

NOTA TÉCNICA CONJUNTA

Nº26/2019 – GEINF/GENEC/GEMAB

Assunto: Elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental referentes à área portuária localizada dentro da poligonal do Porto de Paranaguá, denominada área **PAR32** no âmbito do planejamento setorial.

Referências: Ofício nº 669/2019-APPA/EP de 06 de setembro de 2019.

Ofício nº 127/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA, de 09 de setembro 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 elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da área denominada **PAR32**, localizada dentro da poligonal do Porto de Paranaguá na cidade de Paranaguá-PR, destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente açúcar ensacado.

2. A Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL foi instada por meio do Ofício nº 127/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA, de 09 de setembro de 2019, a realizar elaboração do estudo do terminal portuário em área localizada no Porto de Paranaguá na cidade de Paranaguá-PR.

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 Paranaguá e Antonina (2018);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Paranaguá (2006)	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração dos Portos de Paranaguá e Antonina (2016)	Regulamento do Porto (REP)

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

Fonte: EVTEA Áreas **PAR32**

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 SeinfraHidroferrovias 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 Paranaguá/PR, denominado PAR12 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 Paranaguá/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.

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 NCA Engenharia, Arquitetura e Meio Ambiente SS Ltda. Posteriormente a Autoridade Portuária encaminhou os estudos por meio do Ofício nº 669/2019-APPA/EP de 06 de setembro de 2019 para a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. A Empresa de Planejamento e Logística-EPL, conforme determinação do Ofício nº 127/2019 DNOP-SNPTA/SNPTA, de 09 de setembro de 2019, foi demandada a realizar a atualização dos estudos.

13. Em 11, 12 e 13 de novembro de 2019, foi realizada visita técnica ao terminal em questão pela equipe técnica da Empresa de Planejamento e Logística - EPL.

IV –ELABORAÇÃO DO ESTUDO

14. 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.

15. 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;
- Seção F – Ambiental.

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

Seção A – Apresentação

17. 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; e
- Descrição da Área.

18. 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.

Seção B – Estudo de Mercado

19. Esta seção trata da previsão de demanda e de análise de mercado, envolvendo os quantitativos projetados de movimentação de açúcar ensacado no terminal **PAR32**, bem como definição de participantes de mercado e “Estimativas de Preços” a serem cobrados dos usuários.

20. A área denominada **PAR32** localiza-se no Porto Organizado de Paranaguá, mais conhecido como Porto de Paranaguá, município de Paranaguá/PR.

21. Segundo a abordagem do PNL, o Complexo Portuário de Paranaguá-Antonina está incluso no Cluster de Paraná-São Francisco do Sul, que abarca, também, o Complexo

Portuário São Francisco do Sul. A versão adotada do PNLN consta no documento intitulado “Projeção de Demanda e Carregamento da Malha, Ano Base 2016” (publicado em 2017).

22. Conforme informações que constam no Plano Mestre do Complexo (2018), o açúcar ensacado escoado pelo porto de Paranaguá tem origem no oeste paulista e destina-se, principalmente, a países onde inexitem refinarias ou cujos portos não possuam instalações modernas para recebimento de navios de maior porte, como, por exemplo, navios porta-contêineres.

23. Com relação às projeções de demanda do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá-Antonina, destaca-se que o referido Plano encontra-se atualizado para o ano de 2018.

24. Indispensável destacar que as projeções preliminares de demanda elaboradas no âmbito do planejamento setorial consideram a demanda específica para o Porto Organizado de Paranaguá, não havendo necessidade, portanto, de segregação da demanda entre os Portos Organizados inclusos no complexo portuário, no caso, Paranaguá, Antonina e São Francisco do Sul.

25. As projeções de demanda preliminares do Porto de Paranaguá (2018) que serão utilizadas para o terminal **PAR32** contêm estimativas de movimentação portuária em diferentes cenários, denominados cenários tendencial, pessimista e otimista, que refletem as possíveis variações de demanda frente a oscilações econômicas e de mercado. Ressalta-se que as projeções de demanda consideram a vocação operacional proposta para o **PAR32**.

26. Oportuno mencionar que o horizonte contratual previsto para o estudo contempla prazo total de 10 anos, suficiente para amortizar os investimentos previstos, bem como proporcionar retorno adequado aos investidores. Estima-se o início do prazo contratual para o ano de 2021 e término no ano de 2030. Nesse sentido, a projeção de demanda macro foi delimitada para o mesmo período contratual.

27. Para estimar a demanda portuária no terminal **PAR32** foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Porto Complexo de Paranaguá-Antonina, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas, com o objetivo de estimar a demanda potencial para o terminal em estudo.

28. Para estimação da demanda micro faz-se necessário identificar e definir as seguintes informações e premissas:

- Estimativa de giro médio de estoque;
- Capacidades estáticas instaladas e planejadas.
- Dados históricos de *marketshare* a partir dos dados fornecidos pela Autoridade Portuária

29. Para a definição de giro médio de estoque, inicialmente, é necessário estimar os tempos médios de permanência da carga no terminal, de acordo com os fluxos de embarque, estimados na projeção de demanda.

30. De acordo com as projeções de demanda previstas para o Complexo Paranaguá-Antonina, a navegação de longo curso deve ser responsável por 100% do total movimentado. Nos fluxos de navegação de longo curso, a exportação responde por 100% do total movimentado.
31. Para estimar o giro futuro para o terminal PAR32, verifica-se que os donos da carga de açúcar ensacado em operações breakbulk não demandam aumento de eficiência considerável na operação. Constatou-se, através de informação de mercado de diversas fontes, que os contratos de exportação de açúcar demandam uma produtividade diária de 1.500 toneladas, sendo esse o padrão praticado no setor.
32. Não havendo incentivos para o aumento de eficiência, o giro futuro foi estimado a partir dos dados históricos constatados no terminal, definindo-se como parâmetro 24 giros anuais, com tempo médio de armazenagem de 15 dias.
33. A partir da definição de giro de estoque médio para o terminal **PAR32** e capacidade estática de **12.000t, resultante das intervenções planejadas no terminal**, é possível calcular a capacidade dinâmica nominal de armazenagem estimada em **288.000t**. A fim de se estimar a capacidade dinâmica efetiva, aplicou-se uma taxa de segurança de 85%, que resulta numa capacidade efetiva de 244.800t.
34. Através dos dados históricos de movimentação de açúcar ensacado obtidos junto à Autoridade Portuária, projeta-se em 50,78% o *marketshare* do PAR32 do total previsto para movimentação no Complexo Portuário Paranaguá-Antonina. Aplica-se esse percentual à demanda macro em três diferentes cenários: tendencial, otimista e pessimista.
35. Importa registrar, ainda, que os principais players que movimentam açúcar ensacado no Complexo possuem estruturas retroportuárias variáveis de armazenagem (fora do porto organizado), que são compartilhadas com demais produtos. Em função da variabilidade das capacidades estáticas dessas estruturas, verifica-se que a estimativa mais confiável de *share* de mercado para açúcar ensacado deriva dos dados históricos de operação obtidos junto à Autoridade Portuária.
36. A premissa de determinação do *share* baseado em dados históricos está embasada em: (i) não há informações acerca de novos investimentos em outras áreas do Complexo especializadas na movimentação de açúcar ensacado; (ii) a área de armazenamento do PAR32 tem vantagens competitivas em comparação às áreas localizadas fora do Porto Organizado; (iii) a capacidade dinâmica atual e projetada é condizente com os dados históricos de movimentação do atual arrendatário do **PAR32**.

Receita Unitária

37. Conforme já citado, o terminal **PAR32** está focado na movimentação e armazenagem de açúcar ensacado.
38. Para estimar a receita média unitária do terminal procedeu-se o levantamento em sítios eletrônicos dos preços praticados pelos terminais de carga geral que operam açúcar ensacado. A tabela a seguir sintetiza as informações coletadas.

Instalação	Porto Organizado	Preço (R\$/t)
Terminal Ponta do Felix	Antonina	120,00
TEAPAR	Paranaguá	115,00
Agrovia do Nordeste	Suape	105,00
	Média	113,35

Tabela 2: Preços de referência para carga geral em terminais portuários (em R\$) em junho/2019

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados coletados.

39. O preço médio identificado para o grupo de terminais é de R\$ 113,35 por tonelada (t). Neste contexto, ressalta-se que se trata de preços máximos, ou seja, o desconto depende de cada cliente, seu volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços.

40. Na média, considera-se desconto de 20% sobre os preços de balcão, que resulta no preço de R\$ 90,68 por tonelada. Dessa forma, para fins de modelagem adota-se o preço com desconto.

Seção C – Engenharia

41. 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.

42. Segundo informações da Autoridade Portuária, algumas instalações existentes na área **PAR32** são reversíveis à União ao término do contrato, não havendo resíduos financeiros não amortizados ao longo do período contratual anterior, e poderão ser usados pelo futuro arrendatário.

43. O sistema de armazenagem, ativo existente considerado no estudo, ocupa a área de aproximadamente 6.651 m², sendo dividida em três extensões distintas, denominadas 6A, 6B e 6A/6B (vão interno).

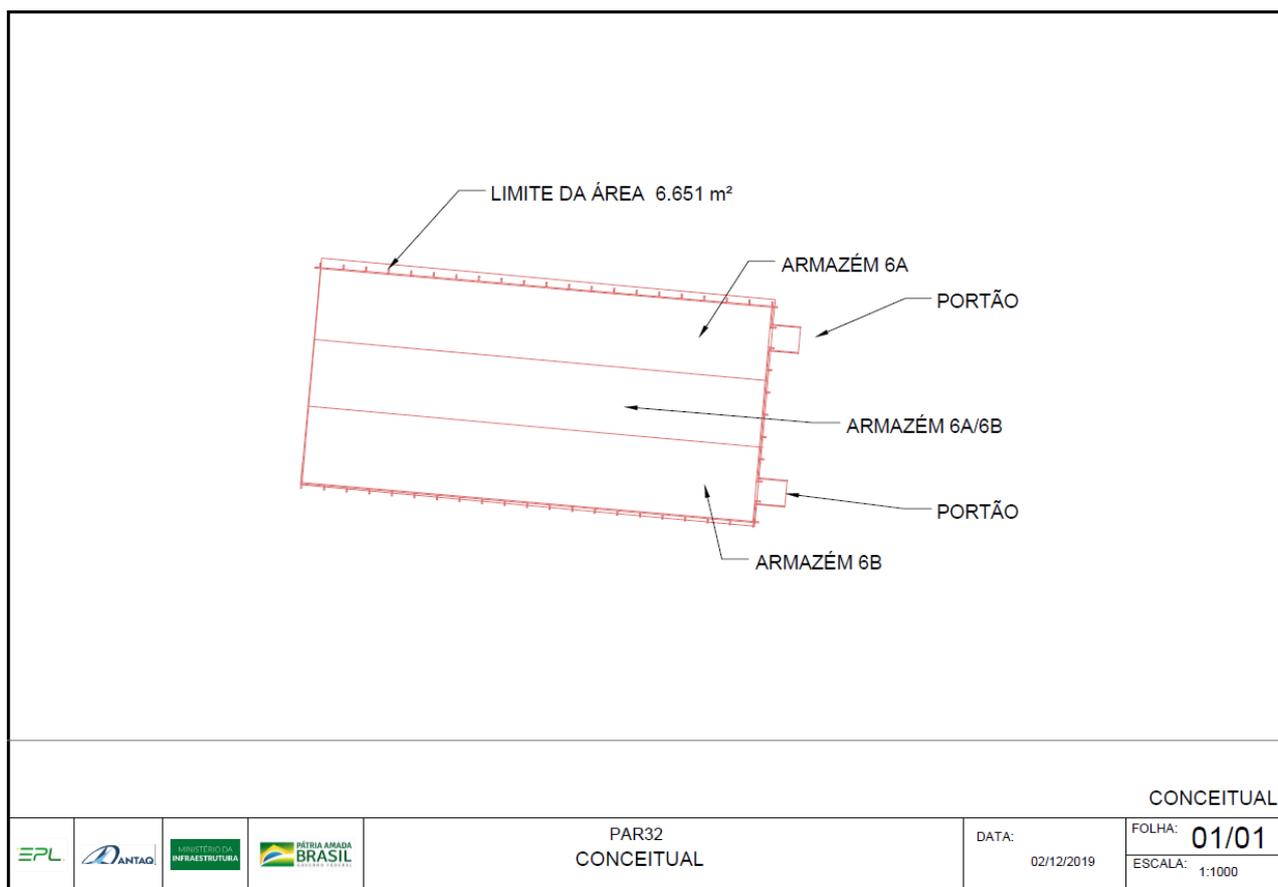


Figura 1 – Divisão conceitual do armazém
 Fonte: Elaboração própria, a partir de dados coletados.

44. Com base nos ativos existentes e no porte final projetado para o terminal, 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\$ 3.233.571,47 milhões** (data-base outubro/2019).

45. As intervenções relacionadas no CAPEX têm como ponto de partida a necessidade de melhorias nas estruturas de armazenagem e obtenção de equipamentos para estruturação do sistema de embarque e desembarque de açúcar ensacado.

46. Nesse sentido o **PAR32** foi dimensionado para atender a movimentação e armazenagem de sacas de açúcar no Porto de Paranaguá, prioritariamente pelo tipo de navegação de longo curso, no sentido de embarque.

47. Quanto ao sistema de armazenamento, atualmente o armazém 6A/6B possui pavimento de concreto intertravado, com cota inferior aos armazéns 6A e 6B. Para adequação e melhoria da área ocupada para armazenamento, foram previstas intervenções mínimas nos armazéns, que contempla a substituição da cobertura e elevação do pé-direito (14,5 m) na área central, além da elevação com reaproveitamento do piso existente intertravado no vão interno (6A/6B), de modo a operar na mesma cota de superfície dos armazéns 6A e 6B.

48. Para o acesso rodoviário, foi avaliada a condição existente de acesso ao terminal e identificado que não há prejuízo ao atendimento de açúcar ensacado movimentado no desembarque.

49. Quanto ao cais público, atualmente utilizado pelo Terminal (berço 205), observou-se que a estrutura existente para o embarque nos navios não é fator limitante do terminal, não havendo necessidade de melhorias.

50. Atualmente o arrendatário opera com sistema de embarque de navios por meio de 450 metros de esteiras rolantes e galerias elevadas até o cais do porto, como ponto de alimentação do shiploader. Porém é importante ressaltar que a solução de engenharia adotada neste estudo, para a operação, não contempla necessariamente a utilização de shiploader e esteiras. Isso decorre da inviabilidade econômico-financeira da aquisição de um novo equipamento para operação e da situação jurídica desses equipamentos, os quais não fazem parte dos bens do arrendamento relativo ao Contrato nº 039-97, conforme a Resolução nº 2.502-ANTAQ/2012. Assim, a solução operacional é a de “carrossel” contínuo com carretas.

51. Ante o cenário apresentado, foram tratadas as intervenções decorrentes do sistema operacional do armazém, com aquisição de equipamentos para movimentação de sacos de açúcar através de empilhadeiras para fluxo de transferência na armazenagem e no descarregamento rodoviário, além dos equipamentos que possibilitem o transporte de carga do armazém para o cais, sendo este operada por caminhões.

52. Considerando que as operações de embarque de açúcar no berço 205 do Porto de Paranaguá, não utilizarão equipamentos de cais, somente guindastes de bordo dos próprios navios, e visto que os atuais tempos e desempenhos de embarque atendem os requisitos de dimensionamento do Estudo, não foram previstos equipamentos complementares de embarque no cais.

53. O item “Melhorias no Armazém” teve o valor unitário estimado de R\$ 195,78/m², obtido por composição de preços, através de orçamento fornecido na região Portuária, referência março 2018, atualizado por índice de obras portuárias (obras complementares) para out/2019 e planilha orçamentária complementar (SINAPI 10/2019) elaborada pela EPL.



PLANILHA DE ESTIMATIVA DE CUSTOS

Melhoria no armazém PAR 32

Adequação de piso

Data: Novembro 2019

SINAPI - SISTEMA NACIONAL DE PESQUISA DE CUSTOS E ÍNDICES DA CONSTRUÇÃO CIVIL 1 - NÃO DESONERADA



FONTE DE PESQUISA DE PREÇOS:

SINAPI 10/2019 - DATA REFERENCIA TECNICA: 10/10/2019

ÁREA TOTAL : 1.760,00 m²

MELHORIAS DO ARMAZÉM						
ITEM 1	REMOÇÃO DO PISO EXISTENTE E REAPROVEITAMENTO DE PEÇAS					
SINAPI	COMPOSIÇÃO	DESCRIÇÃO DO ITEM	UNI	QUANTIDADE	CUSTO UNI	CUSTO TOTAL
97635		DEMOLIÇÃO DE PAVIMENTO INTERTRAVADO, DE FORMA MANUAL, COM REAPROVEITAMENTO . AF_12/2017	m²	1.760,00	R\$ 13,10	R\$ 23.056,00
	88260	CALCETEIRO COM ENCARGOS COMPLEMENTARES				
	88316	SERVENTE COM ENCARGOS COMPLEMENTARES				
					SOMA PARCIAL	R\$ 23.056,00

ITEM 2						
EXECUÇÃO DA BASE PARA O PISO INTERTRAVADO, CONSIDERANDO NIVELAMENTO DO TERRENO COM AS ÁREAS DOS ARMAZÉNS						
SINAPI	COMPOSIÇÃO	DESCRIÇÃO DO ITEM	UNI	QUANTIDADE	CUSTO UNI	CUSTO TOTAL
96386		EXECUÇÃO E COMPACTAÇÃO DE ATERRO COM SOLO PREDOMINANTEMENTE ARENOSO - EXCLUSIVE ESCAVAÇÃO, CARGA E TRANSPORTE E SOLO. AF_09/2017	m³	1.117,60	R\$ 5,55	R\$ 6.202,68
	5901	CAMINHÃO PIPA 10.000 L TRUCADO, PESO BRUTO TOTAL 23.000 KG, CARGA ÚTIL MÁXIMA 15.935 KG, DISTÂNCIA ENTRE EIXOS 4,8 M, POTÊNCIA 230 CV, INCLUSIVE TANQUE DE AÇO PARA TRANSPORTE DE ÁGUA - CHP DIURNO. AF_06/2014				
	5903	CAMINHÃO PIPA 10.000 L TRUCADO, PESO BRUTO TOTAL 23.000 KG, CARGA ÚTIL MÁX CHIMA 15.935 KG, DISTÂNCIA ENTRE EIXOS 4,8 M, POTÊNCIA 230 CV, INCLUSIVE TANQUE DE AÇO PARA TRANSPORTE DE ÁGUA - CHI DIURNO. AF_06/2014				
	5921	GRADE DE DISCO REBOCÁVEL COM 20 DISCOS 24" X 6 MM COM PNEUS PARA TRANSPORT CHPE - CHP DIURNO. AF_06/2014				
	5923	GRADE DE DISCO REBOCÁVEL COM 20 DISCOS 24" X 6 MM COM PNEUS PARA TRANSPORT CHIE - CHI DIURNO. AF_06/2014				
	5932	MOTONIVELADORA POTÊNCIA BÁSICA LÍQUIDA (PRIMEIRA MARCHA) 125 HP, PESO BRUT CHP O 13032 KG, LARGURA DA LÂMINA DE 3,7 M - CHP DIURNO. AF_06/2014				
	5934	MOTONIVELADORA POTÊNCIA BÁSICA LÍQUIDA (PRIMEIRA MARCHA) 125 HP, PESO BRUT CHI O 13032 KG, LARGURA DA LÂMINA DE 3,7 M - CHP DIURNO. AF_06/2014				
	5685	ROLO COMPACTADOR VIBRATÓRIO DE UM CILINDRO AÇO LISO, POTÊNCIA 80 HP, PESO OPERACIONAL MÁXIMO 8,1 T, IMPACTO DINÂMICO 16,15 / 9,5 T, LARGURA DE TRABALHO 1,68 M - CHI DIURNO. AF_06/2014				
	88316	SERVENTE COM ENCARGOS COMPLEMENTARES				
	89035	TRATOR DE PNEUS, POTÊNCIA 85 CV, TRAÇÃO 4X4, PESO COM LASTRO DE 4.675 KG - CHP CHP DIURNO. AF_06/2014				
	89036	TRATOR DE PNEUS, POTÊNCIA 85 CV, TRAÇÃO 4X4, PESO COM LASTRO DE 4.675 KG - CHI CHI DIURNO. AF_06/2014				
	5684	ROLO COMPACTADOR VIBRATÓRIO DE UM CILINDRO AÇO LISO, POTÊNCIA 80 HP, PESO OPERACIONAL MÁXIMO 8,1 T, IMPACTO DINÂMICO 16,15 / 9,5 T, LARGURA DE TRABALHO 1,68 M - CHP DIURNO. AF_06/2014				
	96463	ROLO COMPACTADOR DE PNEUS, ESTÁTICO, PRESSÃO VARIÁVEL, POTÊNCIA 110 HP, PE CHISO SEM/COM LASTRO 10,8/27 T, LARGURA DE ROLAGEM 2,30 M - CHP DIURNO. AF_06/2017				
	96464	ROLO COMPACTADOR DE PNEUS, ESTÁTICO, PRESSÃO VARIÁVEL, POTÊNCIA 110 HP, PE CHISO SEM/COM LASTRO 10,8/27 T, LARGURA DE ROLAGEM 2,30 M - CHI DIURNO. AF_06/2017				
4743		CASCALHO DE CAVA	m³	1.117,60	R\$ 20,92	R\$ 23.380,19
					SOMA PARCIAL	R\$ 29.582,87

ITEM 3						
INSTALAÇÃO DO PISO EM BLOCO INTERTRAVADO REMOVIDO PARA REAPROVEITAMENTO - QUANTITATIVO REAPROVEITADO						
SINAPI	COMPOSIÇÃO	DESCRIÇÃO DO ITEM	UNI	QUANTIDADE	CUSTO UNI	CUSTO TOTAL
92394		EXECUÇÃO DE PAVIMENTO EM PISO INTERTRAVADO, COM BLOCO SEXTAVADO DE 25 X 25 CM, ESPESSURA 8 CM. AF_12/2015	m²	1584,00	R\$ 11,58	R\$ 18.337,06
	370	AREIA MÉDIA - POSTO JAZIDA/FORNECEDOR (RETIRADO NA JAZIDA, SEM TRANSPORTE)	m³	0,0568000	60,42	R\$ 3,43
	4741	PO DE PEDRA (POSTO PEDREIRA/FORNECEDOR, SEM FRETE)	m³	0,0064000	43,07	R\$ 0,28
	88260	CALCETEIRO COM ENCARGOS COMPLEMENTARES	H	0,1853000	21,98	R\$ 4,07
	88316	SERVENTE COM ENCARGOS COMPLEMENTARES	H	0,1853000	19,07	R\$ 3,53
	91277	PLACA VIBRATÓRIA REVERSÍVEL COM MOTOR 4 TEMPOS A GASOLINA, FORÇA CENTRÍFUGA DE 25 KN (2500 KGF), POTÊNCIA 5,5 CV - CHP DIURNO. AF_08/2015	CHP	0,0055000	4,24	R\$ 0,02
	91278	PLACA VIBRATÓRIA REVERSÍVEL COM MOTOR 4 TEMPOS A GASOLINA, FORÇA CENTRÍFUGA DE 25 KN (2500 KGF), POTÊNCIA 5,5 CV - CHI DIURNO. AF_08/2015	CHI	0,0872000	0,46	R\$ 0,04
	91283	CORTADORA DE PISO COM MOTOR 4 TEMPOS A GASOLINA, POTÊNCIA DE 13 HP, COM DISCO DE CORTE DIAMANTADO SEGMENTADO PARA CONCRETO, DIÂMETRO DE 350 MM, FURO DE 1" (14 X 1") - CHP DIURNO. AF_08/2015	CHP	0,0135000	9,69	R\$ 0,13
	91285	CORTADORA DE PISO COM MOTOR 4 TEMPOS A GASOLINA, POTÊNCIA DE 13 HP, COM DISCO DE CORTE DIAMANTADO SEGMENTADO PARA CONCRETO, DIÂMETRO DE 350 MM, FURO DE 1" (14 X 1") - CHI DIURNO. AF_08/2015	CHI	0,0792000	0,86	R\$ 0,07
					SOMA PARCIAL	R\$ 18.337,06



PLANILHA DE ESTIMATIVA DE CUSTOS			FONTE DE PESQUISA DE PREÇOS:	
Melhoria no armazém PAR 32			SINAPI 10/2019 - DATA REFERENCIA TECNICA: 10/10/2019	
Adequação de piso				
Data: Novembro 2019				
SINAPI - SISTEMA NACIONAL DE PESQUISA DE CUSTOS E ÍNDICES DA CONSTRUÇÃO CIVIL 1 - NÃO DESONERADA			ÁREA TOTAL : 1.760,00 m²	

ITEM 4		REPOSIÇÃO DE PEÇAS DANIFICADAS				
SINAPI	COMPOSIÇÃO	DESCRIÇÃO DO ITEM	UNI	QUANTIDADE	CUSTO UNI	CUSTO TOTAL
92394		EXECUÇÃO DE PAVIMENTO EM PISO INTERTRAVADO, COM BLOCO SEXTAVADO DE 25 X 25 CM, ESPESSURA 8 CM. AF_12/2015	m²	176,00	R\$ 48,48	R\$ 8.532,48
	370	AREIA MEDIA - POSTO JAZIDA/FORNECEDOR (RETIRADO NA JAZIDA, SEM TRANSPORTE)	m³	0,0568000	60,42	R\$ 3,43
	712	BLOQUETE/PISO INTERTRAVADO DE CONCRETO - MODELO SEXTAVADO, 25 CM X 25 CM, E = 8 CM, RESISTENCIA DE 35 MPA (NBR 9781), COR NATURAL	m²	1,0174000	36,30	R\$ 36,93
	4741	PO DE PEDRA (POSTO PEDREIRA/FORNECEDOR, SEM FRETE)	m³	0,0064000	43,07	R\$ 0,28
	88260	CALCETEIRO COM ENCARGOS COMPLEMENTARES	H	0,1853000	21,98	R\$ 4,07
	88316	SERVEANTE COM ENCARGOS COMPLEMENTARES	H	0,1853000	19,07	R\$ 3,53
	91277	PLACA VIBRATÓRIA REVERSÍVEL COM MOTOR 4 TEMPOS A GASOLINA, FORÇA CENTRÍFUGA DE 25 KN (2500 KGF), POTÊNCIA 5,5 CV - CHP DIURNO. AF_08/2015	CHP	0,0055000	4,24	R\$ 0,02
	91278	PLACA VIBRATÓRIA REVERSÍVEL COM MOTOR 4 TEMPOS A GASOLINA, FORÇA CENTRÍFUGA DE 25 KN (2500 KGF), POTÊNCIA 5,5 CV - CHI DIURNO. AF_08/2015	CHI	0,0872000	0,46	R\$ 0,04
	91283	CORTADORA DE PISO COM MOTOR 4 TEMPOS A GASOLINA, POTÊNCIA DE 13 HP, COM DISCO DE CORTE DIAMANTADO SEGMENTADO PARA CONCRETO, DIÂMETRO DE 350 MM, FURO DE 1" (14 X 1") - CHP DIURNO. AF_08/2015	CHP	0,0135000	9,69	R\$ 0,13
	91285	CORTADORA DE PISO COM MOTOR 4 TEMPOS A GASOLINA, POTÊNCIA DE 13 HP, COM DISCO DE CORTE DIAMANTADO SEGMENTADO PARA CONCRETO, DIÂMETRO DE 350 MM, FURO DE 1" (14 X 1") - CHI DIURNO. AF_08/2015	CHI	0,0792000	0,86	R\$ 0,07
					SOMA PARCIAL	R\$ 8.532,48

ITEM 5		OBRA ESTRUTURAL E COBERTURA				
cotação Mercado		DESCRIÇÃO DO ITEM	UNI	QUANTIDADE	CUSTO UNI	CUSTO TOTAL
Prado Filho Construtora		Melhorias armazém, elevação do pé direito, fundação, estrutura e cobertura - Data Base (março/2018)	LS	1,00	R\$ 1.120.000,00	R\$ 1.120.000,00
		Melhorias armazém, elevação do pé direito, fundação, estrutura e cobertura - Data Base (outubro/2018) atualizado por índice de obras portuárias (obras complementares)	LS	1,00	R\$ 1.201.142,82	R\$ 1.201.142,82
					SOMA PARCIAL	R\$ 1.201.142,82

SOMA TOTAL SEM BDI R\$ 79.508,41

ITEM 06		SERVIÇOS ALOCADOS			
		DESCRIÇÃO DO ITEM			CUSTO TOTAL
		BDI DE 27,00% REFERENTE AO TOTAL PARCIAL DA ESTIMATIVA			R\$ 21.467,27

		TOTAL DA ESTIMATIVA	
Valor ponderado por m² considerando 6.651 m²	m²	6.651,00	R\$ 195,78
			R\$ 1.302.118,51

Tabela 3: Preços de mercado e composição EPL SINAPI (em R\$) em outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria, a partir de dados coletados.

54. O item “Empilhadeira” teve o valor unitário obtido através do Sistema Nacional de Pesquisa de Custo e Índices da Construção Civil, item 00010634 (SINAPI 10/2019).

55. O item “Tractor”, “Carreta (Cavalo Mecânico e Semi-Reboques)” teve o valor unitário aproveitados de estudos pretéritos do SUA05, 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 outubro/2019 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “máquina e equipamentos”).

56. Para projetos de investimentos portuários em áreas arrendadas são considerados os Programas de Incentivos Fiscais disponíveis para o empreendimento. No caso da área **PAR32**,

¹ Nota Técnica Conjunta Nº 22/2018 – GEINF/GENEC/GEMAB, de 12/06/2018 (SUA05), disponível no link: http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2026/Nota_Tecnica_Conjunta_n_22_2018_Area_SUA05.pdf;

²Deliberado pelo TCU em 31/07/2019;

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);

57. Os benefícios fiscais aplicáveis para 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 7,6%) 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 4: Reidi e Reporto

Fonte: Elaboração Própria

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

59. Maiores detalhes sobre as premissas de dimensionamento e plantas conceituais do **PAR32** podem ser obtidos diretamente na Seção C – Engenharia do estudo.

Seção D – Operacional

60. Na Seção D – Operacional são abordadas as projeções de custos e despesas do terminal ao longo do horizonte previsto do contrato.

61. Foram incluídos os seguintes indicadores operacionais:

- Consignação Média;
- Taxa de Ocupação de Berço;
- Prancha Média;
- Nível de Serviço; e
- Movimentação Mínima Exigida - MME.

Alteração do cálculo da Movimentação Mínima Exigida (MME)

62. A amostra da metodologia para o cálculo da Movimentação Mínima Exigida – MME foi alterada da “projeção de demanda nos 3 (três) cenários para o período analisado” para o histórico de movimentação, conforme perfil de carga.

63. Elaborou-se um modelo eletrônico que escolha automaticamente o maior alpha entre quatro alphas possíveis:

- baseado no histórico de 2000 – 2018, usando como amostra as movimentações anuais;
- baseado no histórico de 2000 – 2018, usando como amostra as movimentações mensais;
- baseado no maior decréscimo anual entre 2000 – 2018;
- baseado no histórico disponível de uma determinada região.

64. Como base de dados primário é utilizado o ComexStat, como secundário o Anuário Antaq (apenas em caso de contêineres por falta de dados no ComexStat).

65. No caso do arrendamento **PAR32**, o maior alpha foi baseado no histórico disponível para a movimentação de açúcar ensacado no Brasil, resultando em um alpha de 53,61%.

66. Foi calculado o gasto relativo ao pagamento de IPTU da área **PAR32** do estudo no valor de R\$ 5.273,22. O valor estimado foi definido com base em dados fornecidos pela Prefeitura Municipal de Paranaguá com baseno Código Tributário doParanaguá, utilizando-se as dimensões da área, bem como as premissas de testada e área construída (conceitual), aplicável para a data base do estudo de viabilidade conforme tabela a seguir:

Cálculo IPTU PAR32	
Valor Venal Terreno-A	
Área do Terreno M²	5.200
Valor m² do terreno	R\$ 609,56
Total Valor Venal Terreno	R\$ 3.169.712,00
Desconto (97,59%)	R\$76.320,22
Valor Venal Construção-B	
Área Construída M²	2.420
Valor m² da construção	R\$ 227,99
Coefficiente de Depreciação	0
Total Valor Venal Construção	R\$ 551.726,60
Alíquota IPTU	0,60%
Total Valor Venal	R\$ 628.046,82
IPTU	R\$ 3.768,28
Taxas	R\$ 1.504,94
Total IPTU	R\$ 5.273,22

Tabela 5 – IPTU da área **PAR32**

Fonte: Elaboração Própria

67. No estudo foi considerada uma verba no valor de R\$ 222.492,48, referente à elaboração de estudos e uma verba no valor de R\$ 258.269,70, referente ao leilão na B3.

68. Destaca-se que o valor do leilão na B3 e do ressarcimento do estudo estão sendo incluídos na equação econômico-financeira do projeto, com aporte no primeiro ano de contrato.

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

COMPOSIÇÃO DO ORÇAMENTO REFERENCIAL TOTAL						
MÊS-BASE: outubro/2019						
Objeto: Atualização e adequação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômico e Ambiental da Área PAR32						
Descrição:						
Porto:	Paranaguá					
Área:	PAR32					
Perfil de carga:	Carga Geral					
Tipo de carga:	Açúcar Ensacado					
Porte do terminal:	Médio					
Jurisdição:	APPA					
Prazo de execução: 42 Dias corridos						
Descrição	Qtd. (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Nº HxHxMês (4)=(1x2x3)x176	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4 x 5)/176
A) EQUIPE TÉCNICA						
PESSOAL - EQUIPE TÉCNICA						
Gerente	1	10,0%	1,4	24,6	23.544,98	3.296,30
Assessor/Coordenador	1	80,0%	1,4	197,1	17.658,74	19.777,79
Assessor Técnico I			1,4		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	80,0%	1,4	197,1	13.538,36	15.162,96
Assessor Técnico III			1,4		11.183,86	
Assessor Técnico IV	1		1,4		9.417,99	
PESSOAL - EQUIPE ECONÔMICA						
Gerente	1	10,0%	1,4	24,6	23.544,98	3.296,30
Assessor/Coordenador			1,4		17.658,74	
Assessor Técnico I	1		1,4		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	80,0%	1,4	197,1	13.538,36	15.162,96
Assessor Técnico III	1		1,4		11.183,86	
Assessor Técnico IV	1		1,4		9.417,99	
PESSOAL - EQUIPE AMBIENTAL						
Gerente	1	10,0%	1,4	24,6	23.544,98	3.296,30
Assessor/Coordenador	1	10,0%	1,4	24,6	17.658,74	2.472,22
Assessor Técnico I			1,4		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	33,0%	1,4	81,3	13.538,36	6.254,72
Assessor Técnico III	2	33,0%	1,4	162,6	11.183,86	10.333,89
Assessor Técnico IV			1,4		9.417,99	
PESSOAL - SUPORTE TÉCNICO-ADMINISTRATIVO						
Assistente I	1	80,0%	1,4	197,1	8.240,75	9.229,64
Assistente I	1	10,0%	1,4	24,6	8.240,75	1.153,71
Estagiário			1,4		477,00	
Subtotal A						89.436,79
B) ENCARGOS SOCIAIS 64,11% de A						Subtotal B 57.337,93
C) CUSTOS ADMINISTRATIVOS 30,00% de A						Subtotal C 26.831,04
SUBTOTAL						A+B+C 173.605,76
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%	1,4	1,4	1.812,59	2.537,63
D.2) Mobiliário						
De escritório	1	100,00%	1,4	1,4	779,56	1.091,38
D.3) Passagens	1				3.054,84	3.054,84
D.4) Estádias e Deslocamentos	1				1.206,58	1.206,58
D.5) Serviços Gráficos	1				203,00	203,00
Subtotal D						8.093,43
SUBTOTAL						A+B+C+D 181.699,19
E) LUCRO 5,00% de (A+B+C+D)						Subtotal E 9.084,96
F) DESPESAS FISCAIS - PIS, COFINS e ISSQN 16,62% de (A+B+C+D+E)						Subtotal F 31.708,33
H) TOTAL GERAL (A+B+C+D+E+F)**						222.492,48
Obs.: Foram utilizadas as referências da "Tabela de Preços de Consultoria do DNIT", mês setembro-2019, para estimativa dos itens de custo administrativo, imóveis para escritório e mobiliário de escritório. Custo de viagem dividido entre PAR12 e PAR32						

Tabela 6 – Remuneração EPL pela atualização dos estudos

Fonte: Elaboração Própria

Notas sobre o tipo de operação

70. Quanto ao tipo da operação, procedeu-se uma análise de viabilidade econômica de operação com embarque direto (guindaste de bordo) e com a utilização de equipamento especializado (*shiploader*).

71. Como será visto mais adiante na seção “situação jurídica do arrendamento”, o atual *shiploader* fora considerado pela Agência Reguladora como bem não reversível no contexto do antigo arrendamento da área. Somado a esse fato, não foi possível identificar o instrumento contratual que suporta a operação do *shiploader* no Porto.

72. Nesse sentido, procedeu-se a análise da alternativa de compra de um *shiploader* no estado de novo, que se mostrou economicamente inviável, considerando-se o prazo contratual estipulado. Assim, essa alternativa fora descartada para fins de estudo.

73. No entanto, sabendo-se da possibilidade de ajuste entre as partes privadas (antigo arrendatário e novo arrendatário) entende-se que, caso o novo arrendatário opte pela compra de um *shiploader* (o que se encontra no local ou outro), o equipamento seja considerado como solução operacional viável e possível no âmbito do arrendamento.

Seção E – Financeiro

74. 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: 10 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: outubro/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.

75. Taxa de desconto *WeightedAverageCostof 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.

76. 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 = $\frac{[(A) + (B) * [1 - (6)]]}{(A) * (5)}$	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) = $\frac{[1 + (12)]}{[1 + (13)]} - 1$	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 = $(A) * (14) + (B) * (16)$ - Percentil 50	8,75%
(18) Percentil 69	9,38%
(19) Percentil 84	10,02%

Figura 2 – Premissas de cálculo do WACC

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

77. 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.

78. Nesses termos, a taxa de desconto adotada no presente estudo da área **PAR32** é **9,38% ao ano**.

Seção F – Ambiental

79. A Seção F – Ambiental foi construída a partir da análise documental fornecida pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), 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.

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

- Legislação ambiental vigente a nível federal e estadual;
- Normas e documentos referentes ao licenciamento ambiental do Instituto Ambiental do Paraná;
- 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.

81. A equipe técnica do EPL realizou visita técnica ao Porto de Paranaguá nos dias 11, 12 e 13/11/2019, onde foram feitas avaliações das estruturas existentes e das características ambientais da área **PAR32**, bem como a obtenção de documentos e realização de reuniões com diversos setores e atores do Porto.

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

Potenciais Passivos Ambientais:

83. Para o diagnóstico preliminar de passivos ambientais, foram consideradas as entrevistas junto à APPA, análise documental, características/localização e vistoria *in loco*. Assim, considerando análises das informações citadas, não se constatou a existência de contaminação na área do terminal **PAR32**.

Planejamento para o Licenciamento Ambiental:

84. Trata-se de área brownfield, totalmente implantada, composta por um armazém, com área de 6.651 m², que **atualmente** conta com conjunto de correias transportadoras e *shiploder*, para carregamento de navios. Estão previstas obras de melhoramento, que resultarão

na ampliação da capacidade de armazenamento, porém sem alteração de suas dimensões. Ressalta-se que não haverá mudança da atividade realizada – movimento de sacarias de açúcar.

85. Analisando-se a situação do licenciamento ambiental do Terminal, observa-se que este possui a LO nº 24805/2019, emitida em 20/02/2019, para a atividade de “elevação mecanizada (via *shiploader*) de sacarias de açúcar e caixarias para embarcações atracadas”. Como o licenciamento ambiental da área PAR32, atualmente, é de competência do Instituto Ambiental do Paraná – IAP/PR, adota-se como premissa que esse órgão deverá permanecer à frente do processo de licenciamento da área, devendo ser consultado quanto aos estudos necessários para prosseguimento do processo de licenciamento.

86. Considerando-se a característica da área e da atividade do terminal, além das determinações colocadas pelo IAP, observa-se que o estudo mais indicado para o empreendimento em questão para subsidiar a análise do requerimento da LI para a realização das obras, será o Plano de Controle Ambiental - PCA. Para a obtenção da nova LO deverá ser necessária à apresentação de relatório de atendimento às condicionantes de LI.

Programas Ambientais

87. A partir da identificação dos principais impactos ambientais negativos que podem decorrer da execução das atividades no **PAR32**, nas fases de implantação e operação, foram propostos programas ambientais, extraídos de licenças ambientais emitidas pela IAP/PR 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

88. 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

89. As taxas de licenciamento foram calculadas com base nos valores estabelecidos pelo Anexo da Lei Estadual nº 10.233/1992. Segundo esta Lei classificou-se o **PAR32** como de porte médio. Os valores para as taxas de licenciamento são: LI e LO são R\$ 1.783,02 e R\$ 729,89, respectivamente, conforme simulado no *website* do IAP/PR - http://www.iap.pr.gov.br/modules/consultas_externas/index.php?cod=2.

90. Foi considerado que as Licenças de Operação serão renovadas e emitidas com validade de 5 anos, devendo ser renovadas com essa frequência ao longo de todo o período do arrendamento.

Estudos Ambientais

91. 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.

92. 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		PCA		
Mão-de-Obra (1)	R\$/mês	R\$/h	Horas	Custo (R\$)
Coordenação geral	32.495,87	184,64	80	14.770,85
Caracterização do empreendimento	20.031,83	113,82	60	6.829,03
Meio Biótico	20.031,83	113,82	60	6.829,03
Meio Físico	20.031,83	113,82	60	6.829,03
Socioeconômico	20.031,83	113,82	40	4.552,69
Diagramador / Revisor / Redator	20.031,83	113,82	10	1.138,17
Subtotal mão de obra				R\$40.948,81

Materiais e Serviços (2)	unid	R\$/unid	Quant.	Custo (R\$)
Deslocamentos + diárias	verba		1	4.094,88
Despesas administrativas + operacionais	verba		1	12.284,64
Subtotal materiais e serviços				R\$16.379,53
SUBTOTAL (1+2)				R\$57.328,34

Lucro e Impostos (3)		Custo (R\$)
Lucro	12,00%	6.879,40
Impostos	16,62%	9.527,97
Subtotal impostos		R\$16.407,37
TOTAL GERAL (1+2+3)		R\$73.735,71

TOTAL - PCA		R\$73.735,71
--------------------	--	---------------------

Tabela 7: 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

93. 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 IAP/PR, 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.

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

95. 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.

96. A seguir são apresentadas estimativas de custos para os principais programas ambientais previstos para a área de arrendamento **PAR32** para cada fase do empreendimento.

FASE DE INSTALAÇÃO

PROGRAMAS AMBIENTAIS PARA O TERMINAL		
Fase de Implantação/Ampliação	Custos (R\$)	Periodicidade
<i>Estudo de Investigação Preliminar</i>	45.383,43	1º ano
Programa de Gestão Ambiental das Obras (PGCAO)	170.068,99	Anual
<i>Emissões atmosféricas</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
Gerenciamento de resíduos sólidos	Incluso no PGCAO	Anual
Programa de Comunicação Social / Programa de educação ambiental	Incluso no PGCAO	Anual

Tabela 8: Custos com programas ambientais na fase de implantação da área **PAR32**
 Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base outubro/2019

97. Para o Programa de Controle e Gestão Ambiental das Obras está prevista a contratação de um profissional pleno para gerenciar e supervisionar as ações inerentes à execução do Programa. Este profissional será responsável também pelo gerenciamento de resíduos sólidos e pela execução dos programas de comunicação social e de educação ambiental na fase de instalação.

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	5	R\$ 34.013,80	R\$ 170.068,99
Total Mão-de-Obra				5		R\$ 170.068,99

Tabela 9: Programa de Controle e Gestão Ambiental das Obras - PCGAO – Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

98. 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 10: Estudo de Investigação Preliminar – Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

99. Os custos com o monitoramento da implantação dos programas são contabilizados anualmente na fase de instalação, os quais foram orçados como apresentado na tabela 5.

MONITORAMENTOS						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1,0	34.013,80	34.013,80
Total Mão-de-Obra				1,0		34.013,80

Tabela 11: Monitoramento da implantação dos programas – Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

100. 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
Implantação SGA - ano 1		70.738,62	1º ano
Implantação SGA - ano 2		35.369,31	2º ano
Programa de Gestão Ambiental (PGA)		Equipe própria	Anual
Monitoramentos			
	<i>Emissões atmosféricas</i>	34.013,80	Anual
	<i>Monitoramento de ruídos</i>	34.013,80	Anual
	<i>Monitoramento de geração de efluentes</i>	34.013,80	Anual
	<i>Controle de pragas (R\$ 51.400,45 por hectare)</i>	33.822,40	Anual
	<i>Gerenciamento de resíduos sólidos</i>	<i>Equipe própria</i>	Anual
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência/ Plano de Emergência Individual (PGR/PAE/PEI)		36.231,54	Anual
Programa de Comunicação Social / Programa de educação ambiental		Equipe própria	Anual
Auditoria CONAMA 306/02		34.013,80	2 anos
Auditoria ISO 14001		34.013,80	3 anos
Auditoria OHSSAS 18.001		34.013,80	3 anos

Tabela 12: Estudo de Investigação Preliminar – Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

101. 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.

102. 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.

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

Programa de Gestão Ambiental – PGA		
	Custo (R\$)	Periodicidade
<i>Qualidade do Ar</i>	34.013,80	<i>Anual</i>
<i>Monitoramento de geração de efluentes</i>	34.013,80	<i>Anual</i>
<i>Monitoramento de ruídos</i>	34.013,80	<i>Anual</i>
<i>Controle de pragas (R\$ 51.954,54 por hectare)</i>	33.822,40	<i>Anual</i>

Tabela 13: Composição do Programa de Gestão Ambiental – PGA. Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

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

105. 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.

106. 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\$ 28,40/mensais por isca.
- Será considerada a área total do terminal para a instalação e manutenção de porta-iscas.

107. 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 14: Monitoramento de Emissões Atmosféricas. Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

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

Monitoramentos de Ruídos						
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 16: Monitoramento de Ruídos. Data-base outubro/2019
 Fonte: Elaboração própria

108. 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.

Programa de Gerenciamento de Riscos

109. Com base no Manual da CETESB, considerando as premissas estabelecidas, observou-se que para o Terminal **PAR32** não será necessário o Estudo de Avaliação de Risco (EAR). Contudo, conforme o Manual é necessário à elaboração de Plano de Gerenciamento de Riscos.

110. 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.

111. 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.

112. 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.

113. 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.

114. 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.

115. 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:

116. Valor da consultoria (R\$ 43.477,85)/3 anos + Valor do treinamento anual (R\$ 21.738,92) = **R\$ 36.231,54.**

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

118. 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 17: Auditoria CONAMA nº 306/02. Data-base outubro/2019 (DNIT)
Fonte: Elaboração própria

119. 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 18: Auditoria ISO 14.001. Data-base outubro/2019 (DNIT)
Fonte: Elaboração própria

120. 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 (tabela 13).

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

121. 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.

122. 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

123. 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 licitada³.

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

- possibilidade de prorrogação ou manutenção do contrato atual mediante liminar judicial ou outro instrumento;
- existência de bens não reversíveis, passíveis de serem retirados do terminal ou indenizados pela futura arrendatária;
- 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.

125. 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 da área

126. A área **PAR32** tem como atual titular a empresa **Terminal Exportador de Açúcar de Paranaguá Ltda. – TEAPAR**, e sua finalidade é a armazenagem e movimentação de carga geral para exportação.

127. A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato nº 039-97, de 18/08/1997, celebrado entre a Marcon e Serviços de Despachos em Geral LTDA. e a APPA, referente a área de 6.624m², para armazenagem e movimentação de carga geral para exportação.

128. Em relação a esse instrumento, foram celebrados **4 (quatro) termos aditivos**.

129. O término do prazo da última prorrogação contratual ocorreu em **17/08/2017**. Desde então, a operação do terminal vinha sendo suportada por liminar judicial, a qual foi

³ 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.

atualmente confirmada por sentença, concedida no âmbito do Processo nº 1008187-04.2017.4.01.3400, da 5ª Vara Federal Civil da SJDF.

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

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato nº 039-97	18/08/1997	Marcon e Serviços de Despachos em Geral LTDA. e APPA	Arrendamento do Armazém 6A-6B, em área de 6.624m ² , para armazenagem e movimentação de carga geral para exportação, pelo prazo de 10 anos, a partir da sua assinatura, prorrogável.
1º Termo Aditivo	30/11/2001	Marcon e Serviços de Despachos em Geral LTDA. e APPA	- Aumento de 27m ² de área. - Ajuste do valor do arrendamento.
2º Termo Aditivo	15/08/2007	Marcon e Serviços de Despachos em Geral LTDA. e APPA	- Prorrogação do contrato por mais 10 anos, a partir de 17/08/2007. - Inclusão de critério acerca da revisão de valores contratuais.
3º Termo Aditivo (Anulado pela Resolução nº 2.502-ANTAQ/2012)	17/09/2008	Marcon e Serviços de Despachos em Geral LTDA. e APPA	- Permissão de uso de espaço físico de cais entre os Berços 205 e 206, para instalação de carregador de sacaria, interligando os armazéns 6A e 6B arrendados. - A instalação e equipamentos relativos à permissão de uso serão incorporados ao patrimônio da APPA (bens reversíveis - Cláusula Quarta).
4º Termo Aditivo	11/11/2011	Marcon e Serviços de Despachos em Geral LTDA. e APPA	Transferência de titularidade do arrendamento para Terminal Exportador de Açúcar de Paranaguá Ltda. – TEAPAR.
Resolução nº 2.253-ANTAQ/2011	29/04/2011	ANTAQ	- Aprovar o Quarto Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 039-97, celebrado entre a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA e empresa Marcon Serviços de Despacho em Geral Ltda., para que seja transferida a titularidade do contrato em favor da empresa TEAPAR - Terminal Exportador de Açúcar de Paranaguá Ltda. - Determinar para que a APPA promova os ajustes necessários, com vistas à incorporar ao texto do Quarto Termo Aditivo, as respectivas cláusulas essenciais, adequando-o à norma aprovada pela Resolução nº 055-ANTAQ, de 2002, inclusive em atendimento ao pactuado no âmbito do Termo de Ajustamento de Conduta nº

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
			020/SPO, de 14 de outubro de 2010. - Rejeitar o pleito de prorrogação do Contrato de Arrendamento nº 039-97, diante da ausência de disposições legais ou normativas aplicáveis à espécie. - Não reconhecer os investimentos realizados pela empresa arrendatária, tendentes a lhe gerar direitos de cunho indenizatório.
Resolução nº 2.502-ANTAQ/2012	06/06/2012	ANTAQ	- Convalidação do 1º TA. - Regularidade do 2º TA. - Anulação do 3º TA. Determinação que APPA promova novo instrumento contratual autorizando a arrendatária, na qualidade de operadora, instalar e realizar operações utilizando-se do <i>shiploader</i> no berço público, não lhe ensejando indenização nem vinculação ao Contrato de Arrendamento nº 039/1997. - Não aplicação de penalidade à AP. - Determinar que APPA encaminhe correspondência aos operadores de granéis sólidos e CAP para informa-los sobre o regime público de operação do <i>shiploader</i> .

Tabela 20 – Síntese do histórico contratual da área

Fonte: Elaboração própria

Bens do arrendamento

131. O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido na Cláusula Sétima, Parágrafo Segundo, do Contrato nº 039-97, segundo a qual todos os bens do arrendamento são reversíveis. Conforme o referido dispositivo contratual: "*Findo o prazo de arrendamento, ou em caso de rescisão, todas as benfeitorias implantadas na área arrendada passarão a integrar o patrimônio da APPA, automaticamente, sem gerar qualquer direito a indenização*".

132. Nos termos aditivos não houve alteração do critério de reversibilidade. Não foram celebrados Contratos de Transição.

133. Em tratativas com a administração do porto, não foram identificados investimentos realizados pela arrendatária não amortizados durante a exploração do terminal. Nesse sentido, na Resolução nº 2.253-ANTAQ/2011, foi estabelecido: "**Não reconhecer os investimentos realizados pela empresa arrendatária, tendentes a lhe gerar direitos de cunho indenizatório**". Também na Resolução nº 2.502-ANTAQ/2012, houve "*Determinação que APPA promova novo*

instrumento contratual autorizando a arrendatária, na qualidade de operadora, instalar e realizar operações utilizando-se do shiploader no berço público, não lhe ensejando indenização nem vinculação ao Contrato de Arrendamento nº 039/1997.”

134. É importante destacar que, conforme decisão da ANTAQ consubstanciada na Resolução nº 2.502-ANTAQ/2012 – que anulou o 3º Termo Aditivo –, o *shiploader* e o sistema de correias que liga o armazém ao cais, adquiridos pela arrendatária, não fazem parte do Contrato nº 039-97, portanto, não integram os bens do arrendamento. Conforme consta na referida Resolução, o investimento realizado no sistema de *shiploader* pelo antigo arrendatário fora feito por sua conta e risco, não ensejando qualquer direito de natureza indenizatória, não existindo, como já mencionado, vinculação do referido investimento ao Contrato nº 039/1997.

135. Ainda a esse respeito, ressalta-se que o Acórdão nº 3/2018 – ANTAQ, de 19 de fevereiro de 2018, esclarece que os equipamentos móveis e removíveis vinculados ao serviço de operação portuária são considerados não reversíveis. Nesse ponto, importante a passagem do Voto do Diretor Relator que consubstanciou o referido Acórdão:

“Os equipamentos móveis e removíveis não vinculados ao contrato de arrendamento não se incorporam ao patrimônio do porto, posto que não padecem do processo de reversibilidade, próprio dos bens decorrentes da relação contratual constituída sobre arrendamento portuário.

Assim, por via de consequência referidos equipamentos não podem ser considerados como amortizados e/ou amortizáveis em razão da execução do Contrato de Arrendamento nº 039/1997, posto que os investimentos que os originaram não integram a relação econômico-financeira do referido contrato. Daí, a conclusão de que os bens constituídos equipamentos móveis e removíveis não podem ser revertidos a favor da União, nem tampouco da Autoridade Portuária. [...]

De se observar que entendimento pode se extrair do entendimento contido no Despacho GPO nº 0294659, bem como da conclusão contida no Parecer Jurídico nº 00008/2018/NCA/PFANTAQ/PGF/AGU, no qual se consignou expressamente que “em relação à reversibilidade do shiploader, embora não seja o tema que originou os processos analisados nesta oportunidade, entendemos que, a partir dos dados constantes dos autos, o bem não pode ser revertido ao patrimônio do Porto, visto que se trata de bem não integrado ao contrato de arrendamento, situação que vigorou a partir da anulação do terceiro termo aditivo imposta pela ANTAQ por meio da Res. 2502.”

Neste sentido, o Embargo deve ser acolhido para complementar à decisão consubstanciada na Resolução nº 2.502-ANTAQ, fazendo constar expressamente o direito da Embargante em remover os equipamentos, móveis e removíveis, desvinculados do Contrato de Arrendamento nº 039/97, devidamente identificados nessa condição”. (grifos nossos)

136. Na tabela a seguir apresenta-se resumo acerca dos bens do arrendamento.

Critério de reversibilidade no contrato original	Último critério de reversibilidade	Rol de bens reversíveis?	Termo de vistoria	Investimentos não amortizados
<p>Todos os bens do arrendamento são reversíveis. Conforme a Cláusula Sétima, Parágrafo Segundo, do Contrato nº 039-97: "<i>Findo o prazo de arrendamento, ou em caso de rescisão, todas as benfeitorias implantadas na área arrendada, passarão a integrar o patrimônio da APPA, automaticamente, sem gerar qualquer direito a indenização</i>".</p> <p>O <i>shiploader</i> e sistema de correias que liga o armazém ao cais caracterizam-se como bens não reversíveis, contudo, não fazem parte dos bens que compõem o arrendamento regido pelo Contrato nº 039-97.</p>	n.a	Não	Não	<p>Na Resolução nº 2.253-ANTAQ/2011, foi estabelecido: "Não reconhecer os investimentos realizados pela empresa arrendatária, tendentes a lhe gerar direitos de cunho indenizatório".</p> <p>Na Resolução nº 2.502-ANTAQ/2012, houve "Determinação que APPA promova novo instrumento contratual autorizando a arrendatária, na qualidade de operadora, instalar e realizar operações utilizando-se do shiploader no berço público, não lhe ensejando indenização nem vinculação ao Contrato de Arrendamento nº 039/1997."</p>

Tabela 21 – Bens do arrendamento

Fonte: Elaboração própria

137. Desse modo, conforme o critério de reversibilidade constante no contrato original, são reversíveis todos os bens do arrendamento.

138. Quanto ao *shiploader* e o conjunto de correias que liga o armazém ao cais, estes equipamentos caracterizam-se como bens não reversíveis, contudo, não fazem parte dos bens que compõem o arrendamento regido pelo Contrato nº 039-97.

Processos envolvendo a área

139. Em relação aos processos envolvendo a área em análise, foram fornecidas as seguintes informações pela APPA:

Processo nº	Autor(es)	Réu(s)	Pedidos	Principais eventos processuais	Situação atual
5000542-57.2010.4.04.7008 – Ação Popular – 1ª Vara Federal da Seção Judiciária do Paraná	Ricardo Apolonio Florencio de Melo	MARCON/TEAPAR, União, Helcio de Andrade Torres Filho e André Ricardo Cansian	<p>Alegando ilegalidade do procedimento licitatório e dos dispositivos do Contrato de Arrendamento nº 039/1997 e aditivos, bem como irregularidade das obras por ausência de licença ambiental, o autor pediu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anulação dos 2º e 3º termos aditivos do referido contrato; - Interdição imediata da obra com a demolição da parcela já realizada; e - Condenação dos réus ao pagamento de indenização pelos danos ambientais causados. 	<p>Em 27/10/2017, foi proferida sentença julgando: a) EXTINTO O PROCESSO, sem resolução do mérito, nos termos do art. 485, VI, do CPC: a.1) em relação aos réus União, Helcio de Andrade Torres Filho e André Ricardo Cansian, em face da ilegitimidade passiva ad causam; a.2) quanto à anulação do termo aditivo nº 3 do contrato 039/1997, pela perda superveniente do objeto; b) quanto ao restante, IMPROCEDENTE o pedido, resolvendo o mérito nos termos do art. 487, I do CPC e art. 18, primeira parte da L. 4.717/65.</p> <p>Da sentença, o autor opôs embargos de declaração, que foram parcialmente acolhidos. A APPA não recorreu da referida decisão.</p> <p>Em segunda instância, a 3ª Turma do TRF-4 manteve sentença em sua integralidade. Opostos embargos de declaração pelo autor popular, estes foram rejeitados.</p>	Em 08/03/2019, foi certificado o trânsito em julgado.

Processo nº	Autor(es)	Réu(s)	Pedidos	Principais eventos processuais	Situação atual
0020082-13.2015.8.16.0129	TEAPAR	APPA	Medida cautelar ajuizada pela TEAPAR, para fazer com que a APPA disponibilizasse a documentação integral que embasou a expedição do Ofício nº 966/2015-APPA/EP	Em 07/12/2015, restou concedida a tutela de urgência requerida na petição inicial, intimando-se a APPA a exibir a cópia dos documentos pretendidos pela TEAPAR. Em 23/12/2015, a APPA ofereceu contestação e apresentou os documentos pertinentes. Foi proferida sentença de procedência do pedido da inicial. Da sentença, a APPA interpôs recurso de apelação nº 1619724-7, ao qual foi negado provimento pelo Tribunal de Justiça do Paraná.	Certificado o trânsito em julgado.
0002359-44.2016.8.16.0129	TEAPAR	APPA	Declaração de nulidade da decisão administrativa do Diretor-Presidente da APPA, objeto do Ofício nº 966/2015-APPA/EP, que notificou a TEAPAR: a) para, em 30 dias, suspender as atividades dos equipamentos instalados nas áreas arrendadas, até atendimento das condições estabelecidas pela ANTAQ na Resolução nº 2502. Essa medida diz respeito ao <i>shiploader</i> instalado em entre os berços 205 e 206, por força do 3º TA ao Contrato de Arrendamento nº 039/1997, de 17/09/2008; e b) que, no prazo de 30 dias, a APPA deixaria de atestar presença de carga sob a custódia da depositária, em razão da inexistência de alfandegamento perante a Receita Federal, relativa à área dos armazéns 6A e 6B, objeto do Contrato de Arrendamento nº 039/1997 (esse ponto da decisão não inclui a área do <i>shiploader</i> , por se tratar de equipamento de uso público, abrangido pelo alfandegamento da APPA).	Em 29/03/2016, o pedido liminar foi deferido, determinando-se a suspensão dos efeitos da sanção administrativa imposta à TEAPAR pelo Ofício nº 966/2015-APPA. Dessa decisão que concedeu a tutela de urgência, a APPA interpôs o Agravo de Instrumento nº 1534355-6, ao qual foi negado provimento pelo TJ do Paraná. Em 03/10/2016, a APPA pleiteou a reunião deste processo com a Ação Popular nº 5000542-57.2010.4.04.7008, na qual a ANTAQ figura como ré, a fim de que fossem julgadas conjuntamente pelo Juízo Federal. Em 18/09/2017, proferido despacho intimando as partes a se manifestarem quanto ao prosseguimento da demanda, haja vista o término do Contrato de Arrendamento nº 039/2017. Indeferido o pedido de reunião deste feito com a Ação Popular em trâmite na Justiça Federal.	Prolatada sentença de procedência do pedido, para o fim de declarar a nulidade do Ofício nº 966/2015. Certificado o trânsito em julgado.
0005039-02.2016.8.16.0129 – Vara Federal de Paranaguá	TEAPAR	APPA	Anulação da cobrança apresentada pela APPA por meio do Ofício 397/2016, com base no aumento da MMC.	Houve liminar suspendendo os efeitos do referido Ofício, contra a qual a APPA interpôs o agravo de instrumento nº 1564248-5, que, por sua vez, não foi provido pelo Tribunal de Justiça do Paraná. Em 10/02/2017, a APPA peticionou aos autos e informou que, durante o ano de 2016, a TEAPAR voltou a descumprir a MMC, incidindo, novamente, na aplicação de sanção contratual. Em razão disso, requereu o pedido de inclusão do valor de R\$ 905.601,12 no objeto demandado, tendo em vista que as partes mantêm relação contratual vigente e que a medida liminar suspende a exigibilidade da sanção, mas não o lançamento das multas decorrentes do não cumprimento do MMC. Proferida sentença julgando procedente a ação, em desfavor da APPA.	O recurso de apelação interposto pela APPA não foi provido pelo Tribunal de Justiça, tendo sido mantida a sentença de procedência da ação. Aguarda-se julgamento dos embargos de declaração opostos pela APPA.
1008187-04.2017.4.01.3400 – 5ª Vara Federal Civil da SJDF	TEAPAR	UNIÃO	Tutela provisória de urgência para manter a vigência do Contrato de Arrendamento nº 039/1997 até decisão final e definitiva do pedido de adaptação e prorrogação do Contrato de Arrendamento por parte do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.	Em 17/08/2017, foi deferida a tutela provisória de urgência para determinar a manutenção da vigência do Contrato de Arrendamento nº 039/1197, firmado entre a TEAPAR e a APPA, até que o Poder Concedente analise definitivamente os Processos Administrativos nº 00045.003089/2016-15 (solicitação da TEAPAR para que o Poder Concedente se manifeste quanto à destinação do <i>shiploader</i>)	Em 25/11/2019 foi exarada sentença determinando “a manutenção da vigência do Contrato de Arrendamento nº 039/1997, firmado entre TEAPAR e a APPA [...], até que o Poder Concedente

Processo nº	Autor(es)	Réu(s)	Pedidos	Principais eventos processuais	Situação atual
				e nº 50000.025278/2017-14 (pedido de adaptação e prorrogação do contrato de arrendamento nº 039/1997). Foi determinado, ainda, que a APPA e a União se abstenham de adotar quaisquer medidas direcionadas ao desapossamento da área e do equipamento <i>shiploder</i> , antes de dar solução aos processos administrativos em discussão.	<i>análise definitivamente os Processos Administrativos nº 00045.003089/2016-15 e 50000.025278/2017-14.</i>
50.313.00128/2015-79	Processo administrativo iniciado mediante o Ofício nº 454/2015-APPA, apresentado à ANTAQ.	Foram alegadas irregularidades no Contrato de Arrendamento nº 039/1997.		Após a tramitação do processo, a Superintendência de Fiscalização e Coordenação decidiu pela inexistência de irregularidades no referido contrato	Após decisão pela inexistência de irregularidades no contrato, houve interposição de recurso voluntário pela APPA.

Tabela 22 – Processos referentes a área PAR32

Fonte: APPA, adaptado

140. Sobre os Processos nº 5000542-57.2010.4.04.7008, 0020082-13.2015.8.16.0129 e 0002359-44.2016.8.16.0129, verifica-se que estes já transitaram em julgado, sem terem trazido consequências ao futuro arrendamento. Já o Processo nº 0005039-02.2016.8.16.0129, embora esteja em trâmite, diz respeito a cobrança de valores devidos pela arrendatária relativos à MMC. No Processo Administrativo nº 50.313.001288/2015-79, conforme informado pela APPA, decidiu-se pela inexistência de irregularidades no contrato de arrendamento em questão.

141. Desse modo, nas ações mencionadas não foram verificados impactos significativos no que diz respeito à nova licitação do terminal ou à futura arrendatária.

142. No que diz respeito à vigência do Contrato nº 039-97, conforme já mencionado, a operação pela atual arrendatária encontra-se suportada por liminar judicial, atualmente confirmada em sentença de 25/11/19, concedida no âmbito do Processo nº 1008187-04.2017.4.01.3400, da 5ª Vara Federal Civil da SJDF.

143. A referida decisão condiciona a manutenção da vigência do Contrato nº 039/97 até que o poder concedente analise definitivamente os Processos Administrativos nº 50000.025278/2017-14 (pedido de adaptação e prorrogação do contrato de arrendamento nº 039/1997) e nº 00045.003089/2016-15 (solicitação da TEAPAR para que o poder concedente se manifeste quanto à destinação do *shiploder*).

144. Quanto ao Processo nº 50000.025278/2017-14, mediante o Ofício nº 38/2019/SNPTA, de 31/07/19, o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários se manifestou expressamente informando sobre a “**impossibilidade de deferir o pleito de adaptação do contrato em comento**”.

145. Já em relação ao Processo nº 00045.003089/2016-15, a informação obtida junto ao poder concedente é a de que ainda não houve decisão definitiva a respeito do assunto tratado nos autos.

146. Portanto, tendo em vista que ainda está presente um dos requisitos estabelecidos em sentença judicial para a manutenção do contrato, é recomendável que o poder concedente se manifeste definitivamente a respeito do processo administrativo pendente. Essa situação, contudo, não impede que seja dada continuidade aos procedimentos licitatórios do terminal, tendo em vista que a exploração da área pela atual titular deverá ser encerrada mediante decisão final e definitiva

do pedido de adaptação e prorrogação do Contrato de Arrendamento por parte do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Análise de riscos

147. Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área **PAR32**, constante 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>A área tem como atual titular a empresa Terminal Exportador de Açúcar de Paranaguá Ltda. – TEAPAR.</p> <p>A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato nº 039-97, de 18/08/1997, celebrado entre a Marcon e Serviços de Despachos em Geral LTDA. e APPA, referente a área de 6.624m², para armazenagem e movimentação de carga geral para exportação.</p> <p>Em relação a esse instrumento, foram celebrados 4 (quatro) termos aditivos.</p> <p>O término do prazo da última prorrogação contratual ocorreu em 17/08/2017.</p> <p>Desde então, a operação do terminal está sendo suportada decisão judicial concedida no âmbito do Processo nº 1008187-04.2017.4.01.3400, da 5ª Vara Federal Civil da SJDF.</p>	<p>Não foram identificados impedimentos intransponíveis para a licitação da área. O contrato expirou em 2017 e a exploração está mantida mediante decisão judicial.</p>	Baixo
Patrimonial	<p>O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido na Cláusula Sétima, Parágrafo Segundo, do Contrato nº 039-97, segundo a qual todos os bens do arrendamento são reversíveis.</p> <p>Nos termos aditivos não houve alteração do critério de reversibilidade. Não foram celebrados Contratos de Transição.</p> <p>Em tratativas com a administração do porto, não foram identificados investimentos realizados pela arrendatária não amortizados durante a exploração do terminal.</p> <p>Quanto ao <i>shiploader</i> e o conjunto de correias, estes caracterizam-se como</p>	<p>Todos os bens do arrendamento são reversíveis.</p> <p>O <i>shiploader</i> e o conjunto de esteiras não são reversíveis, porém, não integram os bens do arrendamento relativo ao Contrato nº 039-97.</p>	Baixo

Perspectiva	Situação	Análise de riscos	Risco
	bens não reversíveis, contudo, não fazem parte dos bens que compõem o arrendamento regido pelo Contrato nº 039-97.		
Processual	<p>Foram identificados os seguintes processos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5000542-57.2010.4.04.7008 – Ação Popular – 1ª Vara Federal da Seção Judiciária do Paraná ▪ 0020082-13.2015.8.16.0129 ▪ 0002359-44.2016.8.16.0129 ▪ 0005039-02.2016.8.16.0129 – Vara Federal de Paranaguá ▪ 1008187-04.2017.4.01.3400 – 5ª Vara Federal Civil da SJDF ▪ 50.313.001288/2015-79 	<p>Não se vislumbra, nos referidos processos, questões que possam gerar impactos significativos aos estudos de viabilidade da área em questão.</p> <p>Ressalta-se, contudo, que a continuidade da operação pela atual arrendatária encontra-se suportada em sentença de 25/11/19, concedida no âmbito do Processo nº 1008187-04.2017.4.01.3400, da 5ª Vara Federal Civil da SJDF.</p> <p>A referida decisão condiciona a manutenção da vigência do Contrato nº 039/97 até que o poder concedente analise definitivamente os Processos Administrativos nº 50000.025278/2017-14 e nº 00045.003089/2016-15 (solicitação da TEAPAR para que o poder concedente se manifeste quanto à destinação do <i>shiploader</i>).</p> <p>Quanto ao primeiro processo, houve manifestação definitiva informando sobre a “impossibilidade de deferir o pleito de adaptação do contrato em comento”.</p> <p>Já em relação ao Processo nº 00045.003089/2016-15, a informação obtida junto ao poder concedente é a de que ainda não houve decisão definitiva a respeito do assunto tratado nos autos.</p> <p>Portanto, tendo em vista que ainda está presente um dos requisitos estabelecidos em sentença judicial para a manutenção do contrato, é importante que o poder concedente se manifeste definitivamente a respeito do processo administrativo pendente. Essa situação, contudo, não impede que seja dada continuidade aos procedimentos licitatórios do terminal, tendo em vista que a manutenção da exploração da área pela atual titular deverá ser encerrada mediante manifestação definitiva do poder concedente em relação ao mencionado processo pendente de decisão.</p>	Médio

RISCO

Alto

Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação

Médio

Identificação de fato passível de gerar impacto à licitação, 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 23 – Análise de riscos referentes à área PAR32

Fonte: Elaboração própria

148. 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. Contudo, **é importante que o poder concedente se manifeste definitivamente a respeito do Processo Administrativo nº 00045.003089/2016-15.**

SUGESTÃO DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS NECESSÁRIAS PARA DAR SUPORTE À MODELAGEM PROPOSTA

149. Conforme já informado na *Seção C – Engenharia*, a solução operacional adotada nos estudos para o terminal em questão foi de carrossel contínuo, com movimentação mediante carga e descarga de caminhões. Essa proposta não contempla necessariamente a utilização de *shiploader* e esteiras, devido à inviabilidade econômico-financeira da aquisição de um novo equipamento para operação, dentro do prazo contratual previsto.

150. Tendo isso em vista, é importante registrar que a solução de engenharia proposta nos estudos de viabilidade não é vinculativa quanto aos tipos de equipamentos a serem utilizados, tampouco em relação aos seus respectivos valores. A futura arrendatária deverá observar os parâmetros do arrendamento, referentes, por exemplo, à produtividade mínima exigida. Desse modo, poderá optar por formas de configuração do terminal distintas daquela constante nos estudos de viabilidade, inclusive fazendo uso de *shiploader*, se assim julgar pertinente, o que, porém, não ensejará direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual.

151. Conforme o art. 6º, § 3º da Lei nº 12.815/2013, a elaboração dos editais de licitação de arrendamentos portuários é de competência da ANTAQ, a quem cabe, portanto, a elaboração das minutas de contrato. Desse modo, a título de sugestão, propõe-se à Agência a inclusão das seguintes cláusulas na minuta de contrato de arrendamento da área PAR32:

1. Obrigações e Prerrogativas das Partes

1.1 Obrigações da Arrendatária

1.1.1 A **Arrendatária** obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste **Contrato** e seus **Anexos**, a:

1.1.1.1 Prestar as **Atividades** de acordo com os seguintes **Parâmetros do Arrendamento**: a partir do 2º ano de contrato, Prancha Geral Média de, no mínimo, 110 toneladas por hora, no sentido embarque; sendo Prancha Geral Média o volume da carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado.

1.1.1.1.1 A **Arrendatária** poderá optar por soluções de engenharia para o terminal distintas daquela proposta nos estudos de viabilidade que basearam o presente contrato, inclusive para sistemas de transporte e embarque, desde que devidamente caracterizadas no PBI.



À consideração superior.

Brasília, 29 de novembro de 2019.

FERNANDO CORREA DOS SANTOS

Coordenador de Portos da GEINF

THILO MARTIN ZINDEL

Assessor Técnico da GENECE

CONRADO DA SILVEIRA FREZZA

Assessor Técnico da GEINF

ESTELA DALPIM CASTELLANI

Assessora Técnica da GEMAB

GUILHERME MORES

Assessor Técnico da GEINF

GUSTAVO DE OLIVEIRA LOPES

Assessor Técnico da GEMAB

MARCELO FERREIRA NUNES

Assessor Técnico da GEINF

LEONARDO SILVA RODRIGUES

Assessor Técnico da GEMAB

RÔMULO CASTELO BRANCO

Assistente Técnico da GEINF

CAROLINE MAIARA DE JESUS

Coordenadora da GEMAB

De acordo, em 29 de novembro de 2019.

FERNANDO DE CASTILHO

Gerente de Engenharia de Infraestrutura

PAULA DURANTE TAGLIARI

Gerente de Meio Ambiente

DIOGENES EDUARDO CARDOSO ALVARES

Gerente de Estruturação de Negócios