



Processo Administrativo nº **50300.012434/2016-11**.

Impugnante: **Triunfo Logística Ltda.**

Licitação: **Leilão nº 01/2017**.

Objeto: Arrendamento de área e infraestrutura públicas para movimentação e armazenagem de graneis sólidos de origem vegetal, especialmente trigo, localizada dentro do Porto Organizado do Rio de Janeiro, no Estado do Rio de Janeiro, denominada RDJ05.

Assunto: Licitação na modalidade de leilão. Impugnação ao edital de licitação. Decisão da Comissão Especial de Licitação.

1. Impugnação

Trata-se de impugnação apresentada por Triunfo Logística Ltda., tendo por objeto o Edital 01/2017- ANTAQ.

A impugnação é conhecida por ter sido apresentada tempestivamente e em observância aos requisitos do Edital.

A petionária insurge-se contra determinados pontos do edital alegando, em suma, o que se segue:

- (i) Ausência de garantia de prioridade de atracação de embarcações parceiras da arrendatária nos berços fronteiros à área arrendada;
- (ii) Divergências entre despesas estimadas e os custos operacionais reais;
- (iii) Inexistência de garantia de exclusividade do arrendatário na movimentação de graneis vegetais no Porto do Rio de Janeiro.

Por fim, requer a alteração do Edital para que seja inserida a prioridade de atracação de embarcações da arrendatária ou de suas parceiras; sejam revistas para menos as contraprestações financeiras previstas pelo edital; e seja incluída garantia contratual de que haverá exclusividade de movimentação de graneis vegetais da futura arrendatária no âmbito do Porto do Rio de Janeiro.

2. Mérito

Expostos os argumentos da petionária, passa-se à análise de cada um deles.



(i) Ausência de prioridade de Atracação de Embarcações Parceiras da Arrendatária nos berços fronteiros à área arrendada

O autor da Impugnação alega a inexistência de preferência de atracação para arrendatários de áreas fronteiras a berços públicos. Relata também que no regramento geral do Porto, a preferência se dá por ordem cronológica de chegada de embarcações.

Além disso, questiona a existência de demais arrendatários que possuem prioridades ou até exclusividade de atracação previstas em seus respectivos contratos de arrendamento e não por regras ditadas pela Companhia Docas.

Ao final, solicita a alteração do Edital no sentido de inserir a prioridade de atracação de embarcações da arrendatária ou seus parceiros nos berços fronteiros à área arrendada.

De acordo os artigos 2º e 4º do Decreto nº 8.033 de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815/2013, cabe ao Poder Concedente definir diretrizes para a elaboração dos regulamentos de exploração dos portos e à Administração do Porto estabelecer o regulamento, observadas as diretrizes do Poder Concedente.

Diante deste normativo, em 26 de novembro de 2013 foi editada Portaria SEP nº 245 que trata das diretrizes, os objetivos gerais e os procedimentos mínimos para a elaboração e atualização do Regulamento de Exploração do Porto - REP, pelas Administrações dos Portos.

O artigo 2º da citada Portaria dispõe que:

“Art. 2º - O Regulamento de Exploração do Porto é instrumento de gestão da Administração do Porto e tem por objetivo estabelecer as regras de funcionamento que permitam ao porto, na execução das atividades portuárias:

I - condições para o eficiente desempenho das atividades portuárias,

II - a melhor utilização das instalações e equipamentos portuários,

III - estímulo à concorrência na prestação de serviços portuários, e

IV - o zelo pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental.”

Para elaboração do REP, a Administração do Porto deverá observar as diretrizes e requisitos dispostos na Portaria, além de apresentar, no mínimo, os itens constantes em seu Anexo I, notadamente o item 11.7, que trata sobre prioridade de atracação.

Portanto, caberá ao Regulamento de Exploração do Porto do Rio de Janeiro estabelecer as regras básicas de funcionamento e exploração do Porto, as quais deverão ser observadas por todos que utilizam ou exercem atividades no âmbito das instalações sob



a gestão direta da Autoridade Portuária, representada pela Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ.

Todas as regras referentes ao gerenciamento do porto, incluindo ordem e prioridade de atracação, estão definidas no referido regulamento, podendo os usuários apresentar sugestões de melhorias e/ou revisões por meio da Assessoria de Comunicação da CDRJ.

Por fim, não assiste razão a impugnante quanto ao argumento de quebra de isonomia e equilíbrio do contrato diante de arrendatários que possuem prioridade de atracação prevista em seus respectivos contratos de arrendamentos, tendo em vista que foram utilizados nesses contratos diferentes premissas pela autoridade competente diante do cenário e normativos da época.

Pelo exposto, verifica-se que o requerimento da impugnante para alteração do Edital no sentido de inserir a prioridade de atracação de embarcações da arrendatária ou seus parceiros nos berços fronteiros à área arrendada não merece acolhimento.

(ii) Divergências entre despesas estimadas e os custos operacionais reais

O impugnante afirma haver divergência entre as despesas estimadas e os custos operacionais reais do projeto do arrendamento. Segundo seu entendimento, os custos fixos e variáveis para a manutenção do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) apresentados pelo Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA estão subestimados.

O impugnante sugere pela revisão das contraprestações financeiras base prescritas pelo Edital para que se considerem em seus cálculos os reais custos operacionais intrínsecos à operação portuária a ser desempenhada na área a ser arrendada.

Inicialmente, ressalta-se que o impugnante não apresentou provas que materializem a sua argumentação.

É importante ratificar que, no âmbito do processo licitatório, o EVTEA compõe a base de estudos referenciais, tendo sido aprovado pela ANTAQ, pelo Tribunal de Contas da União e pelo Poder Concedente, porém não possui caráter vinculativo, conforme o item 7.10 do Edital:

“7.10 As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados disponibilizados no sítio eletrônico da ANTAQ foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação do Leilão, não possuindo qualquer caráter vinculativo que responsabilize a ANTAQ e/ou o Poder Concedente perante as Proponentes e/ou perante a futura Arrendatária.”



Dessa forma, no que tange às despesas fixas e variáveis, o item 6.3.2, fl. 47 do referido documento afirma que as despesas com a mão de obra do OGMO foram consideradas na estimativa de gastos do arrendamento, conforme descrição abaixo:

“A estimativa de gasto com a descarga do trigo dos navios é de R\$ 15,70, incluído neste custo as despesas com o operador portuário, a mão de obra do OGMO e as tarifas portuárias (Tabela II, Tabela IV e Tabela Observações Gerais).”

Especificamente quanto a definição dos custos fixos, o EVTEA(fl. 55) afirma que a demanda de mão de obra junto ao OGMO para o Terminal de Trigo é reduzida em função do elevado nível de automação empregado no processo de desembarque da carga, conforme descrito abaixo:

“Órgão Gestor da Mão de Obra (OGMO): Trata-se das contribuições fixas a serem pagas pelo rateio entre os operadores portuários para a manutenção da estrutura fixa do OGMO do Rio de Janeiro. O valor a ser pago é estimado com base na proporcionalidade de demanda de serviços de cada usuário, sendo aplicado um valor mínimo, atualmente de R\$ 80.000,00 por ano. Como a demanda de mão de obra junto ao OGMO é relativamente reduzida, se comparado aos demais terminais nos Portos do Rio de Janeiro (Porto do Rio de Janeiro, Porto de Itaguaí, Porto de Niterói, Porto de Angra dos Reis e Porto do Forno) foi estimada para este custo a verba mínima de R\$ 80 mil por ano. A movimentação de trigo, em função do elevado nível de automação do processo, demanda pouca mão de obra, sendo, portanto, equivalente a demanda anual efetuada por um pequeno operador portuário que atua nos portos do Rio de Janeiro. “ (grifo nosso)

Consequentemente, quando da estimação dos custos variáveis, o EVTEA (fl. 57) considerou apenas a contratação da mão de obra junto ao OGMO para a atividade de recheio com base no art. 28 da Lei 12.815/13.

“OGMO: De acordo com o Artigo 28 da Lei nº 12.815/2013, é dispensável a intervenção de operadores portuários em operações de transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheio. Este é o caso do Terminal de Trigo, que contém equipamentos de descarga e um sistema de comando e controle completamente automatizado. No entanto, o descarregador não consegue retirar 100% do trigo nos porões dos navios, sendo necessária a atividade de recheio. Desta forma, este valor refere-se à contratação dessa mão de obra junto ao OGMO (pessoal de bloco).”

Por fim, ao contrário do que alega a impugnante, os referidos custos fixos e variáveis foram previstos e estão expressos na Tabela da Seção C – Financeiro que apresenta o Fluxo de Caixa do Projeto de Arrendamento.

Pelo exposto, verifica-se que o requerimento da impugnante não merece acolhimento.



(iii) Inexistência de garantia de exclusividade do arrendatário na movimentação de granéis vegetais no Porto do Rio de Janeiro.

Quanto ao último tópico, a impugnante alega que a falta de exclusividade de movimentação de granéis vegetais no Porto do Rio de Janeiro, além de incertezas de ordens financeiras, também acarretará em imprecisões na previsão de cumprimento das metas mínimas estipuladas pelo instrumento convocatório. Deste modo, solicita que haja garantia contratual de exclusividade de movimentação de granéis vegetais no Porto do Rio de Janeiro.

Acerca deste assunto, esta Comissão alerta que a concessão de exclusividade a determinada arrendatária na movimentação e armazenagem de um perfil ou tipo de carga específico vai de encontro à diretriz de estímulo à concorrência prevista no art. 3º da Lei nº 12.815/13.

Ademais, a destinação das áreas operacionais é definida de acordo com a vocação de cada porto, conforme o conjunto de suas respectivas áreas de influência, com cenários de curto, médio e longo prazo, estabelecidos pela política pública setorial.

Dessa forma, a política pública portuária, materializada por meio do Plano Nacional de Logística Portuária, Plano Mestre, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e Plano Geral de Outorga, dentre outros instrumentos, definirá a necessidade de oferta de área e infraestrutura pública em portos organizados para a movimentação de cargas.

Quanto a possível indução a erro sobre a exclusividade na movimentação de granéis vegetais no Porto levantada pela petionária, afirma-se que em nenhum ponto dos documentos que balizam o certame foi ventilada esta possibilidade, tampouco na Audiência Pública nº 05/2014, de maneira que não há dúvida acerca dessa questão.

Assim, verifica-se que o requerimento da impugnante não merece acolhimento.

3. Conclusão

Pelos motivos acima expostos, esta Comissão Especial de Licitação conhece do pedido de impugnação e decide por sua total improcedência.

Brasília, 13 de abril de 2017.

LUIZ OSMAR SCARDUELLI JUNIOR

Presidente da Comissão Especial de Licitação