP;
- Informações ambientais relevantes e avaliação prévia de imagens de satélite recentes para verificação de possíveis conflitos com as atividades ou ocupação no entorno;
- Avaliação temporal da área por meio de imagem de satélite.

114. A equipe técnica do EPL realizou visita técnica ao Porto de Santos nos dias 16 e 17/10/2019, onde foram feitas avaliações das estruturas existentes e das características ambientais da área **STS08**, bem como a obtenção de documentos e realização de reuniões com diversos setores do Porto.

115. A seguir são tecidas considerações e esclarecimentos sobre alguns procedimentos realizados:

Potenciais Passivos Ambientais:

116. Para o diagnóstico preliminar de passivos ambientais, foram consideradas as entrevistas junto à CODESP, análise documental, características/localização e vistoria *in loco*. Assim, considerando análises das informações citadas, bem como os estudos fornecidos pela CODESP, constatou-se a existência de contaminação na área do terminal **STS08A** ocorrida em 2006, com posteriores trabalhos de remediação realizados até 2015.

117. Em 2016, foram realizadas análises e constatou-se contaminação. Porém, após análise da documentação existente, observa-se a ausência da conclusão do processo de gerenciamento da área junto ao órgão ambiental, por meio da execução da etapa de monitoramento para encerramento, em curso pelo atual arrendatário (conforme informação prestada pela autoridade portuária). Ressalta-se que não foram encontrados registros de ações de investigação/monitoramento preventivo em relação a passivos ambientais em outras porções do terreno, incluindo a do terminal **STS08**.

118. Diante das informações coletadas, a área de interesse pode ser classificada como: **Área Potencialmente Contaminada (AP)**.

Planejamento para o Licenciamento Ambiental:

119. Atualmente o terminal é de uma área *brownfield* parcialmente em operação para a atividade de movimentação e armazenamento de graneis líquidos. Segundo o Projeto de Engenharia, manter-se-á a atual atividade, com destaque para a construção de novas estruturas, incluindo tanques.

120. Avaliou-se que o licenciamento ambiental deverá ser realizado junto à CETESB/SP. A área regularizada pela LO nº 18002881 corresponde ao local dos tanques de armazenamento de petróleo e derivados do **STS08**. Estes tanques deverão ser operados pelo terminal **STS08**, mediante a transferência integral da LO, visando se evitar a interrupção da operação da atividade atual, conforme estratégia sugerida neste EVTEA. Ou seja, a porção abrangida pela LO será operada por 2 anos pelo terminal **STS08**. O restante da área do terminal **STS08** não possui licenciamento ambiental. Ressalta-se que a LO hoje não faz distinção entre terminais, abrangendo o que se propõe como **STS08** e **STS08A**.

121. Dessa forma, visando à implantação das novas estruturas na área atualmente não licenciada, constante na Seção C – Engenharia do presente EVTEA, entende-se que a ampliação da operação deverá proceder com o rito de licenciamento ordinário, trifásico, ou seja, englobando a obtenção da Licença Prévia – LP, Licença de Instalação – LI, e Licença de Operação – LO, bem como a renovação desta, cumprindo o arcabouço legal vigente.

122. Destaca-se que o estudo mais indicado para o empreendimento em questão, para subsidiar a análise do requerimento da LP, será o Relatório Ambiental Preliminar – RAP. Nesta fase ainda, verifica-se a necessidade de elaboração de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, conforme definido em legislação municipal (Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013). Para a fase instalação/dragagem, será exigida a apresentação de Programa Básico Ambiental – PBA, bem como cumprimento das condicionantes da LP. Por fim, para a obtenção da LO é necessária a apresentação de relatório de atendimento às condicionantes de LI.

123. Considerando que após 2 anos de operação do terminal **STS08**, a parte de sua área anteriormente utilizada pelo terminal **STS08A**, será devolvida e reincorporada a sua operação, entende-se que será necessária a obtenção de LO, junto a CETESB, tendo como base a nova poligonal do **STS08**. Além disso, para a implantação de novos tanques na área reincorporada, possivelmente será solicitada pela CETESB a obtenção de nova LI.

Programas Ambientais

124. A partir da identificação dos principais impactos ambientais negativos que podem decorrer da execução das atividades no **STS08**, nas fases de implantação e operação, foram propostos programas ambientais, extraídos de licenças ambientais emitidas pela CETESB/SP e IBAMA, para empreendimentos com essas características, além de análise documental obtida junto à autoridade portuária. A partir desse diagnóstico, foram atualizados os programas aplicáveis ao terminal, naquilo que coube.

Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento do Terminal

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

- Os custos de atividades permanentes, como monitoramentos e controles ambientais, foram calculados para todo o período do contrato de arrendamento;
- Todos os custos relativos aos estudos e programas ambientais estão referenciados em tabela de contratação de consultoria do DNIT, à data base outubro/2019;
- Os custos relativos ao “licenciamento ambiental” compreendem os custos da elaboração dos estudos ambientais compatíveis com a escala do empreendimento, taxas de análise e licenciamento – abrangendo a obtenção das licenças prévia, de instalação, operação e suas renovações ao longo de todo o período do arrendamento;
- As licenças requeridas e respectivos estudos ambientais são aqueles indicados no capítulo relativo ao licenciamento ambiental.

Taxas de Licenciamento e Análise

126. Os custos relativos ao licenciamento ambiental compreendem as taxas de análise relativas à emissão das Licenças Prévia, de Instalação e de Operação, tendo como parâmetro a atividade exercida pelo empreendimento, o fator de complexidade da fonte poluidora e o preço conforme normativa da CETESB.

127. As taxas de licenciamento foram calculadas com base nos valores estabelecidos pela CETESB, conforme indicado na tabela a seguir.

Cálculo do preço para expedição de licenças

A fórmula a ser aplicada para o cálculo do preço varia conforme a natureza da atividade / empreendimento.

A - Indústrias de Transformação

- Depósito e comércio atacadista de produtos químicos e inflamáveis.
- Depósito e comércio atacadista de produtos químicos.
- Depósito e comércio atacadista de produtos inflamáveis.

Para LP concomitante com LI, LI e LO

$P = 70 + (1,5 \times W \times Ac)$ onde:

P = preço a ser cobrado, expresso em UFESP;

Ac = raiz quadrada da soma da área construída + área de atividade ao ar livre (m²); e

W = fator de complexidade da fonte.

Para LP = 0,30 x P

Para ME e EPP = 0,15 x P

Para Renovação de LO = 0,5 x P(LO)

P(LO) = preço da LO

UFESP 2019 = R\$ 26,53

Tabela 18: Custos emissão de licença ambiental Terminal STS08
Fonte: CETESB

128. Assim, considerando a dimensão da área a ser licenciada para o STS08 de 137.319 m² e o fator de complexidade da fonte poluidora (W) no valor 2,5 (<https://licenciamento.cetesb.sp.gov.br/cetesb/fator.asp>), tem-se como preço a ser cobrado:

$$P = 70 + (1,5 \times W \times Ac)$$

$$P = 70 + (1,5 \times 2,5 \times \sqrt{137.319})$$

$$P \cong 1.459,62 \text{ UFESP}$$

$$P = 1.459,62 \times R\$ 26,53$$

$$P = R\$ 38.723,76 \text{ (valor de análise por cada LI e LO)}$$

129. O valor de análise para a obtenção da LP é calculado a seguir:

$$LP = 0,3 \times P$$

$$LP = 0,3 \times R\$ 38.723,76$$

$$LP = R\$ 11.617,13 \text{ (valor de análise da LP)}$$

130. O para a implantação dos novos tanques na área não licenciada, será necessária à obtenção de nova LP, LI e LO, a serem custeadas pelo novo arrendatário. Dessa forma, deverão ser pagas as seguintes taxas, conforme demonstrado a seguir.

Ação	Valor (R\$)
Obtenção da LP	11.617,13
Obtenção da LI	38.723,76
Obtenção da LO	38.723,76
TOTAL (R\$)	89.064,66

Tabela 19 – Custos relativos à emissão das licenças ambientais para o terminal STS08
 Fonte: http://licenciamento.cetesb.sp.gov.br/cetesb/outros_doc_sol.asp

131. Quanto à estratégia para a área licenciada, entende-se que, após sua devolução ao terminal **STS08** (2 anos após o leilão), deverá ocorrer a obtenção de uma nova licença de operação, junto a CETESB, abrangendo agora toda a área do terminal. Além disso, para a implantação de novos tanques na área reincorporada, possivelmente será solicitada pela CETESB a obtenção de nova LI. Dessa forma, deverão ser pagas as seguintes taxas, conforme demonstrado a seguir.

Ação	Valor (R\$)
Obtenção da LI (novos tanques)	38.723,76
Obtenção da LO (para a área total do Terminal)	38.723,76
TOTAL (R\$)	77.447,53

Tabela 20 – Custos relativos à emissão das licenças ambientais para o terminal STS08
 Fonte: http://licenciamento.cetesb.sp.gov.br/cetesb/outros_doc_sol.asp

132. Foram estimados os preços para análise dos serviços de licenciamento, de empreendimentos sujeitos à avaliação de impacto ambiental, conforme tabela fornecida pela CETESB, considerando que deverá ser feita a consulta ao órgão ambiental, a entrega de um Plano de Trabalho e posteriormente a avaliação do Relatório Ambiental Preliminar – RAP e da solicitação de supressão de vegetação, conforme tabela a seguir.



Tipo de Serviço	Valor em UFESP	Valor em R\$
Consulta	250	6.632,50
Plano de Trabalho – PT	350	9.285,50
Análise RAP Classe I:	750	19.897,50
- Terminal de Cargas		
Análise de solicitação de supressão de vegetação nativa	15	397,95
TOTAL (R\$)		36.213,45

Tabela 21 – Custos relativos as taxas de análise para o terminal STS08
Fonte: http://licenciamento.cetesb.sp.gov.br/cetesb/outros_doc_sol.asp

133. Foi considerado que a LO será emitidas com validade de 5 anos, devendo ser renovada com essa frequência ao longo de todo o período do arrendamento, conforme metodologia de cálculo da CETESB.

Estudos Ambientais

134. Diante das exigências quanto aos procedimentos e abrangência dos estudos ambientais para subsídio das emissões das licenças foram previstos os profissionais necessários para a elaboração de um estudo para definição de medidas de controle ambiental para empreendimentos portuários.

135. Ressalta-se que os valores foram referenciados pela tabela de preços utilizada pelo DNIT para contratação de profissionais, que considera os encargos sociais, as despesas administrativas, os custos fiscais e o lucro da empresa contratada para executar o serviço, conforme tabela a seguir.

RECURSOS	EIV		RAP		PBA			
	R\$/mês	R\$/h	Horas	Custo (R\$)	Horas	Custo (R\$)	Horas	Custo (R\$)
Mão-de-Obra (1)								
Coordenação geral	32.495,87	184,64	120	22.156,27	200	36.927,12	160	29.541,70
Caracterização do empreendimento	20.031,83	113,82	100	11.381,72	160	18.210,76	120	13.658,07
Meio Biótico	20.031,83	113,82	100	11.381,72	160	18.210,76	120	13.658,07
Meio Físico	20.031,83	113,82	100	11.381,72	160	18.210,76	120	13.658,07
Socioeconômico	20.031,83	113,82	60	6.829,03	60	6.829,03	60	6.829,03
Diagramador / Revisor / Redator	20.031,83	113,82	40	4.552,69	40	4.552,69	40	4.552,69
Subtotal mão de obra			R\$ 67.683,17		R\$ 102.941,12		R\$ 81.897,63	

[Handwritten signatures and initials]



Materiais e Serviços (2)	unid	R\$/unid	Quant.	Custo (R\$)	Quant.	Custo (R\$)	Quant.	Custo (R\$)
Deslocamentos + diárias	verba		1	6.768,32	1	10.294,11	1	8.189,76
Despesas administrativas + operacionais	verba		1	20.304,95	1	30.882,34	1	24.569,29
Subtotal materiais e serviços				R\$ 27.073,27		R\$ 41.176,45		R\$ 32.759,05
SUBTOTAL (1+2)				R\$ 94.756,44		R\$ 144.117,57		R\$ 114.656,68

Lucro e Impostos (3)		Custo (R\$)	Custo (R\$)	Custo (R\$)
Lucro	12,00%	11.370,77	17.294,11	13.758,80
Impostos	16,62%	15.748,52	23.952,34	19.055,94
Subtotal impostos		R\$ 27.119,29	R\$ 41.246,45	R\$ 32.814,74
TOTAL GERAL (1+2+3)		R\$ 121.875,73	R\$ 185.364,02	R\$ 147.471,42

TOTAL RAP + PBA

R\$ 454.711,17

Tabela 22: Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental
Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT.

Programas Ambientais

136. Para a definição dos programas ambientais necessários a implantação e operação de terminais portuários adotam-se como referências os programas de controle e mitigação de impactos exigidos em Licenças de Instalação e em Licenças de Operação emitidas pelo IBAMA e CETESB, para empreendimentos com essas características, assim como em condicionantes de licenças emitidas por órgãos ambientais estaduais para terminais portuários, conforme experiência adquirida na atualização de outros EVTEAs no âmbito do Programa de Arrendamentos – PAP.

137. Assim, a execução desses programas foi definida da seguinte forma:

- O Programa de Controle e Gestão Ambiental de Obras – PCGAO e os respectivos Subprogramas na fase de instalação do Terminal foram previstos para serem executados por contratação de serviços terceirizados por meio de empresa especializada.
- A estrutura de gerenciamento ambiental para o Programa de Gestão Ambiental - PGA na operação do empreendimento será de responsabilidade do arrendatário do Terminal, que contará com equipe própria, especializada na área de gestão ambiental e de segurança do trabalho. Tal estrutura também desenvolverá ações voltadas para o Gerenciamento de Resíduos Sólidos, para a Comunicação Social/Educação Ambiental que gerenciará a relação do Terminal com a comunidade e a sensibilização dos empregados com as questões de sustentabilidade. Além disso, a equipe será responsável para a participação no Plano de Auxílio Mútuo (PAM) do porto. O dimensionamento da equipe própria dependerá do porte do terminal.
- Assim, custos com pessoal alocado para a gestão dos programas ambientais e para a execução dos Programas de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, de Comunicação Social e Educação Ambiental estão previstos na Seção D – Operacional como mão-de-obra própria, portanto, não compõe os custos ambientais aqui precificados.
- Todos os demais programas e ações ambientais na fase de operação serão terceirizados, com contratação de consultorias especializadas que ficarão subordinadas à estrutura de

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large 'M' and 'L'.

gestão ambiental do arrendatário do Terminal. Nesse caso também foi utilizada a tabela DNIT de contratação de profissionais como referência, acrescidas dos encargos.

138. Alguns programas ambientais tiveram parte de seus custos parametrizados a partir do Programa de Arrendamentos Portuários, sendo aproveitadas informações de caráter técnico, metodológico e operacional que subsidiaram a definição do esforço necessário para a execução de determinados programas ambientais. Esses valores, quando utilizados, foram atualizados por meio da aplicação do IPC-A para a data base de outubro de 2019.

139. A seguir são apresentadas estimativas de custos para os principais programas ambientais previstos para a área de arrendamento **STS08** para cada fase do empreendimento.

FASE DE INSTALAÇÃO/AMPLIAÇÃO

PROGRAMAS AMBIENTAIS PARA O TERMINAL		
Fase de Implantação	Custos (R\$)	Periodicidade
<i>Estudo de Investigação Preliminar</i>	45.383,43	1º Ano
Programa de Gestão Ambiental (PGCAO)	544.601,13	Anual
<i>Monitoramento da Qualidade do Ar</i>	34.013,80	Anual
<i>Monitoramento de ruídos e vibrações</i>	34.013,80	Anual
<i>Acompanhamento da supressão da vegetação</i>	34.013,80	1º Ano
<i>Gerenciamento de Efluentes Líquidos</i>	34.013,80	Anual
<i>Gerenciamento de resíduos sólidos</i>	Incluído no PGCAO	Anual
<i>Programa de Comunicação Social / Programa de educação ambiental</i>	Incluído no PGCAO	Anual

Tabela 23: Custos com programas ambientais na fase de implantação da área STS08
 Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base outubro/2019

140. Para o Programa de Controle e Gestão Ambiental das Obras está prevista a contratação de um profissional pleno e um técnico pleno para gerenciar e supervisionar todas as ações inerentes a este. Tais profissionais também serão responsáveis pelo gerenciamento de resíduos sólidos e pela execução dos programas de comunicação social e de educação ambiental na fase de instalação.

Programa de Gestão e Controle Ambiental das Obras

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional pleno	P2	Hxmês	12	R\$ 34.013,80	R\$ 408.165,57
	Técnico Pleno	T2	Hxmês	12	R\$ 11.369,63	R\$ 136.435,56
	Total Mão-de-Obra			24		R\$ 544.601,13

Tabela 24: Programa de Controle e Gestão Ambiental das Obras - PGCAO - Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

141. Ainda na fase de instalação foi prevista a contratação de um Estudo de Investigação Preliminar, ou Avaliação Ambiental Prévia, para avaliação de passivos ambientais existentes na área, com a contratação de empresa que prestará serviços terceirizados por meio de um profissional pleno e um técnico pleno, conforme tabela de contratação do DNIT, durante um mês.

Estudo de Investigação Preliminar

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 34.013,80	R\$ 34.013,80
	Técnico Pleno	T2	Hxmês	1	R\$ 11.369,63	R\$ 11.369,63
	Total Mão-de-Obra			2		R\$ 45.383,43

Tabela 25: Estudo de Investigação Preliminar – Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

142. Na composição do custo da Avaliação Ambiental Prévia foram considerados os encargos sociais (84,04% sobre o salário); despesas administrativas (30% sobre salário); remuneração da empresa terceirizada (12% sobre salário + encargos + administrativo) e despesa fiscal (16,62% sobre salário + encargos + administrativo + remuneração da empresa).

FASE DE OPERAÇÃO

PROGRAMAS AMBIENTAIS PARA O TERMINAL

Fase de Operação	Custos (R\$)	Periodicidade
<i>Implantação SGA – ano 1</i>	141.477,24	1º ano
<i>Implantação SGA – ano 2</i>	70.738,62	2º ano
<i>Programa de Gestão Ambiental (PGA)</i>	Equipe própria	Anual
<i>Controle de pragas</i>	121.909,54	Anual
<i>Monitoramento da Qualidade do Ar</i>	34.013,80	Anual
<i>Gerenciamento de Efluentes</i>	34.013,80	Anual
<i>Monitoramento de ruídos e vibrações</i>	34.013,80	Anual
<i>Gerenciamento de resíduos sólidos</i>	Equipe própria	Anual
<i>Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência/ Plano de Emergência Individual (PGR/PAE/PEI)</i>	31.499,51	Anual
<i>Programa de Comunicação Social / Programa de educação ambiental</i>	Equipe Própria	Anual
<i>Auditoria CONAMA 306/02</i>	34.013,80	2 anos
<i>Auditoria ISO 14.001</i>	34.013,80	3 anos
<i>Auditoria OHSAS 18.001</i>	34.013,80	3 anos

Tabela 26: Programas na fase de operação – Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

143. A estrutura de gerenciamento ambiental para a operação será de responsabilidade do arrendatário do terminal, que contará com equipe própria, especializada na área de gestão ambiental e de segurança do trabalho. Tal estrutura também desenvolverá ações voltadas para o Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, para a Comunicação Social e Educação Ambiental, que gerenciará a relação do terminal com a comunidade e a sensibilização dos empregados com as questões de sustentabilidade. O dimensionamento da equipe e os custos relacionados estão previsto na Seção D do EVTEA.

144. A seguir, serão detalhados os valores considerados no fluxo de caixa do projeto, subdivididos em programas ambientais, bem como os custos para a gestão ambiental.

145. A equipe de gestão ambiental da arrendatária será responsável pelo gerenciamento dos monitoramentos e ações de controle, conforme a tabela abaixo:

Programa de Gestão Ambiental - PGA		
	Custo (R\$)	Periodicidade
Qualidade do Ar	34.013,80	Anual
Monitoramento de geração de efluentes	34.013,80	Anual
Monitoramento de ruídos e vibrações	34.013,80	Anual
Controle de pragas (R\$ 51.954,54 por hectare)	121.909,54	Anual

Tabela 27: Composição do Programa de Gestão Ambiental – PGA. Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

146. O PGA é composto pelas ações acima, as quais são detalhadas na sequência.

147. Controle de pragas urbanas: a definição do custo tomou por base a memória de cálculo do PAP e verificado por pesquisa de preços praticados no mercado.

148. O Controle de Pragas é composto por:

- Custo para o controle de insetos e pragas que inclui a instalação de iscas e manutenção, com preço mensal de R\$ 1.500,00 para empreendimentos com áreas extensas.
- Controle de ratos: porta-iscas distribuídos nas instalações no valor de R\$ 28,30/mensais por isca. Tendo em vista que o terminal STS08 opera granéis líquidos (petróleo e derivados), que são repelentes naturais para a grande maioria dos grupos de fauna sinantrópica nociva, reduziu-se a área de controle para 2 hectares, distribuídos em pontos estratégicos estudados pelo arrendatário, a medida que for necessário.

149. Abaixo seguem as planilhas detalhando a composição dos custos dos demais monitoramentos componentes do PGA. O valor de contratação do serviço de monitoramento considerou o salário de consultoria DNIT na categoria profissional pleno, incluídos os encargos sociais, despesas administrativas, fiscais e o lucro da empresa contratada:

Monitoramentos de Emissões Atmosféricas

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 34.013,80	R\$ 34.013,80
	Total Mão-de-Obra			1		R\$ 34.013,80

Tabela 28: Monitoramento de Emissões Atmosféricas. Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

Handwritten signatures and initials: 4, B, M, T, K, EC

Monitoramentos de Geração de Efluentes

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 34.013,80	R\$ 34.013,80
Total Mão-de-Obra				1		R\$ 34.013,80

Tabela 29: Monitoramento de Geração de Efluentes. Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

Monitoramentos de Ruídos e Vibrações

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 34.013,80	R\$ 34.013,80
Total Mão-de-Obra				1		R\$ 34.013,80

Tabela 30: Monitoramento de Ruídos e Vibrações. Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

150. Para cada uma das ações demonstradas acima foram consideradas duas campanhas de monitoramento por ano que demandará a contratação de profissional especializado responsável pela coleta, análise e elaboração de relatório. O prazo estimado é de um mês de trabalho para cada campanha, por meio período, para a execução completa do serviço, o que equivale à contratação do profissional por um mês de trabalho em período de 20 horas semanais para cada monitoramento executado.

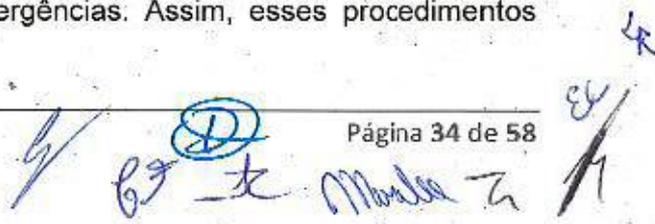
151. No caso do monitoramento da qualidade da água e sedimentos, este ocorrerá apenas no ano de execução das obras de dragagem.

Programa de Gerenciamento de Riscos

152. Com base no Manual da CETESB, considerando as premissas estabelecidas, observou-se que para o Terminal **STS08** não será necessário o Estudo de Avaliação de Risco (EAR). Contudo, conforme o Manual é necessário à elaboração de Plano de Gerenciamento de Riscos.

153. Ainda segundo o Manual da CETESB, para empreendimentos onde há apenas a necessidade de elaborar um Programa de Gerenciamento de Risco (PGR), o empreendedor deve possuir um procedimento apresentando minimamente: quando realizar a identificação de perigos, os motivos da realização, as metodologias utilizadas, os nomes e funções do responsável e dos componentes das equipes, ações sugeridas para redução ou eliminação dos perigos encontrados, responsáveis e prazos para cumprimento dessas ações e o sistema de acompanhamento, bem como estabelecer o prazo para sua revisão periódica.

154. Além disso, o empreendimento deve ter um Plano de Ação de Emergência que proporcione ações rápidas e eficazes em caso de emergências. Assim, esses procedimentos estão inclusos no âmbito da elaboração do PGR.



155. Também foi considerado na composição do PGR o Plano de Emergência Individual simplificado (PEI), seguindo a Resolução do CONAMA nº 398/2008, em seu anexo IV, que trata de procedimentos em caso de acidente com óleo em determinados tipos de instalações portuárias.

156. Para a composição do valor do Programa de Gerenciamento de Riscos, incluídos o Plano de Ação de Emergência e o Plano de Emergência Individual, foi considerada a contratação de um profissional especializado no tema, que atuará por um período de um mês para a elaboração dos referidos programas e planos, tendo como parâmetro os preços de consultoria constantes da tabela DNIT de outubro de 2019, profissional sênior (P1), neste caso, R\$ 43.477,85. O PGR deverá ser renovado a cada 3 anos, portanto, o custo previsto para a contratação deste profissional se repetirá por igual período de tempo.

157. Também foi considerada na composição do valor, a capacitação anual dos funcionários do terminal para procedimentos relacionados à segurança operacional. Para tanto, foi orçada a contratação de um profissional sênior para o planejamento e respectivo treinamento. Para tanto foi considerado um serviço de meio período durante um mês, pautado em preços da tabela DNIT de outubro de 2019, ou seja, R\$ 21.738,92.

158. Por fim, para chegar num valor anual para o PGR, considerando que este deverá ser renovado a cada 3 anos, procedeu-se o seguinte cálculo:

159. Valor da consultoria (R\$ 43.477,85)/3 anos + Valor do treinamento anual (R\$ 21.738,92) = **R\$ 31.499,51**.

160. A seguir são detalhados os custos relativos às auditorias obrigatórias previstas tanto em normativas ambientais como no Contrato de arrendamento.

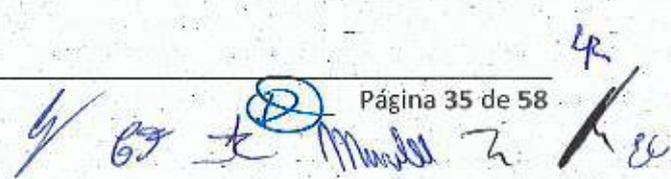
161. AUDITORIA CONAMA 306/02: foi prevista a contratação de auditoria para atendimento à Resolução do Conama nº 306/02, incidindo a cada 2 anos, a partir do segundo ano do Sistema de Gestão Ambiental.

Auditoria – Resolução do CONAMA nº 306/02

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês.	1	R\$ 34.013,80	R\$ 34.013,80
Total Mão-de-Obra				1		R\$ 34.013,80

Tabela 31: Auditoria CONAMA nº 306/02. Data-base outubro/2019 (DNIT).
 Fonte: Elaboração própria.

162. AUDITORIA ISO 14.001: foi prevista a contratação de auditoria para atendimento para ISO 14.001:2004 incidindo a cada 3 anos, a partir do segundo ano do Sistema de Gestão Ambiental.



Auditoria – Resolução do ISO 14.001

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 34.013,80	R\$ 34.013,80
Total Mão-de-Obra				1		R\$ 34.013,80

Tabela 32: Auditoria ISO 14.001. Data-base outubro/2019 (DNIT)
 Fonte: Elaboração própria

163. AUDITORIA ISO 45.001: foi prevista a contratação de auditoria para atendimento para ISO 45.001 incidindo a cada 3 anos, a partir do segundo ano do Sistema de Gestão Ambiental.

Auditoria – Resolução do ISO 45.001

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 34.013,80	R\$ 34.013,80
Total Mão-de-Obra				1		R\$ 34.013,80

Tabela 33: Auditoria ISO 45.001. Data-base outubro/2019 (DNIT)
 Fonte: Elaboração própria

164. PLANO DE AUXÍLIO MÚTUO – PAM: o PAM tem por objetivo assegurar e viabilizar a efetiva observância das normas pertinentes, o aprimoramento técnico, a troca de informações e do conhecimento integrado dos riscos potenciais de cada empresa e coletivos, definindo ações rápidas, eficientes e coordenadas.

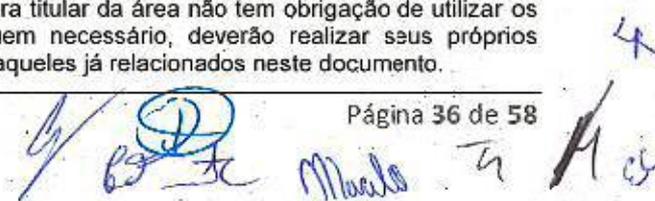
165. Trata-se de organização civil, com o envolvimento da iniciativa privada, com permanente cooperação do Corpo de Bombeiros do Estado, sem fins lucrativos e sem custos adicionais, que atua sem prazo determinado, sendo vedada a prestação de serviços a terceiros, bem como o exercício de qualquer atividade não vinculada ao cumprimento dos seus objetivos de proteção da vida humana, da preservação do patrimônio e do meio ambiente.

V – LEVANTAMENTO JURÍDICO

166. Neste tópico são analisados os potenciais passivos jurídicos referentes à área objeto de estudo. Trata-se de relatório de *due diligence* legal com o objetivo específico de fornecer ao poder público informações necessárias para a tomada de decisão acerca de possíveis entraves à licitação ou custos decorrentes de obrigações envolvendo a área a ser licitada⁷.

167. Especificamente, busca-se identificar situações que possam frustrar o certame licitatório ou gerar obrigação de ressarcimento por parte do poder público ou da futura

⁷ Este relatório não visa fornecer ao mercado avaliação exaustiva de todos os aspectos que envolvem o negócio. Não aborda, por exemplo, questões trabalhistas, tendo em vista que a futura titular da área não tem obrigação de utilizar os mesmos empregados da atual titular. Os interessados, caso julguem necessário, deverão realizar seus próprios levantamentos visando mitigar riscos relacionados ao negócio, além daqueles já relacionados neste documento.



arrendatária. Essa avaliação envolve a análise do histórico contratual da atual titular do contrato de exploração do terminal, a definição dos bens operacionais que poderão ser disponibilizados na licitação, análise de processos judiciais, administrativos ou, ainda, tratativas extrajudiciais que possam impactar o futuro empreendimento. Esses levantamentos visam identificar situações como:

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

168. Para a realização desses levantamentos, foram solicitadas informações ao órgão de assessoramento jurídico junto à ANTAQ (AGU/ANTAQ), à administração portuária e à SNPTA/MINFRA, especialmente no que diz respeito à existência de ações judiciais, administrativas ou procedimentos extrajudiciais envolvendo a área ou a sua titular atual.

Histórico contratual da atual titular das áreas

169. As áreas **STS08** e **STS08A** têm como atual titular a empresa **Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro**, e sua finalidade o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de petróleo e seus derivados, álcool e biocombustíveis, compreendendo equipamentos, instalações e aparelhagens necessárias à armazenagem e transporte de produtos.

170. A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato 013/93, de 30/07/1993, celebrado entre a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás e Codesp, referente a área de 249.689m², para a movimentação de combustíveis.

171. Em relação a esse instrumento, foram celebrados **6 (seis) termos aditivos**.

172. O término do prazo da última prorrogação contratual ocorreu em 22/10/2014. Atualmente, a exploração da área é realizada mediante Contrato de Transição, vigente por força de liminar judicial.

173. A tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato 013/93	30/07/1993	Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás e CODESP	"Reserva de área" de 249.689 m ² e utilização de instalações da CODESP, para movimentação de combustíveis. *Revertem "as melhorias introduzidas no imóvel pela PETROBRÁS e as benfeitorias inamovíveis por ela implantadas [...] independentemente de qualquer indenização" (Cláusula Décima Terceira). Não havendo interesse da Petrobrás, a CODESP poderá adquirir as benfeitorias

Handwritten signatures and initials: 4/69, M... (circled), M..., L.R., E.C.



Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
			removíveis, mediante indenização. Se a arrendatária não retirar os bens em até 40 dias, estes reverterem à CODESP.
1º Termo Aditivo	30/11/1994	Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás e CODESP	- Atribui à arrendatária o fornecimento do vapor para tanques e tubulações. - Alteração dos preços do contrato.
2º Termo Aditivo ("Retificação e Ratificação ao Contrato Operacional")	14/12/1994	Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás e CODESP	Alteração do valor de arrendamento e dos preços do contrato.
3º Termo Aditivo ("Segundo Aditamento")	13/02/1996	Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás e CODESP	- Alterações gerais de metas, parâmetros de desempenho, preços e condições de pagamento. - Prorrogação da vigência contratual por mais 2 anos, a contar de 01/04/1995.
4º Termo Aditivo ("Terceiro Instrumento Particular de Retificação, Ratificação e Aditamento")	21/08/1997	Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás e CODESP	- Aumento de 2.195m ² de área, totalizando 251.884m ² . - Alterações de movimentação e condições de pagamento. - Prorrogação da vigência contratual por mais 6 meses, a contar de 01/04/1997.
5º Termo Aditivo ("Quarto Instrumento Particular de Retificação, Ratificação e Aditamento")	22/10/1999	Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás e CODESP	- Alterações gerais das cláusulas contratuais. - Objeto do contrato passa a ser operação portuária de petróleo e derivados. - Aumento da área, que passa a ser de 255.569m ² . - Previsão de investimentos da arrendatária. - Prorrogação da vigência contratual por mais 15 anos, renovável por igual período. - Previsão de vistoria de bens ao fim do arrendamento: "Na extinção do arrendamento será procedida uma vistoria dos bens que integram o arrendamento, para os efeitos previstos neste Instrumento, e lavrado um 'Termo de Reversão de Bens' sob a guarda da ARRENDATÁRIA integrados ao arrendamento" (Cláusula XXXVII) - Anexo constando rol de bens de propriedade da Codesp e da arrendatária, indicando se são móveis ou imóveis. - Anexo constando "Termo de Acordo" judicial, em que as relações jurídicas em que o contrato vigorou por prazo indeterminado passam a ser consideradas como válidas, pondo fim à Ação de Consignação e Pagamento movida pela Petrobrás, no Processo 3165/96, da 10a

[Handwritten signatures and initials]

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
			Comarca Cível da Vara de Santos.
6º Termo Aditivo	21/12/2001	Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás e CODESP	- Transferência de titularidade para a Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro.
Contrato de Transição 01.2014	15/10/2014	Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro e CODESP	Arrendamento de instalação portuária e tubovias para exploração em caráter transitório, em área de 255.569m, visando o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de petróleo e seus derivados, álcool e biocombustíveis, compreendendo equipamentos, instalações e aparelhagens necessárias à armazenagem e transporte de produtos. *Reversibilidade: "Devolvem-se a posse à CODESP [...] de todos os bens vinculados ao Arrendamento, notadamente aqueles indicados no Anexo II, incluindo, sem se limitar, as obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todos os demais bens vinculados à instalação portuária [...] excetuando-se os bens que, por ocasião da conclusão do processo de reversibilidade, forem considerados como pertencentes à Arrendatária". O Anexo 2 traz bens sem dizer quais são reversíveis, e registra: "A titularidade e valoração dos bens do contrato vigente para fins de reversão serão objeto de discussão entre as partes e será formalizado através do TERMO DE REVERSÃO DE BENS, conforme previsto na Cláusula XXXVI - do Quarto Aditamento do Contrato PRES 13/93".
Contrato de Transição 01.2015	06/04/2015	Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro e CODESP	Mesmo do CT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade.
Contrato de Transição 05.2015	02/10/2015	Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro e CODESP	Mesmo do CT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade.
Contrato de Transição 02.2016	04/04/2016	Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro e CODESP	Mesmo do CT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato de Transição 05.2016	27/09/2016	Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro e CODESP	Mesmo do CT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade. Neste CT, a disposição sobre o Termo de Reversão de Bens a ser firmado consta no Anexo III.
Contrato de Transição 02.2017	28/03/2017	Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro e CODESP	Mesmo do CT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade. Neste CT, a disposição sobre o Termo de Reversão de Bens a ser firmado consta no Anexo III.
Contrato de Transição 07/2017	22/09/2017	Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro e CODESP	Mesmo do CT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade. Neste CT, a disposição sobre o Termo de Reversão de Bens a ser firmado consta no Anexo III.
Contrato de Transição 02/2018	23/03/2018	Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro e CODESP	Mesmo do CT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade. Neste CT, a disposição sobre o Termo de Reversão de Bens a ser firmado consta no Anexo III.
Contrato de Transição DIPRE-DIREM/10.2018	19/09/2018	Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro e CODESP	Mesmo do CT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade. Neste CT, a disposição sobre o Termo de Reversão de Bens a ser firmado consta no Anexo III.

Tabela 34 – Síntese do histórico contratual da área

Fonte: Elaboração própria

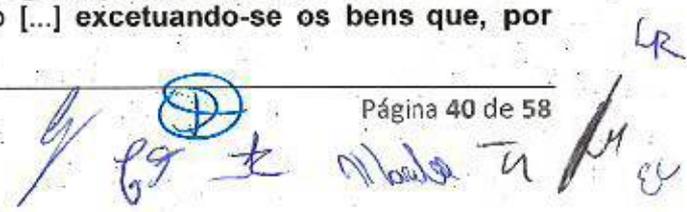
Bens do arrendamento

174. O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido na Cláusula Décima Terceira do Contrato nº 013/93, segundo a qual reverterem "as melhorias introduzidas no imóvel pela PETROBRÁS e as benfeitorias inamovíveis por ela implantadas [...] independentemente de qualquer indenização" (Cláusula Décima Terceira). Não havendo interesse da Petrobrás, a CODESP poderá adquirir as benfeitorias removíveis, mediante indenização. Se a arrendatária não retirar os bens em até 40 dias, estes reverterem à CODESP.

175. No anexo do 5º Termo Aditivo, é apresentado rol de bens móveis e inamovíveis, indicando aqueles que são de propriedade da Codesp e da arrendatária.

176. No último instrumento em vigor, o Contrato de Transição nº 10.2018, celebrado em 19/09/2018, o critério de reversibilidade estabelecido em sua Cláusula Trigésima Quinta dispõe:

Devolvem-se a posse à CODESP [...] de todos os bens vinculados ao Arrendamento, notadamente aqueles indicados no Anexo II, incluindo, sem se limitar, as obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todos os demais bens vinculados à instalação portuário [...] excetuando-se os bens que, por



ocasião da conclusão do processo de reversibilidade, forem considerados como pertencentes à Arrendatária. (grifos nossos)

177. O Anexo 2 do referido Contrato de Transição apresenta os bens do arrendamento sem indicar quais são reversíveis. No Anexo 3, há o seguinte registro: "A titularidade e valoração dos bens do contrato vigente para fins de reversão serão objeto de discussão entre as partes e será formalizado através do **TERMO DE REVERSÃO DE BENS**, conforme previsto na Cláusula XXXVII - do Quinto Aditamento do Contrato PRES 13/93".

178. Por sua vez, a Cláusula XXXVI do Quarto Aditamento dispõe: "Na extinção do arrendamento será procedida uma vistoria dos bens que integram o arrendamento, para os efeitos previstos neste Instrumento, e lavrado um 'Termo de Reversão de Bens' sob a guarda da **ARRENDATÁRIA** integrados ao arrendamento".

179. Em tratativas com a administração do porto, não foram identificados investimentos realizados pela arrendatária não amortizados durante a exploração do terminal. Também não foram identificadas ações judiciais, processos administrativos ou outros tipos de pleito envolvendo os bens integrantes da instalação.

Critério de reversibilidade no contrato original	Último critério de reversibilidade	Rol de bens reversíveis?	Termo de vistoria	Investimentos não amortizados
<p>Revertem "as melhorias introduzidas no imóvel pela PETROBRÁS e as benfeitorias inamovíveis por ela implantadas [...] independentemente de qualquer indenização" (Cláusula Décima Terceira). Não havendo interesse da Petrobrás, a CODESP poderá adquirir as benfeitorias removíveis, mediante indenização. Se a arrendatária não retirar os bens em até 40 dias, estes revertem à CODESP.</p> <p>O rol de bens móveis e inamovíveis, e que são de propriedade da Codesp e da arrendatária, consta em Anexo ao 5º TA.</p>	<p>"Devolvem-se a posse à CODESP [...] de todos os bens vinculados ao Arrendamento, notadamente aqueles indicados no Anexo II, incluindo, sem se limitar, as obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todos os demais bens vinculados à instalação portuário [...] excetuando-se os bens que, por ocasião da conclusão do processo de reversibilidade, forem considerados como pertencentes à Arrendatária". (grifos nossos)</p> <p>O Anexo 2 do referido Contrato de Transição apresenta os bens do arrendamento sem indicar quais são reversíveis. No Anexo 3, há o seguinte registro: "A titularidade e valoração dos bens do contrato vigente para fins de reversão serão objeto de discussão entre as partes e será formalizado através do TERMO DE REVERSÃO DE BENS, conforme previsto na Cláusula XXXVII - do Quinto Aditamento do Contrato PRES 13/93".</p>	<p>Sim, conforme anexo ao 5º TA, são indicados os bens móveis e inamovíveis, portanto, em conjunto com o critério original, segundo o qual revertem os inamovíveis, é possível definir um rol objetivo de bens. No último CT celebrado não há indicação de bens reversíveis, somente de bens do arrendamento.</p>	<p>Não</p>	<p>A administração do porto se manifestou informando não haver bens reversíveis não amortizados.</p>

Tabela 35 – Bens do arrendamento

Fonte: Elaboração própria

180. Desse modo, a princípio, conforme o critério de reversibilidade constante no contrato original, são reversíveis os bens originalmente disponibilizados no terminal ao atual titular (móveis e inamovíveis), bem como os bens inamovíveis implantados ao longo da vigência do arrendamento, os quais foram indicados no 5º Termo Aditivo ao referido contrato.

181. Contudo, nos contratos de transição, há disposição complementar, informado que "A titularidade e valoração dos bens do contrato vigente para fins de reversão **serão objeto de discussão entre as partes** e será formalizado através do TERMO DE REVERSÃO DE BENS, conforme previsto na Cláusula XXXVII - do Quinto Aditamento do Contrato PRES 13/93" (grifos nossos). Nesses termos, segundo os contratos de transição, o rol dos bens reversíveis ainda será definido conforme discussão entre as partes.

182. Conforme informações fornecidas pela Codesp (e-mail de 13/11/19), os bens reversíveis estão especificados no 5º Termo Aditivo ao Contrato n.º 13.93 (intitulado "Quarto instrumento de retificação, ratificação e aditamento do Contrato Operacional PRES/13.93").

Processos envolvendo as áreas

183. Em relação às áreas em análise, foram identificados os seguintes processos:

- Ministério da Infraestrutura:
 - Processo Administrativo nº 00045.001777/2015-60 – Em trâmite na SNPTA, o objeto é a identificação de alternativas de estratégia para a fase preparatória do novo arrendamento na área em questão. Nesse processo foi levantada a possibilidade de realização de inexigibilidade de licitação da área.
- Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ):
 - Processo Administrativo nº 50300.002003/2014-85 – Primeiro Contrato de Transição.
 - Processo Administrativo nº 50300.005437/2019-41 – Último Contrato de Transição.
 - Processo Administrativo nº 50300.005938/2019-28 – EVTEA para o Arrendamento da Alamoá
- 2ª Vara Federal de Santos:
 - Processo nº 5004625-27.2019.4.03.6104 – Contrato de Transição – Medida *ad cautelam* de extensão dos efeitos do último Contrato de Transição.

184. Em relação ao processo no âmbito da SNPTA, tendo em vista que o seu objeto diz respeito à possibilidade de realização de inexigibilidade, não se vislumbra, a princípio, questões que possam gerar impactos à elaboração dos estudos de viabilidade do terminal.

185. No que diz respeito aos processos no âmbito da ANTAQ, também não se verifica questões que possam gerar impactos à elaboração dos estudos de viabilidade do terminal, tendo em vista que tratam da celebração dos contratos de transição, instrumentos cuja vigência se limita à realização da licitação do terminal.

186. Quanto ao processo em trâmite na 2ª Vara Federal de Santos, trata-se de ação ordinária, com pedido de antecipação da tutela, ajuizada pela Petrobrás Transporte S.A – Transpetro, em face da União, por meio do qual pretende a autora a exploração do terminal portuário Alamoá até que seja realizada a licitação ou haja a contratação por inexigibilidade. Em sede de 1º grau, a mais recente decisão constante no sistema de acompanhamento processual dispõe o seguinte: "em atenção ao princípio da continuidade do serviço público, que o prazo do

último aditivo seja prorrogado, conforme requerido, até a apresentação, nos autos, da manifestação da CODESP sobre o pedido antecipatório formulado". As decisões ad cautelam constantes até este momento no processo prorrogaram temporariamente o contrato de transição da atual titular do terminal, contudo, conforme já mencionado, a vigência do contrato de transição se limita à realização da licitação do terminal, portanto, não foram identificados riscos à licitação da área.

Análise de riscos

187. Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios das áreas STS08 e STS08A, constantes nos tópicos anteriores, foram analisados os riscos referentes à licitação da referida área, buscando-se identificar a existência de entraves ao procedimento licitatório futuro ou impactos ao novo arrendamento. Na tabela a seguir é apresentada análise de riscos referente à área em questão.

Perspectiva	Situação	Análise de riscos	Risco
Contratual	<p>As áreas STS08 e STS08A têm como atual titular a empresa Transpetro. A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato 013/93, de 30/07/1993, celebrado entre a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás e Codesp, referente a área de 249.689m², para a movimentação de combustíveis.</p> <p>Em relação a esse instrumento, foram celebrados 6 (seis) termos aditivos.</p> <p>O término do prazo da última prorrogação contratual ocorreu em 22/10/2014.</p> <p>Atualmente, a exploração da área é realizada mediante Contrato de Transição.</p>	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área, uma vez que está sendo explorada atualmente mediante Contrato de Transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal.</p>	Baixo
Patrimonial	<p>O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido na Cláusula Décima Terceira do Contrato nº 013/93, segundo a qual reverterem "as melhorias introduzidas no imóvel pela PETROBRÁS e as benfeitorias inamovíveis por ela implantadas [...] independentemente de qualquer indenização" (Cláusula Décima Terceira). Não havendo interesse da Petrobrás, a CODESP poderá adquirir as benfeitorias removíveis, mediante indenização. Se a arrendatária não retirar os bens em até 40 dias, estes reverterem à CODESP.</p> <p>No anexo do 5º Termo Aditivo, é apresentado rol de bens móveis e inamovíveis, indicando aqueles que são de propriedade da Codesp e da arrendatária.</p> <p>Contudo, nos contratos de transição, há disposição diversa, informado que "A</p>	<p>Conforme informações fornecidas pela Codesp (e-mail de 13/11/19), os bens reversíveis estão especificados no 5º Termo Aditivo ao Contrato nº 13.93 (intitulado "Quarto instrumento de retificação, ratificação e aditamento do Contrato Operacional PRES/13.93").</p>	Baixo

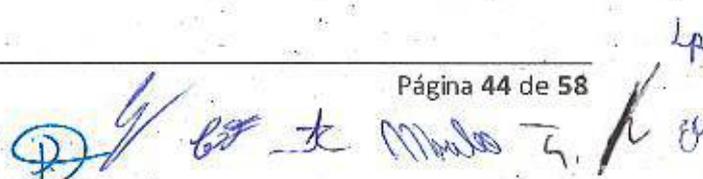
Perspectiva	Situação	Análise de riscos	Risco
	<p>titularidade e valoração dos bens do contrato vigente para fins de reversão serão objeto de discussão entre as partes e será formalizado através do TERMO DE REVERSÃO DE BENS, conforme previsto na Cláusula XXXVII - do Quinto Aditamento do Contrato PRES 13/93" (grifos nossos); Nesses termos, segundo os contratos de transição, o rol dos bens reversíveis ainda será definido conforme discussão entre as partes.</p>		
Processual	<p>Foram identificados os seguintes processos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministério da Infraestrutura <ul style="list-style-type: none"> ○ Processo Administrativo nº 00045.001777/2015-60 – Em trâmite na SNPTA. Nesse processo foi levantada a possibilidade de realização de inexigibilidade de licitação da área, contudo, essa alternativa não prosperou. ▪ Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) <ul style="list-style-type: none"> ○ Processo Administrativo nº 50300.002003/2014-85 – Primeiro Contrato de Transição. ○ Processo Administrativo nº 50300.005437/2019-41 – Último Contrato de Transição; ○ Processo Administrativo nº 50300.005938/2019-28 – EVTEA para o Arrendamento da Alamoia ▪ 2ª Vara Federal de Santos <ul style="list-style-type: none"> ○ Processo nº 5004625-27.2019.4.03.6104 – Contrato de Transição – Medida <i>ad cautelam</i> de extensão dos efeitos do último Contrato de Transição 	<p>Não se vislumbra, nos referidos processos, questões que possam gerar impactos aos estudos de viabilidade da área em questão.</p>	Baixo

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

Tabela 36 – Análise de riscos referentes às áreas STS08 e STS08A

Fonte: Elaboração própria

188. Com base nas perspectivas contratual, patrimonial e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, que gerem obrigação de ressarcimento ou outros riscos jurídicos dessa natureza.



Análise preliminar sobre cláusulas contratuais necessárias para dar suporte à modelagem proposta

189. Inicialmente, conforme o Processo nº 00045.001777/2015-60, no âmbito da SNPTA, cogitou-se a possibilidade da exploração da área em questão mediante processo de inexigibilidade de licitação. Contudo, após análise da questão, optou-se por submeter a área ao procedimento licitatório.

190. Há, entretanto, algumas características da operação atualmente realizada na área que precisam ser asseguradas mediante cláusulas contratuais, visando a continuidade das operações de forma adequada.

191. Nesse sentido, em um primeiro momento, vislumbrou-se a possibilidade de inclusão de cláusulas na minuta de contrato que tratem dos seguintes temas, com base nas tabelas apresentadas a seguir:

- a) Visto que o terminal STS08 está conectado às refinarias da Petrobrás no Estado de São Paulo, via refinaria Presidente Bernardes e Terminal de Cubatão, e considerando que essas refinarias integram a política energética nacional, deve-se resguardar:
 - a continuidade da operação, sobretudo entre a saída do atual arrendatário e a entrada do novo titular, com regras de transição;
 - o atendimento dos parâmetros operacionais de recepção dutoviária requerido por essas refinarias; e
 - o atendimento preferencial para a movimentação das refinarias do Estado de São Paulo.
- b) Movimentação mínima exigida e parâmetros de desempenho para garantir a eficiência das operações.
- c) *Price cap* para a regulação dos preços, de forma a resguardar a normalização do abastecimento, visto a exclusividade de parâmetros técnicos e operacionais para atendimento dessa demanda, bem como das especificidades do mercado de combustíveis oriundo das refinarias.
- d) Capacidade estática e desempenho operacional mínimos, de forma a resguardar parâmetros de segurança operacional.
- e) Atestado de capacidade técnica com requisitos mínimos necessários a resguardar a manutenção da atividade semifabril de transformação do GLP refrigerado para pressurizado ou, alternativamente, exigir a contratação de mão de obra especializada de terceiros.
- f) Implantação de sistema operacional apto a atender ao Centro Nacional de Controle de Oleodutos – CNCO, para possibilitar o adequado planejamento integrado das operações portuárias, de forma a resguardar o melhor interesse da política de desenvolvimento energético.



Riscos apontados em pareceres jurídicos constantes no Processo nº 00045.001777/2015-60	Proposta de mitigação
<p>A Petrobras é o braço executivo da política nacional da União para o setor de petróleo e outras fontes de energia (gás e biocombustíveis), responsável pela prestação de serviço essencial de abastecimento de combustíveis em todo o País.</p> <p>Há claro interesse público tutelado com a atual situação da Petrobras/TRANSPETRO nos Portos Organizados, sendo claro e evidente interesse da União a manutenção desta situação de forma a viabilizar a política energética nacional.</p>	<p>Apesar de sua personalidade de direito privado, a empresa estatal, e a sociedade de economia mista em particular, visa servir como instrumento de ação estatal. Logo, a Petrobras possui objetivos macroeconômicos e serve de instrumento da atuação econômica do Estado.</p> <p>Contudo, em princípio, o fato de a Petrobras ser uma estatal, por si só, não confere a ela preferência na exploração do terminal.</p> <p>Visto que o terminal STS08 está conectado às refinarias da Petrobras no Estado de São Paulo, via refinaria Presidente Bernardes, e considerando que essas refinarias integram a política energética nacional, deve-se resguardar a continuidade da operação portuária e o atendimento dos parâmetros operacionais de recepção dutoviária requerido por essas refinarias, bem como garantir atendimento preferencial para a movimentação das refinarias do Estado de São Paulo.</p>
<p>O Terminal existente dentro do Porto Organizado atende a logística de abastecimento de combustíveis de um ou vários Estados da Federação ou até mesmo de uma região do País.</p>	<p>Tendo em vista que a licitação não suspenderá as atividades do terminal, não haverá risco de estrangulamento.</p> <p>O contrato deverá estabelecer movimentação mínima exigida. Ademais, deverá estabelecer parâmetros de desempenho para garantir a eficiência das operações</p>
<p>A Autoridade Portuária sempre tem interesse em possuir terminal de movimentação de combustíveis, pois é atividade essencial à região atendida pelo Porto e para as atividades desenvolvidas pelo próprio Porto.</p>	<p>Tendo em vista que a licitação não suspenderá as atividades do terminal, a administração do porto continuará usufruindo as vantagens advindas da existência do terminal dentro do porto.</p>
<p>Havendo apenas uma empresa autorizada pela ANP para a construção de terminal e a operação e movimentação de petróleo, seus derivados e outros produtos deste monopólio da União através de determinado Porto, torna inviável a realização de licitação para arrendamento da área portuária pela impossibilidade de competição.</p>	<p>Em princípio, entende-se que qualquer empresa pode ser autorizada a realizar as atividades do terminal em questão, desde que solicite autorização à ANP.</p> <p>Sugere-se solicitar posicionamento da ANP quanto à possibilidade de autorização de outras empresas no caso concreto, na ocasião em que será realizada a consulta obrigatória à essa Agência.</p>
<p>Nos termos do § 2º do Art. 16 da Lei 12.815/13, a SEP e a ANTAQ, apesar de possuírem competência</p>	<p>Mesma proposta de mitigação do item anterior.</p>

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

Riscos apontados em pareceres jurídicos constantes no Processo nº 00045.001777/2015-60	Proposta de mitigação
<p>para tratar de assuntos portuários, quando forem definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios, devem submeter a matéria à ANP quando tiver relação com instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis</p>	
<p>Considerando que (i) o transporte marítimo e por dutos, de petróleo e seus derivados, é monopólio da União; (ii) a PETROBRAS é sociedade de economia mista controlada pela União; (iii) os Portos Organizados são propriedades da União; (iv) é imprescindível à PETROBRAS a posse de áreas em Portos Organizados para a movimentação e transporte da carga da indústria de petróleo e (v) a PETROBRAS (ou a TRANSPETRO) é a empresa autorizada pela União, através da ANP, a construir e operar instalação em determinada área dentro do Porto Organizado, concluímos que estamos diante de situação de natureza singular e de inviabilidade de competição.</p>	<p>Convergência da política de exploração portuária do MINFRA com a política de desenvolvimento energético do MME.</p>
<p>Não é lógico, razoável, econômico e eficiente promover procedimento licitatório para arrendamento de área no Porto Organizado que só pode ser explorada por um agente econômico.</p>	<p>Em princípio, entende-se que qualquer empresa pode ser autorizada a realizar as atividades do terminal em questão, desde que solicite autorização à ANP e atenda aos requisitos técnicos e operacionais que resguardem a continuidade da política de desenvolvimento energético do MME.</p>
<p>As situações de abastecimento não estão sujeitas a regras e condições de competitividade que norteiam os procedimentos licitatórios.</p>	<p>O inciso VI do art. 24 da Lei nº 8.666/93 dispõe que é dispensável a licitação quando "a União tiver que intervir no domínio econômico para regular preços ou normalizar o abastecimento".</p> <p>No caso concreto, a regulação dos preços pode ser alcançada com base em regras estabelecidas contratualmente (por exemplo, price cap), alicerçadas na regulação do setor portuário. A finalidade da regulação de preços, nesse caso, decorre da exclusividade de parâmetros técnicos e operacionais para atendimento das refinarias, bem como das especificidades do mercado de combustíveis oriundo das refinarias, o que, conseqüentemente, afeta a normalização do abastecimento.</p>

Tabela 37 – Riscos apontados em pareceres jurídicos constantes no Processo nº 00045.001777/2015-60
 Fonte: Elaboração própria, com base no Processo nº 00045.001777/2015-60



Riscos apresentados em pareceres técnicos constantes no Processo nº 00045.001777/2015-60	Proposta de mitigação
<p>ESTRANGULAMENTO DO REFINO EM SÃO PAULO - O Terminal Aquaviário – TA de Santos é a única alternativa para escoamento de produtos escuros originados nas quatro refinarias do estado de São Paulo e que juntas são responsáveis por aproximadamente 45% de toda a capacidade de refino do Brasil. Quando uma refinaria não possui alternativa de escoar produtos, a redução dos seus volumes disponíveis para armazenamento implicam na redução de carga dessa refinaria, ou seja, a quantidade de produção de derivados é reduzida proporcionalmente à sua capacidade de armazenamento desses produtos, podendo chegar à parada total da unidade</p>	<p>Tendo em vista que a licitação não suspenderá as atividades do terminal, não haverá risco de estrangulamento.</p> <p>O contrato deverá estabelecer movimentação mínima exigida. Ademais, deverá estabelecer parâmetros de desempenho para garantir a eficiência das operações.</p> <p>Ademais, deve-se resguardar a continuidade da operação portuária e o atendimento dos parâmetros operacionais de recepção dutoviária requerido por essas refinarias, bem como garantir atendimento preferencial para a movimentação das refinarias do Estado de São Paulo.</p>
<p>ALTERNATIVA AO SUPRIMENTO DE PETRÓLEO DE SÃO PAULO DE FORMA CONTINGENCIAL – Caso ocorra uma contingência no OSBAT 24 (duto que interliga o Terminal Aquaviário de São Sebastião à RPBC e ao Terminal de Cubatão), a única alternativa de envio de petróleo para ser refinado na RPBC e na RECAP é através do TA Santos. Com isso, o TA Santos figura com fundamental papel na garantia de suprimento das duas refinarias em caso de contingência e consequente manutenção dos estoques de derivados e da produção de petróleo na Bacia de Campos.</p>	<p>Dimensionamento do terminal considerando parâmetros de segurança operacional.</p> <p>Cláusula contratual estabelecendo capacidade estática e desempenho operacional mínimos.</p>
<p>PRESENÇA DE OPERAÇÃO SEMIFABRIL EXCLUSIVA - O TA Santos recebe, através de navios especiais refrigerados, e posteriormente armazena 30% do GLP consumido na área São Paulo/Centro Oeste. Para que o GLP possa ser distribuído, é necessário um processo semifabril de transformação deste GLP refrigerado para pressurizado, processo esse de grande complexidade e que exige mão de obra especializada. No Brasil apenas a TRANSPETRO executa essa atividade.</p>	<p>Exigir no edital atestado de capacidade técnica com requisitos mínimos necessários a resguardar a manutenção da atividade em questão ou, alternativamente, exigir a contratação de mão de obra especializada de terceiros.</p>

[Handwritten signatures and initials]

Riscos apresentados em pareceres técnicos constantes no Processo nº 00045.001777/2015-60	Proposta de mitigação
<p>ENTRANHAMENTO DE MODAIS DUTOVIÁRIO E AQUAVIÁRIO – GERENCIAMENTO CONFLITANTE - Diversos equipamentos instalados no terminal são utilizados de forma compartilhada entre as atividades de carga e descarga de navios e as movimentações nos dutos integrantes da malha para atendimento da área São Paulo/Centro-Oeste. Na sua grande maioria, esses equipamentos são controlados de forma centralizada pelo Centro Nacional de Controle de Oleodutos – CNCO, no Rio de Janeiro, e qualquer conflito de interesse relacionado à sua operação pode interferir significativamente na programação de movimentação e distribuição de derivados em grande parte do sistema PETROBRAS e nos mercados por ele atendidos.</p>	<p>O contrato deverá prever o estabelecimento de sistema de controle apto a atender ao Centro Nacional de Controle de Oleodutos – CNCO para possibilitar o adequado planejamento das operações portuárias, de forma a resguardar o melhor interesse da política de desenvolvimento energético e evitar conflitos de interesse.</p>

Tabela 38 – Riscos apontados nos pareceres técnicos constantes no Processo nº 00045.001777/2015-60
 Fonte: Elaboração própria, com base no Processo nº 00045.001777/2015-60

Contribuições da ANP e demais intervenientes

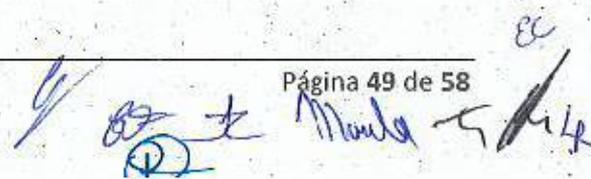
192. No dia 17/12/2019, foi realizada reunião de *feedback* a respeito da apresentação de versão preliminar dos EVTEAs das áreas STS08 e STS08A. Além da equipe da EPL, estiveram presentes representantes da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, do Ministério de Minas e Energia – MME, do Ministério da Infraestrutura – MINFRA, do Ministério da Economia, do Programa de Parceria de Investimentos – PPI e da Transpetro.

193. A Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos – SPPI, mediante e-mail de 19/12/19, encaminhou contribuições da ANP realizadas com base na referida reunião. As contribuições dizem respeito à modelagem bem como às medidas mitigadoras dos riscos de desabastecimento no terminal, propostas pela EPL tendo em vista Processo nº 00045.001777/2015-60, da SNPTA, que discutiu a possibilidade de inexigibilidade de licitação da área. No referido e-mail, foi informado que:

- g. A ANP sugeriu excluir da matriz de risco complementar a parte sobre “preferência para as refinarias”;
- h. A ANP sugeriu a inclusão de cláusula que evite concentração de mercado, de forma que um mesmo interessado não tenha a possibilidade de arrematar os dois terminais em questão, e sinalizou que irá subsidiar tecnicamente essa questão no caso concreto.

194. É importante registrar que essas tratativas tiveram como objetivo mitigar risco de descontinuidade das refinarias, tendo em vista que o poder público decidiu pela licitação do terminal ao invés da inexigibilidade, sem, contudo, oferecer qualquer vantagem competitiva no certame, o qual deverá ser realizado de forma isonômica para todos os interessados.

195. Nesse sentido, por meio do Ofício nº 3/2020/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, de 14/02/2020, a ANP apresentou as seguintes contribuições complementares com base no posicionamento da Transpetro a respeito das medidas mitigadoras propostas.





Medidas mitigadoras inicialmente propostas	Contribuições Transpetro	Contribuições ANP	Medidas mitigadoras a serem adotadas no estudo
<p>Continuidade da operação – regras de transição para saída do atual arrendatário e a entrada do navo, incluindo adoção de <i>price-cap</i>.</p>	<p>Transição por 5 (cinco) anos, para as duas áreas, com garantia do curso ordinário dos negócios e volumes de escoamento das refinarias Petrobras ligadas ao terminal.</p>	<p>Concorda com um período de transição de 5 (cinco) anos e com a adoção de <i>price cap</i> para a área que continuará movimentando óleo combustível e GLP - não para as duas áreas.</p>	<p>Para assegurar a continuidade das operações na área STS08A será adotado o seguinte conjunto de medidas:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Fixação de <i>price cap</i> para a regulação dos preços de todos os produtos movimentados, de forma a resguardar a normalização do abastecimento, visto a exclusividade de parâmetros técnicos e operacionais para atendimento dessa demanda, bem como das especificações do mercado de combustíveis oriundo das refinarias.▪ No caso da área STS08A, para o GLP, o <i>price-cap</i> vigorará durante todo o período contratual, tendo em vista que se trata do único terminal que realiza a atividade semi-fábrica de transformação do GLP refrigerado para pressurizado.▪ Os tetos tarifários para derivados de petróleo líquidos e, no caso da área STS08A, GLP, poderão ser alterados ou suprimidos com base no ambiente concorrencial.▪ Manutenção de todos os ativos do terminal. Será atribuído valor a ser pago pelo licitante vencedor do leilão visando a indenização dos ativos não reversíveis.▪ Regra de transição referente às áreas e infraestruturas do terminal. A área STS08A assumirá provisoriamente, durante os 2 (dois) primeiros anos do contrato, todas as áreas operacionais atualmente exploradas pela Transpetro, incluindo a sua própria área definitiva mais parte da área que, futuramente, será incorporada à STS08.▪ Estabelecimento de parâmetros de prancha média e capacidade estática.▪ Exigência de Plano de Transferência Operacional – PTO.
<p>Implantação de sistema operacional apto a atender ao Centro Nacional de Controle e Logística – CNCL</p>	<p>A proposta de mitigação parece considerar o CNCL sendo algo como o ONS o que não é a realidade.</p>	<p>O CNCL da Transpetro é uma estrutura de controle privada, que serve as operações da própria Transpetro, mas não é um padrão adotado para todo o mercado. Cada operador de terminal tem seu próprio sistema de controle de serviços e operações.</p> <p>Quando a operação de dutos envolve diferentes unidades operacionais do próprio transportador ou unidades operacionais de terceiros, o Regulamento Técnico de Dutos Terrestres (RTDT – anexo da Resolução ANP nº 6, de 3 de fevereiro de 2011) da ANP já obriga a celebração de um Procedimento Mútuo de Operação (PMO) com a finalidade de estabelecer as interfaces, as ações e os critérios executivos operacionais. Exigências adicionais superiores a</p>	<p>Será adotada a orientação da ANP, no sentido de se estabelecer, com base no Regulamento Técnico de Dutos Terrestres – RTDT, anexo da Resolução ANP nº 6-ANP, de 3 de fevereiro de 2011, a celebração de um Procedimento Mútuo de Operação – PMO, com a finalidade de determinar as interfaces, ações e critérios executivos operacionais.</p>

[Handwritten signatures and initials]



Medidas mitigadoras inicialmente propostas	Contribuições, Transpetro	Contribuições ANP	Medidas mitigadoras a serem adotadas no estudo
<p>Atendimento preferencial para a movimentação das refinarias do Estado de São Paulo.</p>	<p>Acesso preferencial do duto da Petrobras até o Pier público, dada a relevante escala de volumes movimentados por esta empresa (se Transpetro/Petrobras não se sagrar vencedora).</p>	<p>essa - tais como a previsão de estabelecimento de sistema de controle apto a atender o CNCL - podem se barreiras concorrenciais indesejáveis. Caso a Transpetro tenha discricionariedade para impor ou exigir, unilateralmente, padrões de operação e segurança, abre-se a possibilidade para que este concorrente imponha barreiras descabidas aos demais.</p> <p>Excluir da matriz de risco complementar a preferência para as refinarias.</p> <p>Não considera que o volume do duto Petrobras deva ter acesso preferencial até o pier público. Como foi discutido na Nota Técnica nº 1/2020/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, apenas o óleo combustível é um produto crítico que desce o sistema de dutos vindo das refinarias. Gasolina e Diesel contam com alternativas de escoamento pela Petrobras. O GLP, apesar de ter fluxo contrário a esses outros derivados (ou seja, é desembarcado no terminal e sobe pelo sistema de dutos), é crítico ao abastecimento. Apenas a escala, por si só, não deve ser considerada como motivador ao acesso preferencial ao pier e benefícios como esse solicitado pela Petrobras devem ter seus impactos amplamente estudados antes de eventualmente ser concedidos, a fim de evitar a inserção de ineficiências injustificadas no sistema portuário da região.</p>	<p>Conforme orientação da ANP, não será adotado atendimento preferencial às refinarias de SP nem acesso preferencial ao duto da Petrobras.</p>
<p>MME, capacidade estática e parâmetros de desempenho, incluindo relativos a recepção dutoviária, para garantir a eficiência das operações.</p>	<p>MME não mitiga o risco ao abastecimento regional já que o atendimento a este indicador pode ser composto por produtos de terceiros. Este indicador apenas garante a remuneração à Autoridade Portuária nos casos de valores abaixo do mínimo estabelecido.</p>	<p>A aplicação de regras específicas no edital de licitação pode mitigar, ou mesmo evitar, situações de atendimento discriminatório que possam estrangular o regular atendimento ao mercado. Nesse sentido, a nota técnica nº 1/2020/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ se manifesta no item 6.3.3 favoravelmente à adoção de price cap por período limitado. Essa medida, em conjunto com a movimentação mínima exigida (MME) e com a aplicação das regras de livre acesso a terminais aquaviários previstas pela regulação da ANP têm o condão de evitar a ocorrência de estrangulamentos ao escoamento das refinarias e de cargas de GLP desembarcadas e, portanto, visam mitigar riscos ao abastecimento regional. Não se deve pensar em cada medida isoladamente, mas o seu conjunto.</p> <p>A prancha de cada berço deve ser ampliada para promover a descarga do navio de maior capacidade a operar no local no prazo adotado internamente de 24 horas.</p> <p>Caso o Grupo Petrobras não vença ou participe do certame e a Transpetro não queira prestar este serviço a um eventual novo entrante, há provedores internacionais, que inclusive atuam no Brasil em outro tipo de operação.</p> <p>Caso o poder concedente tenha dúvidas quanto à possibilidade de prestação do serviço por outros agentes, pode avaliar a inclusão, no edital e no contrato de concessão,</p>	<p>Serão mantidas as medidas mitigadoras originalmente propostas pela EPL, incluindo: MME, capacidade estática e prancha média mínima.</p> <p>A MME tem sido exigida em todos os contratos de arrendamento firmados durante a vigência do atual marco regulatório portuário. Além de garantir a remuneração mínima relativa à outorga variável, a MME serve como mecanismo para incentivar a continuidade da operação. A finalidade da MME não é a reserva de mercado.</p>
<p>Atestado de capacidade técnica para atividade semifábrica de transformação do GLP refrigerado para pressurizado; ou, contratação de mão de obra especializada de terceiros.</p>	<p>Dada a inexistência de outra empresa além da Transpetro que opere instalações de GLP refrigerado no Brasil, o certame poderia não exigir a contratação da mão de obra especializada para tal atividade por conta de alegação de direcionamento. Portanto, não haveria como garantir a manutenção das atividades de GLP no terminal.</p>	<p>Caso o Grupo Petrobras não vença ou participe do certame e a Transpetro não queira prestar este serviço a um eventual novo entrante, há provedores internacionais, que inclusive atuam no Brasil em outro tipo de operação.</p> <p>Caso o poder concedente tenha dúvidas quanto à possibilidade de prestação do serviço por outros agentes, pode avaliar a inclusão, no edital e no contrato de concessão,</p>	<p>Serão mantidas as medidas mitigadoras originalmente propostas pela EPL (exigência de atestado de capacidade técnica para operação do GLP), bem como Plano de Transferência Operacional - PTO.</p>

[Handwritten signatures and initials]



Medidas mitigadoras inicialmente propostas	Contribuições Transpetro	Contribuições ANP	Medidas mitigadoras a serem adotadas no estudo
n.a.	<p>Permitir participação de mesma empresa ou consórcio em ambas as áreas.</p>	<p>de exigência de um Plano de Transição Operacional (PTO) que contemple, dentre outros aspectos, um plano de transição de gestão dos ativos e dos recursos humanos a fim de comprovar que a nova equipe terá condições de operar esses ativos.</p>	<p>Será incluída vedação para que o mesmo licitante não detenha parcela de mercado superior ao mercado relevante, bem como para que o mesmo licitante não seja vencedor de ambas as áreas, conforme orientação da ANP e do TCU em casos análogos.</p>
n.a.	<p>Portaria ANP 251/2000: redação proposta em consulta pública vigente para a revisão da Portaria conflitante com os interesses e objetivos do leilão, pois:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Prevê a retirada da preferência de proprietário em terminais arrendados -Limita o acesso de um único cliente a 50% da capacidade do terminal -Reduz a atratividade do leilão para carregadores proprietários e operadores portuários com contratos de longo prazo -Não atende à condição atual de terminal regulador da área STS 08 oferecendo risco de desabastecimento -Não atende à demanda, nem garante o escoamento e a continuidade operacional das refinarias de São Paulo 	<p>Inclusão de cláusula que evite concentração de mercado, de forma que um mesmo interessado não tenha a possibilidade de arrematar os dois terminais em questão.</p> <p>Como essa norma é de aplicação direta às atividades desenvolvidas pela Transpetro, vigente há mais de 20 anos sem qualquer reclamação em virtude da aplicação de tal instituto, não faria sentido reclamá-lo nesse momento.</p> <p>Em relação à limitação ao acesso de um único cliente a 50% da capacidade do terminal, deve-se ressaltar que essa restrição só se aplica na celebração de contratos firmes. Dessa forma, se não houver qualquer outro interessado em celebrar contratos firmes para a movimentação, em determinado terminal, nada impede a celebração de contratos spot para a movimentação do restante da capacidade do terminal.</p>	<p>Com base na manifestação da ANP, não serão adotadas medidas relativas à Portaria nº 251-ANP/2000.</p>
n.a.	<p>Vedar participação de produtoras concorrentes da Petrobras.</p> <p>Nesse sentido, Transpetro alega constrangimento quanto ao Projeto de Desinvestimento do Refino (por conta da hipótese de assinatura regulatória no entendimento do TCC (Termo de Compromisso de Cessão de Prática) assinado junto ao CADE, no que diz respeito à ausência de isonomia para o caso do terminal de Santos em relação aos outros terminais a serem desinvestidos, visto que este termo determina que os ativos de transporte associados às refinarias sejam desinvestidos conjuntamente de forma a assegurar o fluxo contínuo nos respectivos negócios caso não se configuraria um leilão desde terminais de Santos</p>	<p>As áreas em estudo devem ser, sempre que possível, licitadas para operadores logísticos não verticalizados.</p> <p>Independente de quem vença a licitação, as regras de livre acesso vigentes e as regras de transição sugeridas se prestam a mitigar os riscos ao abastecimento regional.</p>	<p>A continuidade da operação será mantida, seja mediante operador portuário verticalizado ou não verticalizado, sem necessidade de vedar participação a qualquer interessado.</p> <p>Existem regras no próprio marco regulatório do setor portuário que προβlem o tratamento discriminatório, visando assegurar a isonomia de tratamento dos usuários dos serviços portuários. Desse modo, não se faz necessária a mitigação desse risco mediante cláusula contratual.</p> <p>Nesse sentido, cita-se como exemplo a norma da agência reguladora que dispõe sobre a prestação de serviço portuário em bases não discriminatórias – Resolução nº 3.707-ANTAQ, de 17/10/2014. Segundo o art. 4º da norma em questão:</p> <p>AT. 4º. Os serviços portuários explorados pelas concessionárias</p>

[Handwritten signatures and initials in blue and black ink]



Medidas mitigadoras inicialmente propostas	Contribuições Transpacto	Contribuições ANP	Medidas mitigadoras a serem adotadas no estudo
			<p>Arrendatárias e autorizadas serão prestados aos usuários em bases não discriminatórias, observados os parâmetros de prestação de serviço adequados contidos na legislação pertinente e nos contratos de concessão, arrendamento e adesão.</p> <p>§ 1º A ANTAQ poderá, motivadamente, determinar obrigações às concessionárias, arrendatárias e às autorizadas, observadas as limitações operacionais e técnicas existentes, sempre que houver:</p> <ul style="list-style-type: none">I - recusa legítima de prestação de serviço; eII - prática de preços, tarifas portuárias ou tarifas de serviço discriminatórias ou abusivas. <p>§ 2º Equipara-se à recusa legítima:</p> <ul style="list-style-type: none">I - a prestação de serviço com qualidade inferior do que habitualmente praticada para cargas similares; ouII - a interrupção injustificada da prestação dos serviços. <p>Também a dispõe nesse sentido a Resolução nº 3.274-ANTAQ/14:</p> <p>Art. 32. Constituem infrações administrativas a que se sujeitam a Autoridade Portuária, o arrendatário, o autoritário e o operador portuário, observadas as responsabilidades legais, regulamentar e contratualmente atribuídas a cada um desses agentes:</p> <p>XXIII - não assegurar a oferta de serviços de forma indiscriminada e isonômica a todos os usuários; multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);</p>

Tabela 39 - Contribuições complementares e posicionamento da EPL

Fonte: Elaboração própria

[Handwritten signatures and initials]

Sugestão de redação de cláusulas contratuais – STS08

196. Para a inclusão dos pontos debatidos nos tópicos anteriores, propõe-se à Agência a seguinte redação para a minuta de contrato de arrendamento da área STS08:

1. Áreas e Infraestrutura Públicas do Arrendamento

- 1.1. Compõem o Arrendamento objeto deste Contrato as áreas, instalações portuárias e infraestruturas públicas, localizadas dentro do Porto Organizado de Santos, no Estado de São Paulo.
 - 1.1.1. A área total do **Arrendamento**, cujo código de identificação é **STS08**, localizada na região de Alamoia do Porto Organizado de Santos – SP, é constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de granéis líquidos e gasosos, especialmente derivados de petróleo, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.
 - 1.1.2. Com o objetivo de assegurar a continuidade das operações na área do **Arrendamento**, será aplicada regra de transição referente à assunção das áreas e infraestruturas dos terminais STS08 e STS08A, conforme indicado na Seção C – Engenharia.
 - 1.1.3. Durante os 2 (dois) os primeiros anos de vigência contratual, a área provisória do **Arrendamento** será de **66.873 m²**, conforme planta indicada no Anexo C-1: Figura 1 da Seção C – Engenharia; após esse período, até o final da vigência contratual, a área definitiva do **Arrendamento** será de **137.319 m²**, conforme planta indicada no Anexo C-1: Figura 2 da Seção C – Engenharia.

2. Obrigações e Prerrogativas das Partes

2.1. Obrigações da Arrendatária

- 2.1.1. A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste **Contrato** e seus **Anexos**, a:
 - 2.1.1.1. Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:
 - i. Prancha Geral Média para derivados de petróleo, no sentido de embarque de, no mínimo, 790 toneladas/hora, a partir do 3º ano de contrato. Sendo Prancha Geral Média o volume da carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado.
 - ii. Com base no Regulamento Técnico de Dutos Terrestres – RTDT, anexo da Resolução ANP nº 6-ANP, de 3 de fevereiro de 2011, a **Arrendatária** deverá elaborar procedimento mútuo de operação – PMO, entre as suas Unidades Operacionais e as Unidades Operacionais de Terceiros diretamente envolvidas na pré-operação ou operação de um Duto ou Sistema de Dutos, com a finalidade de estabelecer as interfaces, as ações e os critérios executivos operacionais.
 - 2.1.1.1.1. Os preços-teto cobrados dos Usuários, atualizados anualmente pelo IPCA, serão os seguintes:
 - i. Durante os x (xxxx) primeiros anos a partir da **Data da Assunção** deste contrato:
 - a) **R\$ 40,71** por tonelada de combustíveis escuros;

- b) R\$ 45,24 por tonelada de combustíveis claros; e
 - c) R\$ 49,04 por tonelada de bunker.
- 2.1.1.1.2. Os tetos tarifários estabelecidos no item 2.1.1.1.1 poderão ser alterados ou suprimidos, de ofício ou por provocação da arrendatária, caso seja comprovada, perante a ANTAQ, a existência de ambiente concorrencial competitivo, o que deverá ser formalizado mediante apostilamento ou termo aditivo.
- 2.1.1.1.3. Os preços-teto discriminados nos incisos i do item 2.1.1.1.1 incluem as seguintes subatividades:
- ii. Derivados de Petróleo Escuros (Bunker): armazenagem pelo período de 15 (quinze) dias mais abastecimento das embarcações;
 - iii. Derivados de Petróleo Escuros: armazenagem pelo período de 15 (quinze) dias mais expedição das embarcações; e
 - iv. Derivados de Petróleo Claros: armazenagem pelo período de 15 (quinze) dias mais expedição das embarcações.
- 2.1.1.2. Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:
- v. Construção de tanques com capacidade total de, no mínimo, 104.486m³, sendo:
 - a) Construção de tanques com capacidade de 62.719m³ até o final do 2º (segundo) ano contratual;
 - b) Construção de tanques com capacidade de 41.767m³ até o final do 5º (quinto) ano contratual;
- 3.1.1. A Arrendatária obriga-se ainda a:
- 3.1.1.1. Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual de derivados de petróleo líquidos indicados no quadro a seguir:

Ano do arrendamento	Movimentação Mínima Exigida (mil toneladas)
Ano 1	
Ano 2	
Ano 3	993
Ano 4	1.011
Ano 5	1.030
Ano 6	1.323
Ano 7	1.348
Ano 8	1.374
Ano 9	1.400
Ano 10	1.427
Ano 11	1.455
Ano 12	1.483

Ano 13	1.512
Ano 14	1.542
Ano 15	1.572
Ano 16	1.603
Ano 17	1.634
Ano 18	1.667
Ano 19	1.700
Ano 20	1.734
Ano 21	1.769
Ano 22	1.804
Ano 23	1.841
Ano 24	1.878
Ano 25	1.916

3.1.1.1.1. Para a verificação anual do atendimento à **Movimentação Mínima Exigida**, somente serão contabilizadas as movimentações de combustíveis realizadas por meio de embarcações atracadas no **Porto Organizado**, em operações que utilizem o **Arrendamento**.

4. Remuneração da Arrendatária

4.1. Como contrapartida às Atividades, a Arrendatária poderá estabelecer o Preço a ser cobrado do Usuário, observados os preços-teto estabelecidos neste Contrato, bem como a prerrogativa da ANTAQ de coibir eventual abuso de poder econômico contra os usuários, mediante prévio procedimento administrativo, no qual poderá solicitar e utilizar informações fornecidas pelos interessados.

5. Bens do arrendamento

5.1. Sem prejuízo de outras disposições deste **Contrato** sobre o tema, integram o **Arrendamento** os bens a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da **Arrendatária**:

5.1.1. Todos os bens vinculados à operação e manutenção das **Atividades**, cedidos à **Arrendatária**, conforme indicados nos Termos de Aceitação e Permissão de Uso de Ativos;

5.1.1.1. Integram o **Arrendamento** os bens não reversíveis da arrendatária anterior, que deverão ser transferidos à **Arrendatária** mediante ressarcimento por meio de indenização paga pela vencedora da licitação da área STS08A, conforme diretrizes estabelecidas pelo Poder Concedente, nos termos do Edital.

5.1.1.2. Em razão da regra de transição de áreas prevista na Seção C – Engenharia, parte dos bens do **Arrendamento** serão cedidos à **Arrendatária** somente após os 2 (dois) primeiros anos de vigência do **Contrato**, sem a necessidade de

ressarcimento por parte da **Arrendatária**, conforme especificado no Termos de Aceitação e Permissão de Uso de Ativos.

Sugestão de redação de cláusulas editalícias – STS08

197. Para a inclusão dos pontos debatidos nos tópicos anteriores, propõe-se à Agência a seguinte redação para a minuta de edital de arrendamento da área STS08:

Da Sessão Pública do Leilão

1. Pessoas jurídicas com participação de mercado relevante no Complexo Portuário de Santos, incluindo empresas ou grupos econômicos, só poderão ser declaradas vencedoras na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.
2. Além de observar a regra estabelecida no item 1, caso a mesma licitante seja declarada vencedora de mais de um dos leilões para o Arrendamento das áreas STS08 e STS08A, deverá optar por um deles, salvo na hipótese de não haver outro licitante que tenha apresentado proposta válida.
 - 2.1. Na hipótese de a licitante inicialmente declarada vencedora optar por outra área na situação prevista no item 2, será então declarada vencedora a licitante que houver sido classificada em segundo lugar.
 - 2.2. A opção de que trata o item 2 deverá ser exercida após o encerramento do último leilão.
3. As regras previstas nos itens 1 e 2 se estendem às sociedades **Controladas, Controladoras, Coligadas** e sujeitas ao mesmo controle comum.

CONCLUSÃO

198. Após proceder aos ajustes no estudo da área **STS08**, entende-se que o presente estudo está apto a prosseguir o rito licitatório, para o qual a presente Nota Técnica deverá fazer parte do estudo conjuntamente com os demais documentos que o compõem.

À consideração superior.

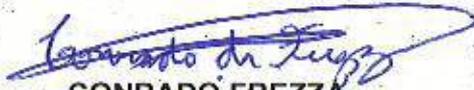
Brasília, 06 de março de 2020.


FERNANDO CORRÊA DOS SANTOS
Coordenador da Gerência de Estruturação de Projetos 1



RÔMULO CASTELO BRANCO

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1



CONRADO FREZZA

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1



MARCELO FERREIRA NUNES

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1



THILO MARTIN ZINDEL

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1



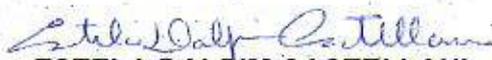
GUSTAVO DE OLIVEIRA LOPES

Assessor Técnico da Gerência do Meio Ambiente



LEONARDO SILVA RODRIGUES

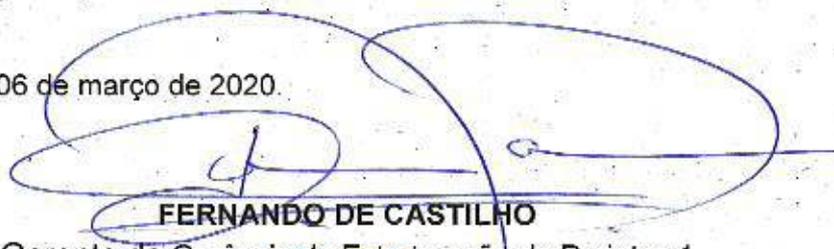
Assessor Técnico da Gerência do Meio Ambiente



ESTELA DALPIM CASTELLANI

Assessora Técnica da Gerência do Meio Ambiente

De acordo, em 06 de março de 2020.



FERNANDO DE CASTILHO

Gerente da Gerência de Estruturação de Projetos 1



PAULA DURANTE TAGLIARI

Gerente da Gerência do Meio Ambiente