



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE MODELAGEM DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS

NOTA TÉCNICA Nº 2/2020/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA

Brasília, 12 de novembro de 2020.

PROCESSO Nº 50000.037971/2020-35

INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

Assunto: Ato Justificatório para a modelagem do processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA.

SUMÁRIO

- I - Do Objetivo;
- II - Introdução e Justificativa para a Desestatização da CODESA;
- III - Consulta/Audiência Pública;
- IV - Características Gerais do Empreendimento;
- V - Fundamentação para o Modelo de Desestatização Pretendido;
- VI - Justificativa do parcelamento (ou não) de outorga e do percentual de garantia de execução;
- VII - Justificativa para utilização do critério de licitação - "maior valor de outorga";
- VIII - Do pagamento do valor de outorga;
- IX - Fundamentação das receitas do porto organizado;
- X - Justificativas em relação ao estabelecimento de receita teto e sua fundamentação;
- XI - Justificativas em relação aos preços a serem cobrados pelos exploradores das áreas portuárias e sua fundamentação;
- XII - Demonstração da incorporação no evento de modelos que expressam e estimulam a concorrência inter e intraportos;
- XIII - Justificativa para adoção do regime diferenciado de contratação - RDC;
- XIV - Dos contratos de arrendamento vigentes e futuros contratos de exploração de áreas;
- XV - Do prazo da concessão;
- XVI - Custo de capital;
- XVII - Definição de Parâmetros de Desempenho;
- XVIII - Justificativa para os parâmetros ambientais
- XIX - Obtenção do termo de referência ambiental
- XX - Conclusão.

I. DO OBJETIVO

1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo esclarecer as informações relativas à abertura da presente etapa de consulta pública e audiência pública do processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA com foco no modelo regulatório institucional, nas regras da concessão e nos resultados dos estudos ambiental, de engenharia e de mercado.

II. INTRODUÇÃO E JUSTIFICATIVA PARA A DESESTATIZAÇÃO DA CODESA

2. Nos últimos anos, foram verificados avanços na operação e exploração portuária em todo o mundo, com conseqüente aumento da movimentação de carga ao longo desse período. Contudo, o atual cenário nacional de descompasso entre a expansão da capacidade da infraestrutura portuária frente ao crescimento do setor persiste, tendo se tomado um gargalo da cadeia produtiva brasileira.

3. A complexidade inerente às operações e aos investimentos realizados no setor de transporte portuário faz com que o Estado tenha dificuldades na gestão de seus diversos componentes. As premissas de contratação de serviços e aquisição de produtos a que é submetido o setor público brasileiro são entraves à gestão eficiente de um ativo portuário, o qual depende fundamentalmente da agilidade nas tomadas de decisão, planejamento de longo prazo e investimento intensivo e contínuo em infraestrutura.

4. O resultado dessa equação é a degradação da qualidade dos serviços prestados e falta de capacidade no processamento de cargas, o que contribui para a diminuição da regularidade e da eficiência operacional dos serviços portuários, além de aumentos de custos.

5. Em relatório de auditoria recente, aprovado pelo Acórdão nº 2.711/2020 – Plenário, de 07/10/2020, no âmbito do processo TC 022.534/2019-9, o Tribunal de Contas da União – TCU demonstrou a tendência de aumento da participação de terminais de uso privado (TUP) no setor portuário brasileiro.

6. Dentre os motivos citados pelo relatório que levam empresas a escolherem investir em TUPs em detrimento ao arrendamento de terminal em porto público, estão: a maior liberdade para definição de todos os parâmetros do projeto de investimento; maior liberdade operacional e menor ou nenhuma dependência da Autoridade Portuária.

7. Nesse sentido, a necessidade de ações de desestatização de parte do patrimônio público advém do reconhecimento de que o Estado não é capaz de gerir tudo, pois é ineficiente em gerir parte de seus recursos, seja por uma estrutura de incentivos inadequadas, seja por ingerências políticas nas atividades de empresas públicas dedicadas à operação portuária.

8. Dessa forma, a participação da iniciativa privada nesses projetos se revela como uma alternativa viável para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e da eficiência operacional, garantia da regularidade e o correto provimento e manutenção da capacidade portuária adequada através de investimentos. Além disso, a desoneração do Estado, tanto no que se refere às obrigações financeiras quanto às questões administrativas, irá permitir que sejam atribuídas à iniciativa privada responsabilidades de investimento e gestão plenamente compatíveis com suas capacidades técnica, operacional e financeira.

9. Com a implantação do Plano Nacional de Desestatização - PND, o país passou a não mais exercer de forma predominante a prestação direta dos serviços públicos, guardando para si as atividades de regulação e fiscalização das concessionárias. Essas funções passaram, assim, a ser exercidas por agências reguladoras criadas por lei, dentre elas a agência reguladora setorial específica para portos e transporte aquaviário, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, criada em 2001.

10. Assim, se verifica um longo processo de planejamento, organização e preparação para uma nova etapa que agora se inicia com processos de desestatização de portos organizados em toda sua completude e não apenas em partes como no caso dos arrendamentos, os quais já foram realizados nos últimos anos e atualmente continuam em andamento.

11. Não obstante, na estruturação de cada processo de desestatização, deverá ser assegurada a precificação adequada dos serviços portuários, incentivada a concorrência no mercado, garantida a qualidade e a legalidade do processo de desestatização, alocados adequadamente seus riscos, consideradas as externalidades econômicas e sociais e avaliadas devidamente a viabilidade financeira da desestatização almejada.

12. Com o objetivo de garantir que as premissas acima elencadas estejam presentes nos projetos de desestatização de portos organizados, é necessária a realização de estudos, os quais devem abranger os diversos aspectos implicados no processo, no intuito de se adotar o modelo de exploração mais adequado para cada um dos projetos.

13. O modelo institucional-regulatório pensado inicialmente para as concessões de portos organizados tem o objetivo de garantir maior liberdade, flexibilidade e agilidade necessárias para que o futuro concessionário possa otimizar o uso do espaço público e proceder as adaptações das operações que o dinamismo dos fluxos de comércio demanda.

14. Ressalta-se que a Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA obteve indicação favorável do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – CPPI pela qualificação dos estudos de sua desestatização junto ao Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, conforme Resolução nº 14 do CPPI, de 23 de agosto de 2017.

15. A inclusão desse empreendimento no Programa Nacional de Desestatização – PND e a qualificação no âmbito do PPI foram realizadas por meio do Decreto nº 9.852, de 25 de junho de 2019.

16. Além disso, esse Decreto estabeleceu que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES seria o responsável pela execução e pelo acompanhamento das medidas de desestatização e que o Ministério da Infraestrutura firmaria instrumento jurídico com o Banco para a viabilização e o acompanhamento dos estudos necessários ao projeto.

17. Nesse sentido, foi firmado Contrato Administrativo cujo objeto é a realização de serviços técnicos de apoio na estruturação e na implementação do projeto de desestatização da Codesa e/ou a outorga de concessão da administração conjunta, separada ou em blocos dos portos organizados de Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho, bem como das instalações portuárias de Praia Mole, no Espírito Santo, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI da Presidência da República.

18. Para a elaboração dos estudos, foram utilizadas pelo BNDES e pela equipe de consultoria contratada as informações disponibilizadas pela CODESA em um *Data Room*, bem como as informações obtidas em várias reuniões *in loco* com a Companhia Docas e com a comunidade portuária local (sindicatos, Órgão Gestão de Mão de Obra - OGMO, Governo do ES, Prefeituras de Vila Velha e Vitória, operadores, armadores, dentre outros). Além dessas reuniões, foram realizadas diversas outras entre o Banco, a equipe de consultores e os entes governamentais que participam do processo (SNPTA, SFPP, CONJUR/MINFRA, ANTAQ, CODESA e Ministério da Economia, representado pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos - SPPI e pela Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados - SEDDM) para acompanhamento dos trabalhos e para esclarecimento de dúvidas, além de reuniões iniciais com a equipe do Tribunal de Contas da União - TCU.

19. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantando pelo licitante vencedor, ressalte-se que a Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas (UNCITRAL) recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constante nos estudos como meramente referencial.

20. A partir desse formato os interessados têm flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para administração e exploração do Porto Organizado. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de atender aos parâmetros consignados no modelo de concessão proposto.

III. CONSULTA/AUDIÊNCIA PÚBLICA

21. Dada a relevância da matéria e visando a legitimação social da decisão administrativa, o modelo de concessão proposto será objeto de consulta pública, como prevê a Lei 9.784/1999 e a Lei 10.233/2001, a fim de pluralizar o debate, oportunizando aos interessados a possibilidade de conhecer, questionar, opinar, sugerir e contribuir com o ato.

22. Serão escopo da consulta/audiência pública os seguintes documentos:

a) Minuta do Contrato de Concessão e seus respectivos anexos:

- Anexo 1: Plano de Exploração Portuária;
- Anexo 2: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos Organizados de Vitória e de Barra do Riacho;
- Anexo 3: Tarifas;
- Anexo 4: Fluxo de caixa marginal;
- Anexo 5: Modelos e condições mínimas para garantia;
- Anexo 6: Acordo Tripartite;
- Anexo 7: Conteúdo Mínimo;
- Anexo 8: Bens da concessão;

b) Estudos:

- Ambiental;
- Mercado;
- Engenharia;

c) Plano de Negócios Referencial.

23. Ressalta-se que o Anexo 2 trata do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ da CODESA vigente, sendo assim um documento de referência para que o concessionário cumpra com alguns dispositivos presentes na minuta de contrato de concessão e seus anexos.

24. Ademais, informa-se que oportunamente outros documentos poderão ser acrescentados ao presente processo visando complementar, esclarecer, revisar ou retificar a instrução processual e o modelo ora apresentados e referentes à estruturação da desestatização da CODESA, competindo à ANTAQ acompanhar os estudos técnicos e aprovar as minutas de edital e contrato de concessão do serviço, de acordo com o estabelecido no Decreto nº 9.852/2019 e na Lei nº 10.233/2001.

25. Cabe, ainda, ressaltar que, de acordo com o Decreto nº 9.852, de 25 de junho de 2019, que dispôs sobre a inclusão da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA no Programa Nacional de Desestatização - PND, a concessão do serviço público de administração dos Portos do Espírito Santo pode ser feita de forma individual ou associada à transferência do controle acionário da estatal. Todavia, as condições para eventual venda da Companhia não serão tratadas neste ato justificatório, mas em momento futuro.

IV. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO

26. A Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA está situada no Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho, o qual é composto pelos Portos Organizados de Vitória e de Barra do Riacho e por onze Terminais de Uso Privado (TUP) em operação e outros três em fase de projeto.

27. A CODESA é uma empresa pública vinculada ao Ministério da Infraestrutura – MINFRA e que administra os Portos Organizados de Vitória e de Barra do Riacho, além de ser responsável pela gestão de ativos localizados em Praia Mole.

28. As instalações portuárias estão localizadas nos municípios de Vitória, Vila Velha e Aracruz. O objetivo da desestatização é modernizar e melhorar a operação do setor por meio de uma gestão efetiva e investimentos que resultem em eficiência e competitividade desse ativo portuário.

29. A área do Porto Organizado de Vitória foi redefinida no Decreto nº 8.888 de 26 de outubro de 2016. Por sua vez, os dados referentes à área do Porto Organizado de Barra do Riacho foram atualizados pelo Decreto Sem Número, de 3 de junho de 2015, da Presidência da República, publicado na página 3 da Seção 1 do Diário Oficial da União nº 105, de 05/06/2015.

30. A área do Porto Organizado compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto, sendo definido na Lei nº 12.815/2013 como bem público construído e aparelhado para atender às necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária.

31. Nas figuras abaixo, é possível visualizar as poligonais dos Portos de Vitória e de Barra do Riacho.



Figura 1: Poligonal da Porto Organizada de Vitória. Fonte: Google Earth (2019)



Figura 2: Poligonal do Porto organizado de Barra do Riacho/ES

32. Destaca-se que está em andamento no âmbito da SNPTA processo de revisão da poligonal do Porto de Vitória e de Barra do Riacho, o qual tem data estimada de conclusão para o final de novembro. Assim que esse processo for finalizado, esta Secretaria encaminhará retificação das informações relacionadas à área dos Portos Organizados de Vitória e de Barra do Riacho para a Antaq, se for o caso.

33. Atualmente, a Companhia possui 13 berços de atracação operacionais no Porto Organizado de Vitória e movimentam mais de 30 tipos de cargas, entre importação e exportação, como fertilizantes, ferro gusa, combustíveis, malte e trigo, automóveis, rochas ornamentais, entre outros, incluindo o serviço às embarcações *offshore*. Possui também pátios para montagem e armazenamento de peças e equipamentos.

Berços - Porto Organizado			
Nº do Berço		Nº do Berço	
101	Berço Público	203	Berço Arrendado - TVV
102	Berço Público	204	Berço Arrendado - TVV
103	Berço Público	206	Berço Arrendado - Felú
201	Berço Público	903	Berço Arrendado - CPVV
202	Berço Público	906	Berço Arrendado - TechnipFMC
207	Berço Público		
902	Berço Público		
905	Berço Público		

Obs.: O berço 104 atualmente encontra-se inoperante por conta de questões de profundidade.

Tabela 1: Berços do Porto Organizado de Vitória/ES

34. Os berços apresentam comprimento e profundidades diferentes, variando entre 8,8m a 12,50m de calado, ao longo do cais ou pier, podendo-se programar navios para atracar em um berço e em parte do outro subsequente no mesmo alinhamento.



- LEGENDA**
- Acostagem
 - 1. Terminal de Grãos Líquidos de São Torquato
 - 2. Terminal da Ilha do Príncipe
 - 3. Cais comercial
 - 4. Cais de Paul
 - 5. Dolfinos de Atalaia
 - 6. Cais de Casuarina

Figura 3: Disposição dos berços do Porto Organizado de Vitória/ES

35. Já no Porto de Barra do Riacho, o canal de acesso possui comprimento de 1.010 metros, profundidade de dragagem de 13,9 metros e largura de 158 metros. A capacidade máxima permitida é de navios graneleiros de 70.000 TPB.

36. Em relação às instalações de armazenagem, estão disponíveis apenas no porto de Vitória para grãos sólidos, grãos líquidos, contêineres e carga geral, distribuídos em armazéns, silos, tancagens e pátios, conforme pode ser identificado na figura abaixo:



LEGENDA

<p>■ Armazém</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Galpão Prysmian - Produtos siderúrgicos 2. Armazém 03 - Carga geral 3. Armazém 02 - Carga geral 4. Armazém 03 - Carga geral 5. Armazém 04 - Carga geral 6. Galpão - Carga geral 7. Armazém 05 - Carga geral 8. Galpão Pelú - Fertilizantes 9. Armazém Pelú - Carga geral 10. Armazém Start Navegação - Fertilizantes 11. Armazém Planet Sca - Fertilizantes 12. Armazém Hyper Export - Granito, produtos siderúrgicos e carga geral 13. Armazém TVV - Produtos siderúrgicos e carga geral <p>■ Tanques</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tanques Oil Tanking - Derivados de petróleo (exceto GLP) 2. Tanques Liquipert - Soda cáustica 	<p>■ Pátios</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pátio Flexibrás - Carga de apoio offshore (Ilha do Príncipe) 2. Pátio Flexibrás - Carga de apoio offshore (Cata comercial) 3. Pátio Technip - Carga de apoio offshore 4. Pátio Público - Multiuso 5. Pátio Terminal de Ferro Gusa - Carga geral 6. Pátio Pelú - Carga de apoio offshore e carga geral 7. Pátio Público 8. Pátio TVV - Combustíveis 9. Pátio Silpes Export - Combustíveis 10. Pátio Polimodal - Combustíveis <p>■ Silos</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Silos Rhodes - Malto 2. Silos verticais - Trigo 3. Silos horizontais - Malto <p>■ Estruturas móveis</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estruturas treliçadas Start Navegação - Fertilizantes
--	---

Figura 4: Disposição das áreas de armazenagem do Porto Organizado de Vitória/ES

37. Segundo o consórcio contratado pelo BNDES, os investimentos em infraestrutura para a ampliação da capacidade de operação da CODESA não são necessários, dado que atualmente a Companhia opera com capacidade ociosa e também pelo fato de que investimentos futuros em equipamentos podem ampliar substancialmente a capacidade de movimentação de cargas pela Companhia e dos terminais em operação. Esses investimentos em equipamentos estarão a cargo de operadores portuários que operarem de forma exclusiva ou não os terminais, não onerando desta forma a Companhia.

38. Entretanto, no intuito de se adequar a infraestrutura do Porto de Vitória à capacidade projetada, foram considerados pelos estudos a realização dos seguintes investimentos obrigatórios pelo futuro concessionário, os quais deverão ser realizados nos dois primeiros anos de contrato, com exceção dos Investimentos em Operação e Manutenção do Sistema de VTMS e Sinalização Náutica e da realização da dragagem de manutenção no Porto de Vitória (essa a cada 2 anos) e no Porto de Barra do Riacho (essa a cada 3 anos):

(em R\$)

Discriminação Ano	Total do investimento nos 35 anos
Berço 206 - PAUL / PEIÚ	19.028.238,85
Berço 905 - PAUL / GUSA	13.109.030,61
Acesso e Via de Circulação Ferroviários	6.236.148,64
Dragagem de Manutenção - Porto de Vitória	284.939.502,37
Cabeçotes de Amarração - Berços 201 e 202	758.027,86
Defensas - Berço 905	2.196.426,32
Sistema de Combate à Incêndio - Berço 207	4.003.028,23
Manutenção dos Armazéns e Calçada Cidadã	3.349.542,94
Reforma dos Armazéns Graneliros do Terminal de Cereais de Capuaba (SILOS HORIZONTAIS)	6.538.966,03
Operação e Manutenção VTMS	189.217.656,00
Operação e Manutenção Sinalização Náutica	53.220.343,75
Dragagem de Manutenção - Barra do Riacho	116.525.224,42
Total	699.722.136,02

Tabela 2: Investimentos projetados para os Portos Organizados de Vitória/ES e Barra do Riacho/ES

39. O detalhamento dos investimentos obrigatórios previstos a serem realizados pelo concessionário pode ser visualizado no estudo de engenharia.

40. Importante ratificar que as metodologias e quantitativos apresentados no EVTEA são estimativos, cabendo aos licitantes a realização dos estudos de campo, coleta de dados junto à Autoridade Portuária e/ou avaliações técnicas que se mostrem necessárias para subsidiar suas propostas.

V. FUNDAMENTAÇÃO PARA O MODELO DE DESESTATIZAÇÃO PRETENDIDO

41. O Artigo 20 do Decreto 8.033/2013 estabelece a abrangência de um contrato de concessão, que poderá ter as seguintes alternativas:

- I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias;
- II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou
- III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias.

42. Considerando as alternativas de concessão citadas acima, o consórcio dividiu a atuação do concessionário em dois planos:

a) plano macro, englobando toda a poligonal do Porto Organizado: fica responsável pelos investimentos na infraestrutura e estrutura necessária para o desenvolvimento global do Porto, tendo visão integral da poligonal portuária e podendo estabelecer contratos mais eficientes pela escala dos serviços e obras. Ainda, nesse plano, deve participar do processo de planejamento do Porto Público propondo, periodicamente e, em hipóteses específicas, extraordinariamente, planos de desenvolvimento e zoneamento do Porto Organizado com visão de médio e longo prazo, fundamentados por estudos e análises técnicas e especializadas. Importante ressaltar que o concessionário, no papel de Autoridade Portuária, deve integrar a estrutura da Comissão Local do sistema CONAPORTOS (Decreto 10.319/2020). Nessa dimensão, o concessionário deverá obedecer e atender parâmetros mínimos de desempenho e de

nível de serviço, sendo avaliado como gestor da plataforma logística e responsável pelos investimentos em super e infraestrutura necessárias para o desempenho das diversas atividades que ocorrem dentro da Poligonal; e

b) plano micro, com atenção aos fluxos internos ao Porto Organizado às áreas comuns e às áreas operacionais e não operacionais, deverá (dependendo de qual dos dois primeiros incisos do art. 20 do Decreto 8.033/2013 for fundamentada a concessão específica) contratar com terceiros a exploração de terminais específicos e a realização das operações portuárias, por meio de Operadores autorizados. Nesse segundo corte, o concessionário será cobrado pelo desempenho de instalações portuárias operacionais e pela gestão dos diferentes atores privados que estiverem localizados dentro dessas. De toda forma, os Exploradores de Instalações Portuárias serão foco de regulação e fiscalização autônomas e independente do concessionário pela ANTAQ, seguindo o exercício de competência atual da Agência sobre a operação portuária.

43. Observa-se que, caso houvesse a possibilidade de o concessionário fazer a exploração direta das instalações portuária poderia haver conflitos de interesses emergentes do modelo de concessão portuária, ou seja, caso a concessão tivesse a modelagem determinada pelo inciso I do artigo 20 do Decreto 8.033/2013. Isso ocorre pelo fato de o concessionário poder explorar diretamente instalações portuárias, em concorrência com outros operadores, abrindo a possibilidade de o concessionário, no plano macro acima detalhado, tomar atitudes, sem justificativa razoável, que resultem em condições mais favoráveis às operações que explore diretamente, prejudicando outros agentes privados com potencial de concorrer com o concessionário na exploração de instalações portuárias específicas.

44. Conforme visão dos consultores, a qual foi acatada pelo Poder Público, essa é a principal diferença a marcar o modelo de concessão portuária desenhada nos primeiros dois incisos do art. 20 do Decreto 8.033/2013 e a razão de se ter estabelecido expressamente a hipótese do inciso II, na qual é vedada a exploração da atividade portuária diretamente pelo concessionário.

45. Foram ainda considerados nos estudos elaborados pelo consórcio, as seguintes alternativas de desestatização, as quais foram discutidas em reuniões entre o Consórcio e o Governo no âmbito do desenvolvimento do Projeto:

46. Em resumo, apresentam-se a seguir as principais vantagens e desvantagens de cada um dos modelos analisados pela equipe do BNDES e consultores:

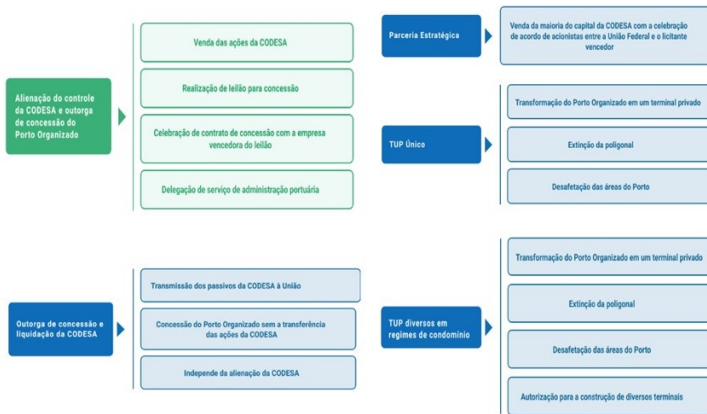


Figura 5: Modelos de desestatização

Alternativas de desestatização	Vantagens	Desvantagens / riscos
Alienação do controle da CODESA e outorga de concessão do Porto Organizado	<ul style="list-style-type: none"> • Desnecessidade de autorização legislativa e de alterações legislativas ou regulamentares; • Maior Celeridade; • Sistema já conhecido e aceito, com casos exitosos recentes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eventual incerteza quanto aos passivos da CODESA; • Possíveis questionamentos por funcionários e outros agentes; • Maior resistência: venda de uma estatal;
Outorga de concessão e liquidação da CODESA	<ul style="list-style-type: none"> • Desnecessidade de autorização legislativa e de alterações legislativas ou regulamentares; • Maior celeridade; • Possibilidade de concessão onerosa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Transferência de todos os passivos da CODESA para a União Federal; • Resultados da privatização de ativos da RFFSA (caso semelhante) muito contestados; • Necessidade de demonstração fundamentada de inviabilidade de alienação da empresa;
Parceria Estratégica	<ul style="list-style-type: none"> • Desnecessidade de autorização legislativa e de alterações legislativas ou regulamentares. 	<ul style="list-style-type: none"> • Modelo testado com Infraero (caso semelhante) muito criticado e resultados das parcerias abaixo do esperado; • Retirada de valor da CODESA em virtude da celebração de acordo de acionistas com ente público; • Mesmo processo e trabalho de alienação da CODESA, mas com resultados menos eficientes;
Desafetação da área do Porto Organizado e criação de TUP (Único ou Condomínio)	<ul style="list-style-type: none"> • Desnecessidade de autorização legislativa; • Maior liberdade empresarial e, portanto, possibilidade de obtenção de maior valor – vantagem ainda maior em TUP Condomínio; • Licitação de alienação de terrenos públicos, com processo de modelagem mais simples. 	<ul style="list-style-type: none"> • Complicado processo de desafetação do Porto Organizado (extinção das Poligonais); • Relevante possibilidade de imbrólio jurídico com atuais arrendatários; • Em TUP Condomínio, potencial complexidade inicial no processo de formação de condomínio.

Tabela 3: Vantagens e desvantagens dos modelos de desestatização avaliados. Elaboração Consórcio B.

47. Considerando o exposto acima, em reuniões ocorridas ao longo do desenvolvimento dos estudos, o consórcio recomendou e a SNPTA/Minfra e demais equipes governamentais envolvidas acatarem a adoção do seguinte modelo de desestatização: **alienação das ações do bloco de controle da CODESA e outorga de concessão do Porto Organizado**. O motivo de ter recomendado este modelo decorreu de seu amoldamento aos planos traçados pelo Poder Concedente com a alienação da CODESA, eis que se preserva o Porto de Vitória como um Porto Organizado, possibilita a viabilização de investimento privado em sua modernização e sua revitalização e assegura uma racionalização da presença do Estado na economia. Além disso, é alternativa que preserva o valor do ativo e é cabível dentro do lapso temporal em que se espera a conclusão do processo de desestatização.

VI. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO (OU NÃO) DE OUTORGA E DO PERCENTUAL DE GARANTIA DE EXECUÇÃO

48. Preliminarmente, informa-se que o maior Valor de Outorga, critério de julgamento previsto no art. 9º, inciso VII, do Decreto nº 8.033/2013, tem sido o critério adotado pelo Poder Concedente, em face de sua vantajosidade, demonstrada no Capítulo próprio desta Nota.

49. Além disso, conforme *workshop* com participação de representantes do MINFRA (SNPTA, SPFR, Antaq, CODESA e CONJUR), do Ministério da Economia (SPPI), do BNDES e do consórcio contratado realizado no dia 21/08/2020, foi definido que o pagamento da outorga fixa será realizado em parcela única e previamente à assinatura do contrato de concessão. Esse tipo de modelo reduz consideravelmente as chances de lances que podem inviabilizar o projeto, pois toda a outorga a ser paga decorrente do lance vencedor é previamente, reduzindo o risco de descontinuidade, uma vez que

deixa o fluxo de caixa futuro sem esse encargo, gerando um maior compromisso com o projeto por parte dos interessados no certame e proporcionando uma seleção de melhores *players*, licitantes que conhecem o negócio portuário. Modelo semelhante foi adotado no setor aeroportuário com grande sucesso a partir dos leilões realizados em 2017.

50. Além da outorga fixa, foi estabelecida uma outorga variável, a qual possui valor anual de 7,5% em relação a receita bruta, desconsiderando-se efeitos decorrentes de receita de construção.

51. Em relação à definição do valor a ser adotado como garantia de execução, o MINFRA aponta como imprescindível a sua previsão, dado que aumenta o grau de cumprimento dos contratos avançados. Nesta seara, sugere-se a definição de um percentual de 2,5% sobre o valor do contrato para a definição do valor da garantia de execução, durante a vigência do contrato, e de 1% do valor do contrato, pelo período de 24 meses após o término do contrato.

52. Assim, foi definida dentre os deveres da concessionária a manutenção de Garantia de Execução Contratual nos valores e prazos sugeridos abaixo, tendo como beneficiário o Poder Concedente e a Antaq:

	Eventos da Concessão	Valor
1	Durante a vigência do Contrato: a partir da assinatura do contrato até o seu término.	R\$ 58.169.650,00
2	Término do Contrato: pelo período de 24 (vinte e quatro) meses após o término do Contrato.	R\$ 23.267.860,00

Tabela 4: Valores de garantia de execução contratual

53. Ressalta-se que a concessionária deverá Reajustar a Garantia de Execução Contratual anualmente, a partir da data de eficácia do contrato, pelo IPCA, complementando o valor resultante da aplicação do reajuste anual sobre o montante inicial.

54. Entende-se que esta taxa, além de estar de acordo com a legislação de regência, não onera excessivamente o procedimento licitatório, isto é, não acarretaria custos exagerados e desnecessários aos futuros licitantes, o que poderia resultar em perda de interesse e esvaziamento do pleito. Além disso, outro fator que corrobora com a taxa acima especificada é que atualmente existem outros meios, além da garantia de execução, para se punir eventuais não cumprimentos de contratos, dentre os quais destacam-se as regulamentações emanadas pela própria agência reguladora do setor.

55. Desse modo, evidencia-se a conveniência de se adotar a metodologia citada de garantia de execução para os contratos de concessão, assim como é adotada nos contratos de arrendamento.

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

56. A Lei nº 12.815/2013 estabelece, no caput do seu art. 6º, os critérios de julgamento que poderão ser utilizados nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, nos seguintes termos:

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII. DO PAGAMENTO DO VALOR DE OUTORGA

64. São previstos na minuta de contrato os seguintes "Encargos contratuais" do concessionário:

- Contribuição Variável: a qual será de 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento) em relação a receita bruta, a ser pago ao Poder Concedente, desconsiderando-se efeitos decorrentes de receita de construção. Este valor provém do resultado do modelo econômico-financeiro para a concessão pelo período de 35 anos dos Portos Organizados de Vitória e Barra do Riacho. O pagamento no percentual especificado tem por objetivo garantir o compromisso do futuro concessionário no negócio e permitir ganho do poder concedente sobre eventual eficiência operacional do concessionário no negócio não prevista na modelagem, tendo em vista a assimetria de informação existente. Essa parcela não foi incorporada à outorga fixa para não onerar em demasia o concessionário em primeiro momento da concessão, podendo causar restrição na participação do certame. Dessa forma, tem-se também um compartilhamento de resultados e riscos tanto para ganhos não verificados nesse momento da modelagem como para eventuais configurações de riscos de que se concretizem durante o período de concessão.
- Verba de fiscalização: para cobrir as despesas com a fiscalização da Concessão, a concessionária deverá pagar mensalmente à Antaq parcela equivalente a 1/12 do valor de R\$ 3.188.302,00. Esse valor será atualizado anualmente pela variação do IPCA. O valor em questão foi definido juntamente com a ANTAQ e baseado em seus custos de fiscalização.
- A Concessionária se obriga a pagar ao Poder Concedente o valor correspondente a 2% (dois por cento) do valor do terreno *greenfield* de Barra do Riacho, como forma de permitir ganho do poder concedente sobre o negócio a ser desenvolvido nesse porto e que não foi detectado no estudo em virtude de não identificação de carga cativa para a área ou excedente de carga que viabilize a implantação de qualquer empreendimento portuário nesse porto, durante a realização dos estudos em tela. Destaca-se que a concessionária estará isenta desse pagamento caso contrate com terceiro a exploração do terreno.

IX. FUNDAMENTAÇÃO DAS RECEITAS DO PORTO ORGANIZADO

65. Existe um enorme interesse público para que os portos operem com eficiência e segurança e que os serviços sejam prestados de forma competitiva e ajudem no desenvolvimento

econômico regional e nacional, considerando seu papel vital no comércio internacional.

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

67. Nesse sentido, a Antaq editou a Resolução Normativa nº 32, de 10 de maio de 2019, para disciplinar o modelo tarifário dos Portos Organizados. Em consonância com o artigo 1º dessa norma, seus termos e condições são aplicáveis a todos os Portos Organizados do Brasil, incluindo-se aqueles operados em sistema de delegação e, no que couber, concessão.

68. Assim, para encontrar um ponto de equilíbrio entre a liberdade e flexibilidade para o concessionário na gestão de seu negócio e a existência de mecanismos de regulação tarifária que limitem a possibilidade de abusos de posição dominante ou prática de atos anticoncorrenciais, foi sugerido pelo BNDES a adoção de um sistema misto de regulação, conjugando-se o sistema de regulação ex-post, com o sistema de regulação Price cap combinado com Revenue cap.

69. A regulação tarifária proposta pode ser resumida da seguinte maneira:

- Regulação tarifária ex-post – deverá ser utilizada para os grupos de tarifas portuárias que compõem as tabelas básicas de serviços da concessionária, bem como para as novas negociações com os possíveis parceiros comerciais e concessionário de áreas dentro do Porto Organizado.
- Regulação tarifária price cap – deverá ser aplicada à infraestrutura operacional ou terrestre e infraestrutura de acesso aquaviário, posto que, os atores envolvidos não foram considerados hipossuficientes, não havendo justificativa para a liberdade empresarial neste contexto, pois tratam-se, claramente, de situações de monopólio na oferta desses serviços.

70. Deve ser frisado que o modelo tarifário proposto não implica em desregulação ou em transformação das tarifas portuárias em preços privados. Até porque, o que se propõe é uma regulação mista, combinando o modelo ex-post ao modelo price-cap/revenue cap sendo que, este último será aplicável apenas aos casos necessários, isto é, quando houver a qualificação do ambiente de monopólio nos serviços prestados pela Autoridade Portuária.

71. A aplicação desse modelo tarifário deverá obedecer a um período de transição, o qual terá duração de seis meses contados da assinatura do Contrato de Concessão. Nesse período, a concessionária deverá observar como teto tarifário os valores atualmente vigentes nas Tabelas I, II, III e IV para os Portos de Vitória e Barra do Riacho. Já para os Serviços que compõem as Receitas Não Tarifárias, a Concessionária fica isenta de observar a Fase de Transição, podendo estabelecer o Preço a partir da eficácia do Contrato.

72. Encerrado o período de transição, a concessionária poderá propor a seu critério:

- a) o valor das Tarifas Portuárias para a infraestrutura de acesso aquaviário e para a infraestrutura operacional ou terrestre, observado o mecanismo de Receita-Teto e o Limite de Dispersão Tarifária; e
- b) o valor das Tarifas Portuárias das instalações de acostagem e de utilização de armazéns, baseado no custo de oportunidade da prestação dos serviços e em valores usualmente praticados por terminais e portos para disponibilização de infraestruturas comparáveis.

IX.1. VERIFICAÇÃO DE ASPECTOS CONCORRENCIAIS

73. Se as condições de competição se mostram satisfatórias, prima-se pela adoção de mecanismos estruturais, isto é, a licitação sem a necessidade de tarifas teto.

74. Por outro lado, se há situações de competição insatisfatórias e não suficientemente mitigáveis com a adoção de mecanismos estruturais, lança-se mão de mecanismos regulatórios complementares.

75. Assim, considerando o ambiente desejado de maior liberdade para atuação do concessionário na determinação do seu tarifário, faz-se necessário compreender adequadamente as situações em que, em virtude da posição monopolista na prestação de determinados serviços, seja necessário um posicionamento mais incisivo na regulação, com eventuais limitações nas tarifas. Por outro lado, haverá casos em que caberá ao concessionário, de forma independente, a livre negociação das suas tarifas. Desta forma, faz-se necessário compreender o ambiente concorrencial no qual o Porto de Vitória e de Barra do Riacho se encontram.

76. Considerando os dados atinentes à origem da carga, às possíveis rotas de escoamento e à concorrência no Complexo, o BNDES e o consórcio contratado concluíram que não há monopólio ou relação de hipossuficiência entre os players quando analisada a concorrência intraporto e interporto no Porto de Vitória.

77. A despeito dessa avaliação, cumpre notar que a minuta de contrato prevê o monitoramento das tarifas pela ANTAQ, através de relatórios frequentes da concessionária, medida essa alinhada com as responsabilidades legais da Agência, bem como cláusulas que possibilitam eventual implementação de medidas regulatórias. Se o concessionário fornecer informações erradas ou imprecisas, estará sujeito às penalidades contratualmente previstas.

78. Dentre os relatórios previstos na minuta de contrato, anexo 3, que deverão ser encaminhados pelo concessionário periodicamente à Antaq, estão:

- Relatório de Remuneração das Tarifas de Infraestrutura de Acesso Aquaviário - RTAA
- Relatório de Remuneração das Tarifas de Instalações de Acostagem - RTIA
- Relatório de Remuneração das Tarifas de Infraestrutura Operacional ou Terrestre - ROT
- Relatório de Remuneração das Tarifas de Utilização de Armazéns - RTUA

IX.2. JUSTIFICAÇÃO DAS TARIFAS UTILIZADAS E SUA FUNDAMENTAÇÃO

79. Neste tópico será apresentada a estrutura tarifária a ser adotada pelo futuro concessionário pela disponibilização da infraestrutura portuária adequada à execução dos serviços portuários pela comunidade portuária do Porto de Vitória/ES e de Barra do Riacho/ES, além da fundamentação utilizada para sua projeção.

IX.2.1. ESTRUTURA TARIFÁRIA ADOTADA

80. Julgou-se apropriado o uso de estrutura tarifária exposta na Resolução Normativa nº 32/2019- ANTAQ, com grupos tarifários, nomes padronizados, nomenclatura de tabelas e descrição dos produtos relacionados, conforme apresentamos na tabela abaixo.

Grupo	Nome Padronizado	Tabela	Produtos Relacionados
1	Infraestrutura de Acesso Aquaviário	I	Aquaviários, abrigos, áreas de fundeio, canais e bacias de evolução, balizamento, sinalização e gerenciamento do acesso dentro da área do porto organizado
2	Instalações de Acostagem	II	Terminais, cais, pieres de atracação, boias de amarração, dolphins e a infraestrutura acessória ou contígua
3	Infraestrutura Operacional Terrestre	III	Estradas, rodovias e ferrovias, incluindo o arruamento, pavimentação, sinalização e iluminação, acessos e áreas de estacionamento
4	Movimentação de Cargas	IV	Transporte vertical ou horizontal de carga dentro da área do porto organizado, incluindo recebimento, conferência, condução interna, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento ou descarga de embarcações
5	Utilização de Armazéns	V	Uso de áreas livres ou construídas para armazenagem, além dos serviços de guarda e conservação de mercadorias importadas, a exportar ou em trânsito, depositadas sob sua responsabilidade, incluindo o recebimento, abertura para conferência aduaneira, pesagem das mercadorias avariadas
6	Utilização de Equipamentos	VI	Aluguel ou requisição de uso de aparelhos ou dispositivos operacionais
7	Diversos Padronizados	VII	Transações de natureza diversa não enquadráveis nas tabelas anteriores, padronizadas, ligadas à atividade portuária
8	Uso Temporário	VIII	Tarifa devida pelos Contratos de Uso Temporário
9	Complementares	IX	Transações de natureza diversa não enquadráveis nas tabelas anteriores, não padronizadas pela Antaq, porém ligadas à atividade portuária

Tabela 5: Estrutura tarifária exposta na Resolução Normativa nº 32/2019- ANTAQ

81. No entanto, a aplicabilidade dessa Resolução dentro deste novo contexto de

concessão foi deve ser avaliada de forma limitada, conforme disposto na própria resolução, em seu art 1º. In verbis:

Art. 1º Esta norma se aplica às Administrações Portuárias nos portos organizados, inclusive nas modalidades de delegação, e na modalidade de concessão no que couber, nos termos do art. 17 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

82. Isto é, embora a metodologia adotada pela Resolução Normativa nº 32/2019 – ANTAQ seja interessante e parte significativa dela possa ser utilizada no âmbito dos portos concessionados, na busca por uma maior flexibilidade e dinamismo no desenvolvimento e exploração dos portos e considerando o contexto das receitas, tarifas e as questões concorrenciais já destacadas, optou-se por utilizá-la de forma parcial. Assim foram considerados seus principais conceitos, tipologia, estrutura tarifária e finalidades.

83. Isto, pois, o objetivo da metodologia de estabelecimento dos preços-teto contida na referida norma é assegurar a sustentabilidade econômica das administrações portuárias públicas dos Portos Organizados, considerando os seus custos, dentro de uma lógica alinhada com a regulação “cost plus” e, por conseguinte, entende-se que há outros modelos mais adequados quando se trata de autoridades portuária geridas por agentes privados, considerando as questões de assimetria de informações e os incentivos econômicos inerentes à gestão privada, situação presente neste novo cenário de desestatização.

84. Outro fator é que a aplicação integral da regulação contida na Resolução Normativa nº 32/2019- ANTAQ limitaria o concessionário privado de um Porto Organizado, o que sempre abre flanco para muitas discussões acerca da preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

85. Conforme consta no Acórdão do 2711/2020 – Plenário do TCU, quando indagados sobre as principais limitações inerentes à execução dos contratos de arrendamentos portuários, em comparação à operação de TUP, metade dos terminais que responderam a pesquisa abordaram a dificuldade de pactuação de reequilíbrio, o que prejudica a realização de novos investimentos.

86. Segundo aquele acórdão, o atual modelo jurídico-regulatório impõe ao arrendatário o “dever de pleitear a autorização do Poder Concedente para que possa realizar alterações contratuais tais como realização de novos investimentos na área contratualizada ou na infraestrutura comum do porto, ampliação ou redução de área, alteração de cronograma de investimentos previamente pactuados, alteração de perfil de carga a ser movimentada; gerando para cada um desses pleitos a necessidade de enfrentar longo e trabalhoso processo de reequilíbrio econômico-financeiro junto ao Ente Regulador, e demandando em alguns casos a chancela prévia da Corte de Contas para a escolha da forma de equilíbrio contratual a ser empregado à avença.

87. Esse rigor contratual gera certa dificuldade para a gestão dos contratos, diminuindo a sua eficiência e seu valor agregado diante do cenário nacional e internacional de movimentação de cargas, sobretudo se comparados ao regime que vigora para os terminais de uso privado que possuem maiores autonomias e liberdades vinculadas”.

IX.2.2. PROJEÇÃO DAS RECEITAS

88. É importante ressaltar que foi considerado no plano de negócios referencial, proposto pelo BNDES e consórcio de consultores, em que cada grupo de receitas tarifárias dispõe de um método específico de cobrança, segmentadas de acordo com o tipo de carga (granel sólido, líquido, carga geral, container etc.), o tempo de utilização do respectivo serviço, quais facilidades portuárias foram consideradas, entre outros fatores.

89. O detalhamento sobre os critérios utilizados para projeção de cada um dos grupos tarifários pode ser visualizado no referido documento.

90. Em resumo, foram adotadas as seguintes premissas para a realização de projeção das receitas:

- Infraestrutura de acesso aquaviário – na projeção das receitas, estimou-se que todas as cargas destinadas ao Porto Organizado e aos TUPs que utilizam os acessos aquaviários administrados pela CODESA serão tarifadas. A partir de 2022, adotou-se a modelagem tarifária de *revenue cap* por carga movimentada para infraestrutura de acesso aquaviário, com base no valor elencado no contrato de concessão que corrigido até dezembro de 2021 resulta em R\$1,30 por TpB.
- Instalações de acostagem – para esse grupo tarifário foi utilizado um percentual das receitas obtidas com infraestrutura de acesso aquaviário. Adotou-se também a premissa de que, a partir de 2025, os berços atualmente geridos pela CODESA passariam a ser explorados indiretamente e de maneira exclusiva por meio de contratos privados, o que resultaria em redução nesse grupo de receita, mas que seria compensada pela maior arrecadação com receitas de exploração de áreas e de movimentação de cargas, com exceção do berço 207, o qual possui vocação para a movimentação de graneis líquidos.
- Infraestrutura Operacional ou Terrestre – também foi utilizado para esse grupo tarifário um percentual histórico médio das receitas obtidas com infraestrutura de acesso aquaviário. A partir de 2022, foi adotada a modelagem tarifária de *revenue cap*, cujo valor utilizado, com base no valor elencado no contrato de concessão que corrigido até dezembro de 2021, foi de R\$ 3,96 por tonelada movimentada.
- Utilização de armazenagem - também foi utilizado para esse grupo tarifário um percentual histórico médio das receitas obtidas com infraestrutura de acesso aquaviário. Na proposta apresentada pelo BNDES/Consultores, foi considerada a adoção da premissa de que haverá uma migração de berços públicos para berços operados de forma exclusiva por terminais, não foram consideradas receitas nesse grupo tarifário a partir de 2025.

IX.3. JUSTIFICAÇÃO DAS RECEITAS DE EXPLORAÇÃO DAS ÁREAS PORTUÁRIAS E SUA FUNDAMENTAÇÃO

91. Conforme disposto na proposta de Plano de Negócios Referencial, as receitas patrimoniais de exploração das áreas operacionais se darão no âmbito dos contratos firmados pela CODESA com diferentes empresas para operarem nas áreas pertencentes ao Porto Organizado. Atualmente, a geração de receitas com os arrendamentos pode ser dividida entre parcelas fixas mensais pagas pelo uso do espaço por parte dos atuais arrendatários e parcelas variáveis, usualmente vinculadas ao volume de cargas movimentada no terminal.

92. Para a realização das projeções financeiras, o consórcio considerou a premissa de renovação (continuidade) dos contratos com os atuais arrendatários, em condições de mercado, considerando as cargas previstas no Plano Mestre e tabelas tarifárias vigentes (inclusive os atuais contratos com situação jurídica precária).

93. Essa premissa foi adotada, dado que ao término dos contratos de arrendamentos, o concessionário possuirá incentivos a renovar os contratos com o atual ocupante das áreas a condições de mercado e, caso não seja de seu interesse, possuiria liberdade para negociá-la com outro player interessado em ocupar a área.

94. Além dessas premissas, foram considerados, na modelagem financeira, pagamentos decorrentes das renovações contratuais, com exceção dos arrendamentos de Peiú e do TVV, e que os berços (101 e 102, 905 e 201 e 202) passarão a ser explorados indiretamente e de maneira exclusiva por meio de contratos privados.

IX.4. COMPOSIÇÃO DA RECEITA

95. Conforme abordado anteriormente, a remuneração da futura concessionária será composta por:

- Receitas Tarifárias – são constituídas pela arrecadação de valores em função da efetiva utilização dos serviços, dos equipamentos, das instalações e das facilidades disponíveis no Porto Organizado e têm por objetivo remunerar a Concessionária pelos serviços prestados. A Concessionária será remunerada por meio dos seguintes Grupos Tarifários:
 - Infraestrutura de Acesso Aquaviário;
 - Instalações de Acostagem;
 - Infraestrutura Operacional ou Terrestre;
 - Utilização de Armazéns;
 - Serviços diversos.
- Receitas não tarifárias – as quais são conceituadas da seguinte forma na minuta de contrato: receita da Concessionária oriunda da exploração de Áreas Operacionais e Não Operacionais, bem como de quaisquer Atividades ou serviços que não sejam remunerados por Tarifas.

96. Considerando as premissas abordadas nos tópicos anteriores e cujo detalhamento está presente na minuta de Plano de Negócios Referencial, o BNDES/Consórcio projetou a seguinte receita bruta:

Em R\$ Mil	Ano 1 2022	Ano 5 2026	Ano 10 2031	Ano 15 2036	Ano 20 2041	Ano 25 2046	Ano 30 2051	Ano 35 2056
Infraestrutura de Acesso Aquaviário	61.985	76.931	95.848	118.202	144.554	175.485	210.438	252.20
Instalações de Acostagem	9.104	539	704	958	1.197	1.544	1.974	2.50
Infraestrutura de Acesso Terrestre	15.567	21.461	27.480	34.955	44.235	55.282	67.013	81.16
Armazenagem	11.909	-	-	-	-	-	-	-
Serviços Diversos	7.696	5.506	6.909	8.601	10.633	13.041	15.750	19.00
Exploração de Áreas Operac. - Parcela Fixa	31.944	37.970	45.798	55.242	66.629	80.265	96.933	116.92
Exploração de Áreas Operac. - Parcela Variável	20.995	55.918	74.051	96.863	125.955	161.613	201.134	250.04
Uso dos Molhes	23.111	27.911	35.282	44.274	55.043	68.386	84.803	104.85
Receitas Acessórias	7.524	3.820	4.481	5.255	6.363	7.729	9.478	9.94
Aluguel dos Armazéns	582	2.534	3.492	4.095	4.803	5.633	6.607	7.74
Receitas com outras áreas do Landlord	1.246	13.182	25.601	30.037	35.216	41.303	48.442	56.81
Total Receita Bruta	197.704	242.711	313.626	398.458	494.477	609.301	741.554	907.91

TABELA 6: Receita bruta projetada

X. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO ESTABELECIMENTO DE RECEITA TETO E SUA FUNDAMENTAÇÃO

97. Para a abordagem do presente tema, far-se-á uso da argumentação utilizada no Pedido de Reexame protocolado pelo Governo Federal junto ao TCU, em resposta às determinações 9.1.14 e 9.1.17 do Acórdão nº 3.661/2013.

98. Entende-se que, ao Poder Público cabe o estabelecimento de um teto tarifário somente quando os estudos de viabilidade, técnica, econômica e ambiental apontarem para a existência de ambiente concorrencial imperfeito, em que as firmas apresentem forte poder de mercado e a Agência Reguladora possa vislumbrar dificuldades em coibir abusos e garantir a modicidade tarifária.

99. Isso equivale a dizer, em outras palavras, que o teto tarifário somente será utilizado quando a modicidade tarifária não puder ser garantida apenas com o estímulo à concorrência e ao aumento da oferta.

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

101. Essa assimetria pode levar a duas situações distintas, mas igualmente danosas, para os objetivos das políticas setoriais: a) a adoção de tarifas-teto mais altas do que as realmente necessárias – essa situação poderia estimular o prestador de serviço a elevar seus valores de tarifas efetivamente praticadas, pois ele teria o “respaldo” por parte do poder público; ou b) a fixação de tarifas-teto em patamares muito baixos – tal hipótese poderia levar a situações em que nem mesmo os custos existentes para o prestador dos serviços fossem devidamente remunerados.

102. Retomando o processo necessário para a adequada definição de tarifas, destaca-se que tal metodologia envolve, em regra, o cumprimento de três etapas por parte do Poder Público:

- a) Definição das cestas de serviços a serem prestados pelos terminais;
- b) Valoração de cada um dos serviços; e
- c) Definição do comportamento das duas variáveis anteriores ao longo do tempo.

103. Sendo assim, resta claro que apenas quando há certa padronização entre os serviços ofertados e a demanda dos usuários é que, validamente, pode se pensar na possibilidade de estipulação de um teto tarifário

104. Se isto não ocorrer, ou seja, caso exista uma grande variedade entre serviços ofertados, a estipulação de teto tarifário para todas as situações de prestação de serviço seria inócua, pois estar-se-ia diante de uma miríade de serviços que levariam a vários e diferentes valores, deixando de existir a regulação tarifária e passando a ser feita efetiva precificação de serviços, contrariando a lógica da regulação econômica.

105. Em tal contexto, de mercados de produtos heterogêneos, as distorções alocativas geradas pela iniciativa do Poder Público em estabelecer por imposição os preços relativos de um prestador de serviço podem ser danosas ao mercado: serviços com preço defasado teriam tendência a deixar de serem prestados, fazendo com que terminais passassem a se especializar em um determinado tipo de serviço, para os quais sua tarifa fosse mais confortável, deixando de ofertar os demais, gerando desabastecimento. São abundantes na história econômica brasileira exemplos de tentativas de controle de preços de serviços e produtos não homogêneos, com consequências graves sobre o abastecimento e sobre a estabilidade monetária do País.

106. Tal cenário não prestaria ao regulador, pois se estaria diante da análise caso a caso de valores em função dos serviços específicos, proporcionando que a assimetria de informação fosse determinante para empoderar o regulado na relação com o regulador e, também, não atenderia o usuário, pois, sem uma política tarifária abrangente, seria muito difícil que o regulado fosse incentivado a promover melhorias nos serviços (atualização, redução de custos etc.). Ou seja, tal cenário apenas deixaria o regulado em situação de maior manipulação da regulação.

107. Assim, conforme dito acima, foi adotado o uso de regulação tarifária *price cap* associada à *Revenue Cap* às tarifas que visam a remunerar a infraestrutura operacional ou terrestre e a infraestrutura de acesso aquaviário, posto que, os atores envolvidos não foram considerados hipossuficientes, não havendo justificativa para a liberdade empresarial neste contexto, pois tratam-se, claramente, de situações de monopólio na oferta desses serviços.

108. A composição do valor dessas tarifas deverá considerar a remuneração da cesta de serviços constantes na Resolução Normativa nº 32/2019- ANTAQ, a cobertura de despesas indiretas, tais como despesas financeiras, garantias, riscos, seguros, tributos e, ainda, a margem de lucro do concessionário.

XI. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AOS PREÇOS A SEREM COBRADOS PELOS EXPLORADORES DAS ÁREAS PORTUÁRIAS E SUA FUNDAMENTAÇÃO

109. Por outro lado, para os demais grupos tarifários foi adotada a premissa de que a Autoridade Portuária gozará de liberdade empresarial para negociar com seus clientes qual o montante preciso da tarifa a ser praticada, podendo, inclusive, criar condições especiais para um determinado cliente, ou grupo específico de clientes, desde que assegurado a isonomia.

110. As limitações que são impostas à Autoridade Portuária nesse cenário consistem: (i) na prática de condutas discriminatórias ou anticoncorrenciais, nas quais as negociações bilaterais tratadas com os usuários são realizadas com o propósito de fazer valer a posição dominante da Autoridade Portuária; (ii) na fixação de valores tarifários em desacordo com as diretrizes fixadas pela Autoridade Portuária e publicadas; (iii) na ausência de acordo, que levará à competência da ANTAQ para fixar unilateralmente o valor da tarifa devida baseado em estudos comparativos de tarifas praticadas no ambiente concorrencial do Porto Organizado e outros métodos.

111. O modelo de regulação *ex-post*, o qual, frisa-se, será implementado sempre que possível, apresenta algumas vantagens interessantes para o caso em análise. São os casos de, entre outras:

- I - aproximação do regime regulatório do Porto de Vitória aos terminais de uso privado – muito dos quais, inclusive, lhe fazem ou farão concorrência direta – tomando o setor mais uniforme e funcional;
- II - incentivo à nova Autoridade Portuária para a busca de aumento de sua eficiência, eis que não haverá respaldo regulamentar para valores mínimos ou máximos a serem cobrados pelos serviços portuários;
- III - alocação de riscos condizente com um projeto *upstream* em que o usuário final não tem grau de hipossuficiência em relação ao prestador;
- IV - transparência em relação ao custo e à remuneração dos novos investimentos a serem realizados; e
- V - proporcionalidade na intensidade da regulação, eis que há simplesmente o seguimento a uma tendência setorial – inaugurada com os TUPs – de maior flexibilização e maior liberdade tarifária para os agentes atuantes no setor.

112. Deve ser frisado que o modelo tarifário proposto não implica em desregulação ou em

transformação das tarifas portuárias em preços privados. Nos casos de regulação ex-post, embora não haja a fixação prévia de valores a serem cobrados, há a incidência de uma regulação, em caso de abuso de poder econômico ou condutas anticoncorrenciais praticadas pela Autoridade Portuária bem como há a fixação de parâmetros e diretrizes, baseados em estudos comparativos de tarifas praticadas no ambiente concorrencial dos Portos Organizados, para a determinação, pela ANTAQ, dos montantes a serem pagos.

XII. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NO EVTEA DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULAM A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS

113. Destaca-se que previamente à elaboração do EVTEA, foi realizada pelo BNDES/Consórcio a avaliação do cenário competitivo atual, tendo sido o estudo sobre competição realizado conjuntamente com o estudo de demanda, refletindo o entendimento de que a análise de competição é parte fundamental e indissociável da projeção da demanda portuária.

XII.1. CONSIDERAÇÃO DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS NO EVTEA

114. Conforme informado pelo BNDES/Consórcio, as projeções de demanda utilizadas no EVTEA foram estruturadas em dois blocos de análises, a análise de demanda macro e a análise de demanda micro.

115. Na demanda macro, buscou-se identificar como as cargas produzidas e consumidas do país são escoadas pelos portos brasileiros, por regiões. É o cenário correspondente à competição interportuária. Na demanda micro, avaliada pelo Plano Mestre de cada porto, buscou-se alocar as cargas de cada de acordo com o atribuído para cada cluster.

116. Para estimar a demanda potencial do Porto de Vitória, serviram de base ao estudo de demanda os seguintes estudos e dados:

- Plano de Logística Portuária – PNLP (2017)
- Plano Mestre do Porto de Vitória (2019)
- Site da ANTAQ

117. A principal fonte de dados e informações para a análise quantitativa do estudo de mercado foram os dados do Plano Mestre disponibilizados pela LabTrans. Para a consecução das atividades, em busca de informações atualizadas quanto a novos contratos, perspectivas comerciais e adequação das cargas e volumes dispostos no Plano Mestre, foram realizadas entrevistas com os arrendatários, com os principais operadores portuários e com os sindicatos. Concluiu-se que a base de dados do Plano Mestre era fidedigna ao ano de 2019.

118. Desse modo, diante do alinhamento entre os dados mencionados, o consórcio adotou as informações do Plano Mestre do Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho, que apresenta informações recentes, contendo construção de cenários alternativos de demanda, denominados tendencial, otimista e pessimista. Ademais tais estimativas de demanda são baseadas em dados oficiais e estão em conformidade com o entendimento do Ministério de Infraestrutura, da Secretaria dos Portos e TCU.

119. Vale ainda destacar que até o presente momento, não foram considerados efeitos decorrentes da pandemia (coronavírus) pois fora observado somente um impacto pontual e rápido nos meses de março, abril e maio de 2020 principalmente, e que após esse período a movimentação global de cargas do portos de Codesa tiveram um grande aumento, indicando que o ano de 2020 apresentará um movimento em linha com o observado nos anos anteriores sem pandemia. A observação desse comportamento e de eventuais novos efeitos da pandemia continuará sendo realizada e, caso se verifique a necessidade, ajustes na projeção poderão ser considerados futuramente.

XII.2. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO E COMPETIÇÃO

120. Para construção do modelo de demanda macro, foi utilizado o PNLP, instrumento de longo prazo do setor portuário cuja atualização ocorria bianualmente ou sempre que necessário. Seu objetivo era auxiliar nas decisões de investimentos, infraestrutura, capacidade, logística, acessos, gestão e meio ambiente. Atualmente, esse instrumento foi substituído pelo Plano Nacional de Logística – PNL.

121. Nas projeções de carga, o PNLP apresentava fluxos de alocação de cargas exibidos por clusters portuários. Tais clusters são conjuntos de portos e terminais privados geograficamente próximos entre si, dessa maneira, a decisão do embarcador seria baseada em parâmetros qualitativos, aumentando a competição interportuária. A projeção de demanda era elaborada baseada em três pilares, a projeção de demanda para o Brasil, a alocação das cargas nos clusters portuários e a validação dos resultados.

122. O PNLP, do ano base, 2017, projetava a demanda de 2060 para todos os clusters do país, dos quais foram analisados os clusters da região Sudeste, composto pelos complexos portuários do Espírito Santo, de São Paulo e do Rio de Janeiro conforme a tabela abaixo:

Cluster portuário (milhões t)	2020	2030	2040	2050	2060
Espírito Santo	174,49	196,13	203,83	211,92	219,88
São Paulo	205,60	252,80	297,47	342,38	386,08
Rio de Janeiro	174,87	212,21	230,06	243,16	257,89

Tabela 7: Projeções de demanda alocada por cluster portuário, em milhões de toneladas.
Fonte: PNLP 2017. Elaboração: Consórcio Portos B.

123. A partir da demanda projetada para o cluster do Espírito Santo, destacaram-se as cargas de minério de ferro, de carvão mineral, de fertilizantes, de derivados de petróleo, de celulose, de veículos, de contêineres e da navegação de apoio *offshore*. A tabela abaixo, compara as cargas de destaque do cluster do ES e qual seria o cluster alternativo em que a carga poderia ser escoada.

Carga	Principal terminal de escoamento dentro do Espírito Santo	Outros clusters de escoamento na região Sudeste
Minério de ferro	Terminal de Tubarão	Rio de Janeiro
Carvão mineral	Terminal de Praia Mole	Rio de Janeiro
Fertilizantes	Porto de Vitória	São Paulo
Soja, milho e farelo de soja	Terminal de Tubarão	São Paulo
Derivados do petróleo	Tubarão e Porto de Vitória	São Paulo e Rio de Janeiro
Derivados do ferro	TPS – Terminal Marítimo de Praia Mole	Rio de Janeiro
Celulose	Portocel	São Paulo
Veículos	Porto de Vitória	São Paulo e Rio de Janeiro
Contêineres	Porto de Vitória	São Paulo e Rio de Janeiro
Navegação de apoio offshore	Porto de Vitória	Rio de Janeiro e São Paulo

Tabela 8: Principais cargas escoadas no cluster do ES.
Fonte: PNLP. Elaboração: Consórcio Portos B

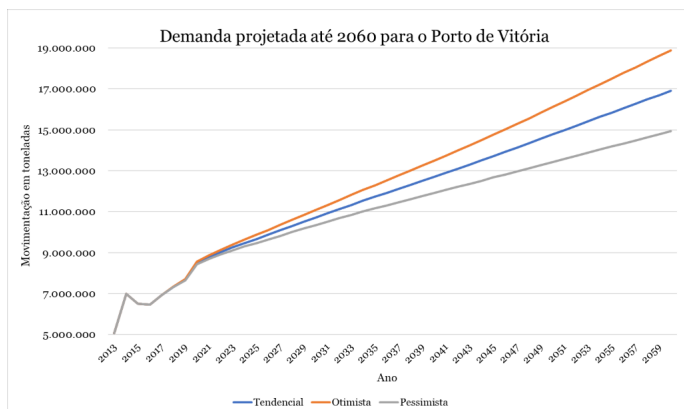
124. Destaca-se que o Porto de Vitória está localizado em um ambiente concorrencial devido à proximidade dos terminais especializados e por sua localização na região Sudeste. No anuário da CODESA de 2018, o Porto de Vitória apresentou um *market share* de 0,60% do mercado nacional, totalizando 6.704.367 toneladas transacionadas (CODESA, 2019).

XII.3. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO E COMPETIÇÃO

125. Conforme informado anteriormente, para a construção do modelo de demanda micro, o consórcio utilizou os dados e informações disponíveis no Plano Mestre do Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho, o qual considera as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico e visa a direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos.

126. Tendo em vista que o Plano Mestre de Vitória identifica a demanda para o Complexo Portuário, isto é, projetam as cargas que serão disputadas entre o Porto Organizado e os terminais privados, foi necessária a decomposição dos volumes do Complexo para os terminais do Porto de Vitória e, quando possível, por cais e berço.

127. Segundo a projeção de demanda do Plano Mestre, no ano de 2060, no cenário tendencial, o Porto de Vitória movimentará o volume de 16.913.823 milhões de toneladas. A taxa média de crescimento anual projetada é de 2%, considerando o cenário tendencial. No curto prazo o porto apresentará uma taxa de crescimento mais acelerada, chegando a 6%, devido à movimentação de novos produtos, como a escória, contido após 2025, a média da taxa de crescimento reduzirá para 1%. No cenário otimista a demanda projetada é de 18.892.109 toneladas e, por fim, o cenário pessimista projeta a demanda de 14.935.537 toneladas, como mostrado na figura abaixo.



Demanda projetada até 2060 nos cenários tendencial, otimista e pessimista. Fonte: Labtrans. Elaboração: Consórcio Portos B.

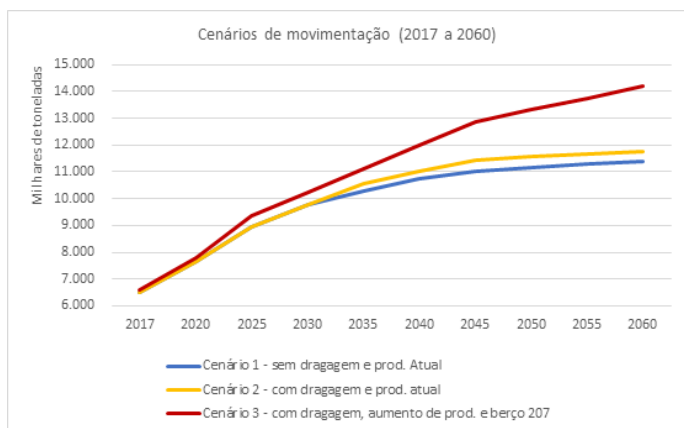
128. A tabela abaixo sintetiza a demanda projetada (no cenário tendencial) por tipo de carga para o Porto de Vitória.

Tipo de carga	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Carga geral	869.582	970.098	1.079.217	1.180.847	1.268.405	1.349.333	1.424.792	1.505.905	1.587.049
Contêiner	2.793.923	3.103.285	3.454.648	3.828.224	4.235.909	4.698.411	5.178.477	5.659.390	6.140.282
Granel líquido - combustíveis e químicos	802.311	891.682	995.873	1.101.660	1.231.813	1.358.574	1.484.224	1.609.744	1.735.039
Granel sólido mineral	3.488.976	4.101.587	4.526.714	4.897.191	5.176.885	5.455.300	5.759.717	6.066.750	6.376.650
Granel sólido vegetal	411.366	426.157	448.554	478.125	513.776	554.461	596.216	638.007	679.798
Outros	132.462	251.115	376.580	494.023	596.704	693.498	785.430	883.158	980.961
Total Geral	8.503.140	9.666.944	10.716.270	11.731.346	12.702.038	13.720.601	14.777.967	15.844.542	16.913.823

Tabela 9: Projeção da demanda até 2060 para os tipos de carga. Fonte: Plano Mestre. Elaboração: Consórcio Portos B.

129. Para projetar a movimentação esperada no Porto de Vitória, a demanda estimada pelo Plano Mestre foi comparada à capacidade de movimentação no Porto Organizado, para qual foram elaborados 3 cenários distintos: O cenário base do Plano Mestre, sem a homologação da dragagem; o cenário 2, com a homologação da dragagem e com as produtividades atuais; e o cenário 3, com a homologação da dragagem, as produtividades 'ideais' sugeridas e a separação do berço 207.

130. A movimentação projetada nos diversos cenários pode ser visualizada no gráfico abaixo:



131. Nos cenários em que a demanda projetada ultrapassou a capacidade de cais prevista, considerou-se tal ponto como a movimentação máxima. Portanto, o BNDES/Consórcio considera a estagnação da movimentação quando a demanda e a capacidade de cais se igualam. A realização de

investimentos além dos sugeridos no CAPEX obrigatório deverá ser avaliada pelo Concessionário diante da perspectiva de geração de negócios à época, tendo em vista o montante envolvido e o prazo para a amortização dentro do período de concessão. Não são previstos investimentos obrigatórios associados a este aumento de capacidade.

132. Em relação à competição, destaca-se que o Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho é composto pelos portos organizados de Vitória e de Barra do Riacho, administrados pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) e por terminais de uso privado (TUP) que possuem exploração autorizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e que compartilham acessos terrestres e/ou aquaviários com os portos organizados ou realizam operações envolvendo as mesmas cargas movimentadas nos portos organizados. Ao todo, 14 TUPs compõem o Complexo Portuário, estando 11 instalações em operação e três em fase de projeto, conforme listagem a seguir:

» TUPs em operação:

- Companhia Portuária Vila Velha (CPVV)
- Terminal de Praia Mole
- Terminal de Tubarão
- Terminal Marítimo de Praia Mole
- Portocel
- Terminal Aquaviário Barra do Riacho (TABR)
- Terminal Barcaças Oceânicas (TBO)
- Terminal Marítimo Ponta Ubu
- Terminal Portuário da Glória (TPG)
- Estaleiro Jurong
- Zemax Log

» TUPs em fase de projeto:

- Imetame Logística
- Porto Central
- Porto Norte Capixaba

133. Em função de haver três terminais privados em fase de projeto, não é possível a elaboração de cenários alternativos de concorrência dado que ainda não existem relações comerciais confirmadas, ou seja, há uma lacuna na análise de contratos e possíveis clientes. Entretanto, é certo que esses terminais irão concorrer pelas mesmas cargas que os demais terminais do cluster do Espírito Santo e, possivelmente, irão alterar o atual cenário de concorrência, seja dentro do complexo, seja na região Sudeste.

XIII. JUSTIFICATIVA PARA ADOÇÃO DO REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO - RDC

134. Assim como nos arrendamentos, a modalidade de licitação proposta para essa concessão portuária é a do leilão, conforme expressamente autorizado pelo art. 6º, §1º, da Lei Federal nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

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

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

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

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

136. A apresentação de lances públicos encontra respaldo no art. 17, inciso I da Lei Federal nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, favorecendo maior competitividade ao certame e a maior vantagem às ofertas pela concessão do Porto Organizado a ser licitado.

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

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

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

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

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

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

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

141. Existindo duas ou mais propostas, ocorrerá a sessão de propostas à viva-voz, sendo que estão aptas a participar desta etapa as proponentes que estejam entre as 3 (três) maiores propostas da concessão e/ou as proponentes cujo valor da proposta seja igual ou superior a 90% do valor do maior valor de outorga do respectivo projeto.

142. Importante mencionar, que na fase à viva-voz, as propostas deverão sempre superar a própria proposta anterior e nunca ser de valor idêntico a outra proposta.

143. Em caso de empate entre Propostas, não sendo resolvido mediante apregoação à viva-voz, o desempate ocorrerá mediante a reapresentação de propostas escritas, sagrando-se vencedora a Proponente que apresentar a maior proposta escrita.

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

- a) Considerando a diferença mínima entre as propostas escritas, os proponentes ganham uma nova chance para vencer a disputa promovendo uma maior concorrência e igualdade entre os competidores;
- b) Considerando a regra que impõe que a proposta em viva-voz deva ser superior à proposta escrita, e a outra que impede oferecimento de valor idêntico a outra proposta, ocorrerá, conseqüentemente, a elevação do valor de outorga final.

145. Em março de 2017, encontra-se um exemplo de sucesso da dinâmica indicada. O Leilão ANTAQ nº 07/2016 para o arrendamento da área STM04, localizada no Porto Organizado de Santarém/PA, proporcionou, na fase à viva-voz, 28 (vinte e oito) lances. Considerando o valor da proposta inicial, houve um ganho de 62% (ágio em viva-voz) para o valor de outorga, a partir do avanço durante a disputa, indicado na tabela abaixo.

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

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

Tabela 10: Comparativo da disputa inicial e por viva-voz no STM04.

Fonte: Elaboração própria.

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

b) O terceiro colocado na apresentação de propostas iniciais pode disputar a área ofertando um valor que quase lhe garantiu a vitória, apenas 1,09% inferior ao lance vencedor e 215% do valor ofertado por ele inicialmente.

c) Assim, justifica-se a dinâmica acima indicada.

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

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

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

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

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

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

Art. 8º

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

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

XIV. DOS CONTRATOS DE ARRENDAMENTO VIGENTES E FUTUROS CONTRATOS DE EXPLORAÇÃO DE ÁREAS

152. No tocante aos contratos de arrendamento vigentes, a proposta em tela seguiu o estabelecido no art. 22 do Decreto nº 8.033/2013 e adotou a premissa de respeito e manutenção dos contratos vigentes, considerando um processo de transição, conforme minuta de contrato anexada.

Art. 22. Os contratos de arrendamento e demais instrumentos voltados à exploração de áreas nos portos organizados vigentes no momento da celebração do contrato de concessão o poderão ter sua titularidade transferida à concessionária, conforme previsto no edital de licitação.

§ 1º A concessionária deverá respeitar os termos contratuais originalmente pactuados.

§ 2º A transferência da titularidade afasta a aplicação das normas de direito público sobre os contratos.

153. Assim, a proposta de transição dos atuais contratos de arrendamento para contratos sob o regime de direito privado, se dará de forma que o Concessionário assumirá o papel atualmente exercido pelo Poder Concedente, sem a manutenção das cláusulas exorbitantes. Dessa forma, ao concluir a referida transição desses contratos de um regime para o outro, tem-se uma situação de maior flexibilidade e liberdade negocial entre as partes, respeitados os direitos e deveres originalmente previstos nesses contratos. Em um breve resumo, o processo de transição desses contratos seguirá as seguintes etapas:

I - como forma de assegurar que os investimentos assumidos pelos arrendatários sejam realizados, os investimentos mais significativos e não concluídos serão reproduzidos no contrato de concessão como uma obrigação do concessionário. Ou seja, o concessionário assumirá a obrigação por esses investimentos em face do Poder Concedente. Não obstante, estes mesmos investimentos podem permanecer como uma obrigação do antigo arrendatário perante o concessionário;

II - retirada das cláusulas exorbitantes, inclusive o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contratado;

III - possibilidade de negociação entre concessionário e terminais sob supervisão da ANTAQ; e,

IV - sub-rogação obrigatória na hipótese de não haver acordo, sem modificação do contrato atual.

XV. DO PRAZO DA CONCESSÃO

154. Em relação ao prazo da concessão, os estudos consideraram em sua modelagem um período de 35 anos para fins de equilíbrio levando-se em conta os estudos de mercado já destacados e os esforços de investimentos e demais custos previstos. Ademais, numa avaliação inicial para fins de consulta/audiência pública e considerando as diferenças notórias entre os modelos de negócio previstos para um arrendamento portuário e a exploração da infraestrutura portuária (concessão do porto organizado e com atuação da autoridade portuária), definiu-se preliminarmente um prazo de 5 anos para eventual prorrogação da concessão.

XVI. CUSTO DE CAPITAL

155. O custo de capital utilizado na modelagem econômico-financeira do projeto pelo BNDES e pelo consórcio contratado baseou-se na metodologia de cálculo do Custo de Capital para fins regulatórios, aplicável em situações como análises de fluxo de caixa marginal e eventuais reequilíbrios econômico-financeiros, conforme a Nota Conjunta SEI nº 2/2018/SEPRAC/STN/SEFEL-MF.

Resultado	Portos
Estrutura de Capital	
(A) Participação Capital Próprio	58,5%
(B) Participação Capital Terceiros	41,5%
Custo do Capital Próprio (CAPM)	
(1) Taxa Livre de Risco	2,74%
(2) Taxa Livre de Risco'	4,03%
(3) Taxa de Retorno do Mercado	10,17%
(4) Prêmio de Risco de Mercado	5,93%
(5) Beta Desalavancado	0,882
(6) IR + CSL	34,0%
(7) Beta Alavancado = [(A) + (B) * (1 - (6))] / (A) * (5)	1,294
(8) Prêmio de Risco do Negócio = (4) * (7)	7,67%
(9) Prêmio de Risco Brasil	2,99%
(10) Multiplicador CDS	1,11
(11) Prêmio de Risco Brasil Ajustado = (9) * (10)	3,33%
(12) Custo de Capital Próprio Nominal = (1) + (8) + (11)	13,75%
(13) Taxa de Inflação Americana	2,04%
(14) Custo Real do Capital Próprio (CAPM) = [1 + (12)] / [1 + (13)] - 1	11,47%
Custo do Capital de Terceiros	
(15) Custo Real da Dívida	7,46%
(16) Taxa Real Livre de Impostos = (15) * (1 - (6))	4,92%
WACC	
(17) WACC = (A) x (14) + (B) x (16) - Percentil 50	8,75%
(18) Percentil 09,15 (percentil 50 + meio desvio)	9,38%
(19) Percentil 84,13 (percentil 50 + um desvio)	10,02%

Tabela 11: Discriminação do WACC

XVII. DEFINIÇÃO DE PARÂMETRO DE DESEMPENHO

156. No tocante a este projeto de desestatização por intermédio de uma concessão, importante ressaltar que a Lei nº 12.815/2013 traz no artigo 5º a necessidade de estarem presentes nos contratos de concessão alguns critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, bem como suas metas:

"Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas:

[...]

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;"

157. Nesse sentido, foram estabelecidos os seguintes indicadores na minuta de contrato a

fim de assegurar que o concessionário prestará o serviço adequado, o qual é conceituado pela RN Antaq nº 7/2016 como "serviço afeto a operação portuária que satisfaz as condições de regularidade, pontualidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas e preços, e atende aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço, conforme dispuser o contrato e a regulamentação vigentes":

Indicador	Fórmula	Efeitos por indicador (IQ)	Apuração	Interpretação	Aplicação	Fonte
I1. Manutenção da profundidade mínima do canal e dos berços	(1 - (Número de dias de calado reduzido no ano x percentual de berços de atracação impactados) / 365 dias))	I1 ≥ 95% sem efeito Receita Teto; 95%: Receita Teto reduz 2%; 80 ≤ I1 < 87 ≤ I1 < 80% Receita Teto reduz 4%; I1 < 80% Receita Teto reduz 8%	anual	quanto maior melhor	válido a partir do 1º ano	Autoridade Marítima
I2. Índice de Desempenho Ambiental	Composição e critérios do IDA estabelecidos pela Resolução ANTAQ nº 2.850, de 26/09/2012. Monitorado desde o início da concessão, mas somente a partir do 4º ano terá efeito sobre as tarifas.	Após os 03 (três) primeiros anos o concessionário terá a obrigação de pontuar minimamente igual ao ano anterior e I2 ≥ 85% ou 7 melhores colocados no ranking: efeito tarifa nulo; caso contrário: tarifas tabelas I e III reduzem 0,5%	anual	quanto maior melhor	válido a partir do 4º ano	IDA
I3. Indicador da disponibilidade de infraestrutura	Horas inoperantes / Total de horas	se I3 > 10% média 3 últimos anos: tarifas tabelas I e III reduzem 0,25% para cada ponto percentual acima dos 10% da média, limitado a 5%	anual	quanto menor, melhor	a partir 1º ano	SDP
I4. Indicador de Atendimento de Notificações da ANTAQ e Reincidências	A. Quantidade de notificações emitidas pela ANTAQ atendidas tempestivamente/ Quantidade de notificações emitidas pela ANTAQ no mesmo período; e B. Quantidade de reincidências de notificações emitidas pela ANTAQ / Quantidade de notificações emitidas pela Antaq no mesmo período	se I4A < 90% ou 30%: I4B > 0,25% tarifa redução	bienal	A quanto maior, melhor; e B quanto menor, melhor	a partir 3º ano	Relatório de fiscalização da ANTAQ
I5. Indicador de Tempo Médio de Estadia	Tempo de estadia total / quantidade total de embarcações (expresso em horas)	I5/I5t-1 ≤ 0,95: tarifas tabelas I e III aumentam 0,25%	anual	quanto menor, melhor	a partir 1º ano	SDP
I6. Indicador da disponibilidade de áreas operacionais	Soma das áreas operacionais exploradas / área operacional total disponível para exploração	-	a critério do Poder Concedente	quanto maior melhor	monitoramento	Contratos de exploração de instalação portuária

Tabela 12: Receita bruta projetada

158. Ressalta-se que os indicadores, em regra, terão caráter equalizador, isto é, caso não seja alcançado o desempenho mínimo que se espera da Autoridade Portuária, haverá a aplicação de reajuste nas tarifas da tabela I e III, a fim de equilibrar a qualidade do serviço prestado à remuneração obtida. Destaca-se ainda o indicador de disponibilidade de áreas operacionais como instrumento de monitoramento do uso e desenvolvimento do porto por parte do concessionário. Dessa forma, tem-se essa ferramenta para auxiliar no acompanhamento desenvolvimento adequado do porto e exploração de suas áreas, o qual em caso de comportamento estranho ou omissão por parte do regulado, pode-se atuar na coibição dessa postura indesejada.

XVIII. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

159. O estudo ambiental visa subsidiar a avaliação dos aspectos ambientais relevantes associados ao desenvolvimento de atividades portuárias no âmbito da desestatização. A avaliação foi realizada com base em documentos disponibilizados pela CODESA, em visitas técnicas, em estudos realizados anteriormente para o Porto, no processo de licenciamento ambiental e na legislação ambiental aplicável.

160. No estudo ambiental apresentado pelo BNDES/Consórcio, é afirmado que o Porto de Vitória possui seis licenças ambientais. O licenciamento ambiental do Porto de Vitória é competência do órgão estadual, realizado pelo Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (IEMA), de nos termos do inciso V, do art. 6º da Lei 6.938/1981, amolda-se à definição de órgão seccional, e nos termos do parágrafo primeiro deste artigo, resta subordinado à observação das determinações do CONAMA.

161. A tabela abaixo elaborada pelo BNDES/Consórcio resume as licenças ambientais vigentes para o Porto de Vitória, bem como indica a situação de cada uma em janeiro 2020 e se existe condicionante pendente que demandará obras ou investimentos.

Licença Ambiental Vigente	Objeto	Situação	Validade	Solicitação da renovação	Condicionantes pendentes
Licença de Operação n° 132/2010	Dragagem	Renovada automaticamente	29/03/2010 a 29/03/2014	7/03/2014 Protocolo: 115377/2014	Não
Licença de Operação n° 096/2012	Derrocagem	Renovada automaticamente	09/04/2012 a 09/04/2016	29/03/2016, Protocolo 5177/2016	Não
Licença Ambiental de Regularização n° 006/2014	Atividades portuárias do cais de Vitória, do cais de Capuaba, da retroárea de Capuaba, o cais de Paul e dragagem de manutenção.	Renovada automaticamente. Solicitada a conversão para Licença de Operação.	25/02/2014 a 23/02/2015	20/02/2015 Protocolo: n° 3127/15	Condicionantes n° 18, n° 27, n° 44 e n° 48.
Licença de Instalação n° 232/2014	Obras de construção do Berço 207	Solicitada a Licença de Operação.	25/11/2014 a 25/11/2018	Protocolo 017428/2018	Não
Licença de Instalação n° 165/2015	Projeto de cadeia Logística	Solicitada a incorporação a LAR 06/2014	03/11/2015 a 03/11/2019	03/09/2019 Protocolo 015785/2019	Não
Licença Simplificada n° 73/2014	Torre do VTMS	Transferida para o Município de Vila Velha devido ao baixo potencial poluidor.	30/01/2014 a 30/01/2018	02/08/2019 Protocolo: 1.777	-

Tabela 13: Licenças ambientais do Porto de Vitória. Fonte: IEMA. Elaboração: Consórcio Portos B.

162. Considerando as licenças ambientais necessárias para a execução dos investimentos obrigatórios previstos em contrato, bem como os dispêndios com os atuais programas ambientais em execução na CODESA, foram estimados pelo consórcio os seguintes valores a serem gastos com contingenciamento ambiental:

Descrição (em R\$)	Ano 1	Ano 6	Ano 11	Ano 16	Ano 21	Ano 26	Ano 31
		2022	2027	2032	2037	2042	2047

1. Emissão e renovação de licenças ambientais	909.905,90	49.266,34	104.221,76	31.857,66	104.221,76	31.857,66	104.221,76
Mudança titularidade da LAR/LO	70	-	-	-	-	-	-
LO	-	27.816,00	-	27.816,00	-	27.816,00	-
LI berços 206 e 905	26.160,00	-	-	-	-	-	-
Estudos ambientais para as obras ferroviárias	534.385,67	-	-	-	-	-	-
Licenças ambientais para a obra ferroviária	6.441,42	4.041,66	-	4.041,66	-	4.041,66	-
Licença de instalação para reforma no armazém do cais comercial e calçada cidadã	29.772,00	-	-	-	-	-	-
Licença de Instalação para reforma nos silos de Capuaba	29.772,00	-	-	-	-	-	-
Licença de Instalação - dragagem de manutenção Porto de Vitória	29.772,00	-	29.772,00	-	29.772,00	-	29.772,00
Estudos ambientais para as obras de dragagem do Porto de Vitória	58.184,82	-	58.184,82	-	58.184,82	-	58.184,82
Licença simplificada VTMS - Barra do Riacho	-	-	-	-	-	-	-
Estudos ambientais para as obras de dragagem de barra do riacho	58.184,82	-	-	-	-	-	-
Licença Prévia - dragagem Barra do Riacho	91.779,74	-	-	-	-	-	-
Licença de Instalação - dragagem Barra do Riacho	-	17.408,68	-	-	-	-	-
Licença de Operação - dragagem Barra do Riacho	-	-	16.264,94	-	16.264,94	-	16.264,94
Estudo de investigação preliminar	45.383,43	-	-	-	-	-	-
2. Gastos ambientais operacionais	4.105.715	3.051.218	3.951.687	3.119.246	3.951.687	3.051.218	4.019.715
PGR/PPRA/PCMCO - NR 1	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000
PCE- NR 29	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
PAM - NR 29	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
PEI- CONAMA 398/08:	571.586	571.586,	571.586	571.586	571.586	571.586	571.586
PA - Lei 9966/2000 e CONAMA 398/08	86.000	86.000	86.000	86.000	86.000	86.000	86.000
Custos com terceiros – programas e monitoramento	2.635.692	1.769.237	2.635.692	1.769.237	2.635.692	1.769.237	2.635.692
Fauna finantrópica	170.395	170.395	170.395	170.395	170.395	170.395	170.395
Programa de Monitoramento de Potabilidade da Água (ANVISA – RDC 91/16)	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000
Auditoria CONAMA 306/02	34.013,80	-	34.013,80	-	34.013,80	-	34.013,80
Auditoria ISO 14.001	34.013,80	-	-	34.013,80	-	-	34.013,80
Auditoria OHSSAS 18.00	34.013,80	-	-	34.013,80	-	-	34.013,80
Total	5.015.621,12	3.186.484,92	4.141.909,38	3.237.103,84	4.141.909,38	3.169.076,24	4.209.936,98

Tabela 14: Contingenciamento ambiental, em valores de out-2019. Elaboração: Consórcio Portos B

163. O detalhamento de como foram estimados os valores acima constam do produto ambiental.

XIII.1. IDENTIFICAÇÃO DE PASSIVOS AMBIENTAIS

164. A minuta de contrato define da seguinte maneira os Passivos Ambientais: qualquer fato, ato ou ocorrência, conhecido ou não, que implique no atendimento a uma determinação legal ou regulamentar, relacionada ao meio ambiente, observadas as especificidades previstas no Contrato.

165. Segundo consta no Anexo I da minuta de Contrato – Plano de Exploração Portuária, o único passivo ambiental identificado e reconhecido é o Terminal de Granéis Líquidos de São Torquato. Trata-se de um terminal desativado onde foi identificada a necessidade de remediação e recuperação a partir de estudos realizados a pedido do Instituto Estadual do Meio Ambiente e Recursos Hídricos – IEMA. Entretanto, a CODESA estima que realizará o investimento antes do processo de desestatização.

XIII.2. PRAZOS PARA IDENTIFICAÇÃO DE PASSIVOS NÃO CONHECIDOS

166. Diante do cenário apresentado, estabeleceu-se um prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias, contados da data de assunção à área, para que o futuro concessionário identifique os Passivos Ambientais não conhecidos e existentes até a data de celebração do contrato de concessão. Esses deverão ser de responsabilidade do Poder Concedente para fins de eventual reequilíbrio contratual,

sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental em relação ao passivo não conhecido.

XIX. OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

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

168. Neste contexto, cabe destacar a Lei nº 12.815/13, que estabelece em seu art.14, item III, que:

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

- I - consulta à autoridade aduaneira;
- II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e
- III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento."

169. O Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013 que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815/13, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias, no CAPÍTULO II, Seção I, art. 7º estabelece que:

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

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

XX. CONCLUSÃO

171. Ante o exposto, constata-se que a modelagem de desestatização do Porto Organizado de Vitória e de Barra do Riacho foi concebida conforme um conjunto de diretrizes orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco em garantir maior liberdade, flexibilidade e agilidade necessárias para que o futuro concessionário possa otimizar o uso do espaço público e proceder as adaptações das operações que o dinamismo dos fluxos de comércio demanda.

172. Ressalta-se que os estudos elaborados foram construídos de forma conjunta, conforme destacado no início do documento, e que se encontram em condições para início de uma discussão por meio de Consulta e de Audiência Pública acerca do modelo de concessão dos Portos de Barra do Riacho e Vitória e seus ativos relacionados.

173. Não obstante eventuais oportunidades de aperfeiçoamento nos documentos e no modelo de concessão elaborados pelo BNDES e considerando os prazos previstos inicialmente no contrato do MINFRA com o Banco, além de outras orientações, encaminham-se os documentos descritos abaixo para avaliação e eventual aprovação, para encaminhamento à ANTAQ para que sigam-se os procedimentos necessários para início da etapa de consulta e audiência pública acerca do modelo de concessão proposto.

174. Os documentos a serem disponibilizados para discussão pública são os seguintes:

a) Minuta do Contrato de Concessão e seus respectivos anexos:

- Anexo 1: Plano de Exploração Portuária;
- Anexo 2: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos Organizados de Vitória e de Barra do Riacho;
- Anexo 3: Tarifas;
- Anexo 4: Fluxo de caixa marginal;
- Anexo 5: Modelos e condições mínimas para garantia;
- Anexo 6: Acordo Tripartite;
- Anexo 7: Conteúdo Mínimo;
- Anexo 8: Bens da concessão;

b) Estudos:

- Ambiental;
- Mercado;
- Engenharia;

c) Plano de Negócios Referencial.

175. Dessa forma, caso o Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias da SNPTA e o Diretor do Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura da SPPP estejam de acordo com a sugestão exposta acima, faz-se necessária (i) aprovação deste Ato Justificatório pelo Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e pela Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias para o início da etapa de consulta e audiência públicas e, (ii) ato contínuo, que esses documentos sejam encaminhados à ANTAQ sugerindo a abertura da referida etapa.

À consideração superior.


<i>assinado eletronicamente</i> CIRO MARQUES ARRUDA Chefe de Divisão	<i>assinado eletronicamente</i> MARCELO RYUDI KOMENO Coordenador
---	---


De acordo,


<i>assinado eletronicamente</i> DANIEL RODRIGUES ALDIGUERI Coordenador-Geral de Modelagem de Concessões Portuárias	<i>assinado eletronicamente</i> JEFFERSON VASCONCELOS SANTOS Coordenador Geral de Reestruturação, Desestatização e Reorganização Institucional Substituto
--	--

Ciente e de acordo,

<i>assinado eletronicamente</i> FÁBIO LAVOR TEIXEIRA Diretor de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias	<i>assinado eletronicamente</i> RAFAEL MAGALHÃES FURTADO Diretor do Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura
--	---

 Documento assinado eletronicamente por **Daniel Rodrigues Aldigueri**, **Coordenador-Geral de Modelagem de Concessões Portuárias**, em 13/11/2020, às 18:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

 Documento assinado eletronicamente por **Fábio Lavor Teixeira**, **Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias**, em 13/11/2020, às 18:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

 Documento assinado eletronicamente por **Ciro Marques Arruda**, **Chefe de Divisão-CGMC**, em



13/11/2020, às 19:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Jefferson Vasconcelos Santos, Coordenador-Geral de Reestruturação, Desestatização e Reorganização Institucional**, em 13/11/2020, às 19:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Ryudi Komeno, Coordenador**, em 13/11/2020, às 19:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Magalhães Furtado, Diretor do Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura**, em 13/11/2020, às 19:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3413095** e o código CRC **7AD5FDCC**.



Referência: Processo nº 50000.037971/2020-35



SEI nº 3413095

Espanhada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 61 2029-8800 - www.infraestrutura.gov.br