



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 80/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA

Brasília, 21 de maio de 2021.

**PROCESSO Nº 50000.007300/2021-21**

**INTERESSADO: CODEBA - COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DA BAHIA**

Referência: Processo n.º 50000.007300/2021-21

Assunto: **Ato Justificatório para a modelagem do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal;  
Licitação da área SSD09, no Porto Organizado de Salvador/BA.**

## SUMÁRIO

- I - **Do Objeto;**
- II - **Introdução;**
- III - **Das Características Gerais do Empreendimento;**
- IV - **Justificativa Para Utilização do Critério de Licitação - "Maior Valor de Outorga";**
- V - **Do Pagamento do Valor de Outorga;**
- VI - **Fundamentação da Política Tarifária e Valores Empregados;**
- VII.1 **Verificação de Aspectos Concorrenciais;**
- VII.2 **Justificação de Preços e Tarifas Utilizados e Sua Fundamentação;**
- VII.3 **Composição da Receita Média Unitária;**
- VII - **Justificativas em Relação ao Não Estabelecimento de Preço Teto;**
- VIII - **Demonstração da Incorporação nos EVTEA's de Modelos que Expressam e Estimulam a Concorrência Inter e Intraportos;**
- IX - **Justificativa para a Adoção do Regime Diferenciado de Contratação - RDC**
- X - **Valor de Ressarcimento da Empresa Autorizada para Realização de Estudos de Viabilidade das licitações;**
- XI - **Valor de Pagamento dos Custos Referentes ao Leilão;**
- XII - **Adequação dos Estudos aos Instrumentos de Planejamento de Setor Portuário;**
- XIII - **Forma de Pagamento pela Exploração do Arrendamento;**
- XIV - **Capital Social Mínimo e Abertura de Sociedade de Propósito Específico - SPE.**
- XV - **Da Ausência de Previsão Contratual de Revisões Quinquenais;**
- XVI - **Justificativa para os Parâmetros Ambientais;**
- XVII.1 **Identificação de passivos ambientais**
- XVII.2 **Prazo para identificação de passivos não conhecidos**
- XVII - **Da obtenção do Termo de Referência Ambiental;**
- XVIII - **Do Envio ao TCU das Comunicações Dirigidas às Empresas;**
- XIX - **Conclusão.**

### I. DO OBJETIVO

1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura da licitação de área vinculada à Companhia das Docas do Estado da Bahia - CODEBA, denominada **SSD09**, destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, de projeto ou containerizada, no âmbito do planejamento do Governo Federal.

## II. INTRODUÇÃO

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

As políticas de Estado são definidas por meio de Lei pelo Poder Legislativo, a fim de se obter perenidade. Naturalmente, o legislador constituinte também está apto a estabelecer esse tipo de política, o que em geral é feito através de disposições de caráter genérico que têm por escopo indicar os fins sociais a serem atingidos pelo Estado (normas programáticas).

Nessa esteira, cumpre ainda repisar o conceito de políticas de governo. São elas definidas pelo governante e têm como pano de fundo o cenário político, econômico e social que se apresenta durante um dado mandato eletivo. As políticas de governo podem ser fixadas por Lei ou por outro ato normativo (ex. Decreto), estando, contudo, sujeitas a modificações constantes ao longo do mandato. Trata-se, assim, do próprio programa de governo e deve refletir, na medida do possível, as promessas exaradas durante a campanha eleitoral.

**As políticas públicas são traçadas diretamente pelo governante e sua equipe (Ministros de Estado, Secretários, etc.), sempre em observância às orientações emanadas pelo governante.** (grifos nossos)

Em algumas circunstâncias, contudo, é possível haver políticas que reúnem ambas as características, como é o caso das leis resultantes de projeto de lei de conversão de medidas provisórias que, a um só tempo, realizam os objetivos do Estado e do governo. É o caso da Lei n.º 12.815/2013, resultante do projeto de lei de conversão da Medida Provisória n.º 595, de 6 de dezembro de 2012.

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

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

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

4. Além disso, é importante aprimorar o marco regulatório, a fim de garantir maior segurança jurídica e, sobretudo, maior competição no setor. Nesse sentido, a Medida Provisória proposta altera as Leis n.º 10.233, de 5 de junho de 2001 e n.º 10.683, de 28 de maio de 2003, e revoga as Leis n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e n.º 11.610, de 12 de dezembro de 2007, lançando novas bases para o desenvolvimento do setor portuário nacional, calcadas em regras claras e precisas, que promovam a participação da iniciativa privada com o Estado, da operação dos Terminais portuários.

5. Propomos a adoção do conceito de Concessão de uso de bem público para as instalações portuárias dentro do Porto Organizado, formalizado em Contratos de Concessão e de Arrendamento. Adicionalmente, é proposta a adoção do regime de autorização para a exploração de instalações portuárias fora do Porto Organizado. Serão dois regimes diferentes, um associado a uma infraestrutura pública (Concessão e Arrendamento) e outro a uma infraestrutura privada (autorização). [...]

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

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

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

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

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

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

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

4. Observa-se que, os referidos mecanismos, em especial os novos Arrendamentos, denotam estratégias para a alavancagem de investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, proporcionando maior eficiência operacional ao setor e reduzindo custos aos usuários.

5. No tocante aos novos Arrendamentos, objeto desta Nota, foi anunciado em 2012 – primeiramente em 15 de agosto e, em segundo momento, em 6 de dezembro –, o módulo portuário do Plano de Investimentos em Logística (PIL - Portos), acompanhado pela edição da Medida Provisória n.º 595, de 6/12/2012 (posteriormente convertida na [Lei 12.815/2013](#)), e pelas Portarias-SEP/PR n.º 15, de 15/2/2013 e n.º 38, de 14/3/2013.
6. Assim, o Governo Federal definiu os empreendimentos dentro dos Portos marítimos organizados passíveis de serem licitados, incluindo novas áreas (*greenfields*), Contratos de Arrendamentos vencidos e, num primeiro momento, a vencer até 2017.
7. As justificativas das diretrizes e atos praticados pelo Poder Concedente e pela Agência Reguladora para a definição de modelagem dos Arrendamentos se deram através dos seguintes atos:

**Portaria SEP/PR n.º 15, de 15/2/2013** – Definição de áreas passíveis de Arrendamento, as quais seriam objeto de estudos para avaliar a viabilidade técnica, econômica e operacional.

**Portaria SEP/PR n.º 38, 14/3/2013** – Divulgação de chamamento para empresas interessadas na elaboração de estudos para 159 áreas, com definição da modelagem a ser utilizada.

**Portaria Conjunta SEP/PR-ANTAQ 91, de 24 de junho de 2013** – Constituição de Comissão Mista, composta por quatro membros da SEP/PR e cinco membros da ANTAQ, com o objetivo de avaliar e selecionar os projetos e/ou estudos de viabilidade, os levantamentos e as investigações, referidos na Portaria SEP/PR 38/2013.

**Ofício 178/2013-DG, de 11/10/2013** – Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental (EVTEA), bem como as minutas de Edital e Contrato referentes ao primeiro bloco foram aprovados por meio da Resolução 3.094/2013 - ANTAQ e encaminhados ao TCU. O Ofício 178/2013 referido foi complementado posteriormente pelos Ofícios n.º 38/2013-GAB, de 16/10/2013, e n.º 39/2013-GAB, de 17/10/2013.

**Ofício 39/2013-GAB, de 17/10/2013** – Enviou ao Tribunal de Contas da União as notas técnicas finais da Comissão Mista sobre análise feita após as Audiências Públicas 3 e 4/2013.

**Acórdão n.º 1.077/2015 TCU-Plenário, de 06/05/2015** – Que autoriza as licitações do Bloco 1 do PAP.

**Acórdão n.º 2.413/2015 TCU-Plenário, de 30/09/2015** – Aprovação Final pelo TCU da licitação de 8 áreas pelo critério de Maior Valor de Outorga.

**Resolução n.º 7.821-ANTAQ, de 19/06/2020** – Dispõe sobre os procedimentos para elaboração da versão simplificada dos estudos prévios mencionados no art. 6.º, § 1.º, inciso IV do Decreto n.º 8.033, de 2013, limitando para esses casos o prazo contratual em 10 anos, e a receita bruta máxima em R\$ 330 milhões.

8. Observa-se que, no Decreto n.º 8.033, de 2013, existe a previsão normativa, em seu Art. 6.º, de realização de estudos de viabilidade em versão simplificada, sempre que:

- I - não haja alteração substancial da destinação da área objeto da Concessão ou do Arrendamento;
- II - não haja alteração substancial das atividades desempenhadas pela concessionária ou pela Arrendatária;
- III - o objeto e as condições da Concessão ou do Arrendamento permitam, conforme estabelecido pelo Poder Concedente;
- IV - o valor do Contrato seja inferior a cem vezes o limite previsto no [art. 23, caput, inciso I, alínea "c", da Lei n.º 8.666, de 21 de junho de 1993](#), e o prazo de vigência do Contrato seja, no máximo, de dez anos.

9. Tendo em vista a publicação recente da Resolução n.º 7.821-ANTAQ, de 19/06/2020, que dispõe sobre os procedimentos para elaboração da versão simplificada dos estudos de viabilidade, esta Secretaria buscou áreas arrendáveis que pudessem se enquadrar ao Art. 6.º do Decreto n.º 8.033, visando tornar mais ágil os procedimentos licitatórios de Terminais de pequeno e médio porte. Desse modo, foi selecionada a área **SSD09**, a qual é utilizada atualmente como pátio público pela CODEBA para armazenagem de carga de projeto, para ter um estudo simplificado, no âmbito do Programa Avançar Parcerias deste Ministério.

10. Nesse sentido, esta Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA elaborou o estudo simplificado referente ao **SSD09**, utilizando como base o estudo doado pela empresa Martins & Medeiros, encaminhado através da Carta S/N, de 12/02/2021, documento SEI n.º 3879534.

11. Observa-se que o estudo representa cabalmente a Política Pública voltada ao setor portuário. De outra forma, há que se destacar que os estudos que embasam o processo licitatório são referenciais, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, por meio de Projeto Executivo a ser aprovado pela Autoridade Portuária, a partir do Plano Básico de Implantação - PBI, analisado preliminarmente pelo Poder Concedente, e, posteriormente, pela Autoridade Portuária, previamente ao projeto executivo e à execução das obras.

12. Desse modo, a responsabilidade pelo projeto efetivo caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva ART do engenheiro responsável, em atendimento aos normativos da ANTAQ e do Sistema CREA/CONFEA. Ressalta-se que esse entendimento foi objeto de discussão com a área técnica do Tribunal de Contas da União, que entendeu e concordou com a metodologia utilizada.

13. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantado 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 meramente referencial.

14. A partir desse formato, os interessados têm flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do Terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos poderá incentivar sua participação no certame.

15. Por fim, conforme previsto na IN.º 81/2019-TCU, o Tribunal de Contas da União manifestou-se sobre a modelagem proposta através do Despacho TCU (SEI n.º 4021269) de onde destaca-se:

Diante do exposto, com base no §3º do art. 2º da IN-TCU 81/2018 e no parecer emitido pela unidade técnica contido à peça 9, que contou com a anuência de seu corpo diretivo, **autorizo a dispensa da análise de mérito das desestatizações dos terminais MAC14, MAC12 e SSD59**, com fundamento no art. 2º, §§ 1º e 5º da INTCU 81/2018, restringindo o escopo do presente processo à análise da desestatização do terminal MAC11.

16. Ressalte-se que o Despacho TCU (SEI n.º 4021269) trouxe o código **SSD59** ao invés de **SSD09** como seria correto. Neste sentido, informa-se que trata-se de mero erro formal, e que as diligências para correção do código estão sendo tomadas.

17. Com o fito de prover maiores informações aos interessados na área, a fim de que suas propostas sejam as mais aderentes à realidade, na Seção do Edital que trata da Visita Técnica, deve ser incluída a possibilidade de realização de estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, entre outros.

### III. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO SSD09

18. A área de Arrendamento a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **SSD09**, está localizada dentro da poligonal do Porto de Salvador/BA, possui 16.026 m<sup>2</sup>, e será destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, de projeto ou containerizada. A sua localização está indicada na figura a seguir:



Figura 01: Área de Arrendamento **SSD09**.

Fonte: EVTEA - SNPTA - 2021.

19. A área é classificada como *brownfield*, uma vez que possui algumas estruturas como pavimentação, muro e portão, porém, necessita de toda a instalação de equipamentos, edificações, e armazém para operacionalizá-la. Dessa forma, o Terminal **SSD09** deverá ser inteiramente construído pela futura Arrendatária.

20. A área atualmente é utilizada pela CODEBA, e será disponibilizada ao futuro Arrendamento nas condições de conservação em que se encontra. O **SSD09** deverá ser gerido de acordo com as características específicas das logísticas das cargas movimentadas no Porto de Salvador/BA. E para que essa logística possa funcionar, o futuro Arrendatário deverá dispor de equipamentos adequados para tal operação.

21. As operações a serem realizadas no Terminal serão, predominantemente, de recepção rodoviária, armazenagem e expedição rodoviária, podendo ser utilizada a recepção/expedição aquaviária utilizando guindaste de bordo.

22. Deverá ser construído no local toda a estrutura física e equipamentos para a recepção, armazenagem e expedição de carga geral, de projeto ou containerizada, instalações prediais que abrigarão escritórios, oficinas, vestiários, entre outros, além de um armazém para a armazenagem da carga geral que necessite de abrigo.

23. Em resumo, o futuro Arrendatário deverá realizar investimentos em um armazém, equipamentos e estruturas prediais necessários para a operação, que incluem, no mínimo:

- Pavimentação da área;
- Instalações de energia e drenagem;
- Cercamento da área;
- Portaria de acesso;
- Oficina de manutenção;
- Instalações administrativas e vestiários;
- Armazém; e
- Empilhadeiras.

24. Na imagem a seguir demonstra-se o *layout* conceitual da área **SSD09**:



Figura 02: Layout geral do **SSD09**.

Fonte: EVTEA - SNPTA - 2021.

25. A seguir, segue um resumo dos resultados-chave do modelo, como receita bruta global máxima, investimentos, valores de remuneração fixa, com um prazo de 10 anos:

Receita bruta global máxima	R\$ 190.154.952,00
Investimento total	R\$ 17.730.725,79
Movimentação global máxima	842.400,00 t
Valor de remuneração mensal fixo	R\$ 66.330,01
Capacidade estática (t)	7.800 t
Capacidade estática (TEU)	624 TEU
Giro	12
Capacidade dinâmica (t/ano)	93.600 t/ano
Capacidade dinâmica (TEU/ano)	7.488 TEU/ano

Tabela 01: Principais resultados do projeto **SSD09**.

Fonte: EVTEA - SNPTA - 2021.

26. Em cumprimento ao Acórdão n.º 1.077/2015/TCU-Plenário, foi atualizado o estudo **SSD09** para a data-base fevereiro de 2021.

27. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, informa-se que, durante o processo de atualização dos estudos, e em todas as suas fases (Elaboração de Estudos, Pré análise TCU, Pós Análise TCU) sempre são realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc.) junto às Autoridades Portuárias, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e demais órgãos competentes, conforme o caso, para identificação de possíveis litígios judiciais ou outras alterações que possam impactar no andamento da licitação. Não foram identificados litígios judiciais ou outros aspectos que possam atrapalhar o andamento dos trâmites licitatórios envolvendo a área **SSD09**.

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

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

*Art. 6.º 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.*

29. 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.

30. O Decreto n.º 8.033/2013 vai mais longe e prevê explicitamente em seu art. 9.º, inciso VII, o maior valor de outorga como critério de licitação.

31. 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.).

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

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

34. 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).

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

#### V. DO PAGAMENTO DO VALOR DE OUTORGA

36. Conforme previsto no Art. 3 da Lei n.º 12/815/2013, a exploração dos Portos Organizados e instalações portuárias brasileiras devem ter como objetivo o aumento de competitividade e do desenvolvimento do País, sempre seguindo as diretrizes de expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura assim como o estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos Portos.

37. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (BID) ofertado pelo licitante vencedor do **SSD09** deverá ser pago à Companhia das Docas do Estado da Bahia, nesse caso deverá ser considerado pela mesma como receita portuária.
38. 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.
39. Em seguida, acerca do parcelamento do pagamento do Valor da Outorga proposto pela Proponente Vencedora, com uma entrada de 25% e sendo o restante do Valor da Outorga pago em cinco parcelas anuais, esclarece-se ser estratégia adotada, como diretriz do Poder Concedente, assegurada no art. 16, inciso II, da Lei nº 12.815/2013, para atrair interessados diante do cenário econômico do país, pois impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento.
40. Ressalte-se que a diretriz de pagamento de outorgas (BID) às Autoridades Portuárias foi estabelecida com o objetivo de fortalecer as infraestruturas portuárias através da geração de receitas para investimentos e que o instrumento em questão já foi analisado pelo mercado, através de Audiências Públicas, e pelo Tribunal de Contas da União - TCU, em anteriores.

## VI. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS

41. 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.
42. 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.
43. Existe um longo histórico, sobretudo nos países desenvolvidos, de experiências bem e mal sucedidas no tratamento desses objetivos no setor portuário. A referência que melhor consolida essa experiência, mesclando-a com a teoria de forma sólida, e que é utilizada mundialmente como documento base no planejamento portuário, é o *Port Reform Toolkit*, publicado pelo Banco Mundial e atualmente em sua segunda edição. Trata-se de um documento robusto, com oito módulos que abordam diferentes assuntos relacionados a reformas institucionais e regulatórias portuárias. Pode ser baixado pelo link: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>. Particularmente, o Módulo 6 deste documento, intitulado *Port Regulation: Overseeing the Economic Public Interest in Ports*, foi também utilizado pelo Poder Concedente como insumo para nortear sua política tarifária.
44. Nesta seção, serão pontuadas as questões regulatórias a serem consideradas na formulação da estratégia de Arrendamentos portuários, apresentados os mecanismos estratégicos para aumentar a competitividade portuária – estruturais e regulatórios – e analisado o custo-benefício de suas aplicações.
45. A política tarifária para o Terminal em questão foi inspirada na prática do setor portuário internacional e está em conformidade com as recomendações do Banco Mundial.
46. Sabe-se que um dos principais mecanismos para reduzir os preços e aumentar eficiência é através do estímulo ao aumento da concorrência. Sempre que há demanda e áreas de expansão disponíveis, recomenda-se a licitação de novas estruturas, o aumento da capacidade das áreas existentes (ganhos de produtividade) e melhorias estruturais que ampliem o dinamismo do Porto.
47. Assim, para determinar de que maneira as diretrizes mencionadas se aplicam ao **SSD09**, foram avaliados aspectos concorrenciais (intra e interportos), bem como o potencial de expansão das regiões portuárias.

### VI.1 Verificação dos aspectos concorrenciais

48. Se as condições de competição se mostram satisfatórias, prima-se pela adoção de mecanismos estruturais, isto é, a licitação de Terminais sem a necessidade de tarifas teto.
49. 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.
50. A despeito dessa avaliação, cumpre notar que todos os Contratos preveem o monitoramento das tarifas pela ANTAQ, através de relatórios frequentes da Arrendatária, medida essa alinhada com as responsabilidades legais da Agência, bem como cláusulas que possibilitam eventual implementação de medidas regulatórias. Se o Arrendatário fornecer informações erradas ou imprecisas, será multado.

### VI.2 Justificação de preços e tarifas utilizado no SSD09 e sua fundamentação

51. Este item atende particularmente à determinação 9.1.3 do TCU, no Acórdão n.º 1.077/2015, no que se refere à alteração do item 9.1.13 do Acórdão n.º 3.661/2013, conforme transcrição abaixo:

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

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

52. A subseção a seguir suporta as premissas e valor do preço a ser praticado pela empresa Arrendatária, conforme considerado no estudo de viabilidade do Terminal **SSD09**:

### VI.3 Composição da receita média unitária

53. A definição de preços para remuneração das atividades no âmbito dos estudos de viabilidade possui caráter referencial, utilizado exclusivamente para precificar o valor do empreendimento e a abertura de licitação.

54. Os Terminais aquaviários realizam majoritariamente operações portuárias, recebendo as embarcações, realizando embarque, desembarque e armazenam por um determinado prazo. Este tipo de Terminal presta serviço a terceiros mediante remuneração.

55. Para fins de modelagem, adota-se um preço médio a ser cobrado por tonelada dos usuários, definido com base em tabelas de preços divulgadas, que estabelece que os preços dos Terminais devem:

- Refletir as modalidades dos serviços, bem como o porte das embarcações e o tempo das operações, quando aplicável;
- Considerar o produto e os volumes envolvidos;
- Considerar as perdas e os níveis de contaminação dos produtos movimentados;
- Considerar a carga tributária vigente;
- Não ser discriminatória, não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou a outro Terminal, nem incorporar subsídios de qualquer espécie, ou contrapartidas;
- Considerar os custos de operação e manutenção, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento.

56. Para a determinação da cesta de serviços e seu respectivo preço, foi feito um levantamento com 6 Terminais presentes em todas as regiões brasileiras. Em síntese, os serviços prestados comumente nos Terminais são:

- Armazenagem da carga em pátio;
- Movimentações, empilhamentos, retiradas de pilha e outras atividades realizadas por iniciativa da Arrendatária durante o Primeiro Período de Armazenagem;
- Conferência de documentos e processamento de informações na portaria do Arrendamento;
- Pesagens, exceto as requisitadas pelos usuários, durante o Primeiro Período de Armazenagem;
- Movimentações, colocações e retiradas de pilha, e demais atividades associadas à fiscalização;
- Fornecimento de energia e monitoramento para cargas refrigeradas; e
- Posicionamento do contêiner para fumigação, quando necessário.

57. Por ser o universo de carga geral movimentado pelo Porto de Salvador/BA formado por um conjunto bastante diversificado e em quantidades unitárias relativamente reduzidas, e como o **SSD09** também poderá efetuar ova e desova de contêineres, para fins de quantificação de receita nesse estudo os valores foram calculados com base em contêiner equivalente, considerando a maior receita unitária possível de ser aferida, que é com os contêineres de importação.

58. No caso de Terminais retroportuários e demais recintos alfandegados é possível sintetizar as atividades realizadas como sendo operações de pátio. Essas operações estão relacionadas aos serviços de armazenagem de importação, suporte à armazenagem de contêineres refrigerados, posicionamento para fumigação, posicionamento e apoio nas fiscalizações, etc.

59. As operações de pátio são prestadas aos donos de carga. Assim, cobram-se preços de armazenagem de importação, além de serviços acessórios.

60. Na modelagem paramétrica de preços para o Arrendamento **SSD09** foi adotada a mesma metodologia utilizada para modelagem de Terminais de contêineres, adequando, no que diz respeito às características de um Terminal retroportuário, considerando um preço único ponderado, que contempla as cestas de serviços básicos e serviços acessórios, em que são identificados os tomadores de serviços e os preços que compõem a receita unitária média.

61. No estudo foi calculada individualmente as rubricas relevantes para avaliar as receitas hipotéticas do Terminal de forma ponderada, com base na tabela de preços de 6 Terminais portuários. Procedeu-se a soma das receitas individuais para cada tipo de atividade, chegando-se à receita média unitária geral a ser adotada na modelagem econômico-financeira do **SSD09**, definida em **R\$ 225,73 por tonelada movimentada**:

COMPOSIÇÃO DA RECEITA MÉDIA UNITÁRIA GERAL	R\$ / CONTÊINER (unid.)	R\$ / tonelada
Receita Média Unitária de Armazenagem de Importação para 1.º Período (10 dias)	789,38	63,15
Receita Média Unitária de Armazenagem de Importação para 2.º Período (9 dias)	942,40	75,39
Receita Média Unitária de Suporte à Armazenagem de Contêineres Refrigerados	582,50	46,60
Receita Média Unitária de Suporte à Inspeção por Autoridades	126,92	10,15
Receita Média Unitária de Posicionamento para Fumigação	14,82	1,19
Receita Média Unitária de Atividades de Ova e Desova	365,62	29,25
<b>RECEITA MÉDIA UNITÁRIA GERAL</b>	<b>2.821,64</b>	<b>225,73</b>

Tabela 02: Preços de referência Terminais portuários (em R\$)

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados dos sítios eletrônicos das empresas

### VII. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"

62. 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 n.º 3.661/2013.

63. Entende-se, que ao Poder Concedente e/ou à Agência Reguladora, cabe o estabelecimento de um teto tarifário somente quando os Estudos de Viabilidade, Técnica, Econômica e Ambiental apontarem para a **existência de ambiente concorrencial imperfeito**, em que as firmas apresentem forte poder mercado e a Agência Reguladora possa vislumbrar dificuldades em coibir abusos e garantir a modicidade tarifária.

64. 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.

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

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

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

- 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.

68. 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

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

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

71. 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.

72. Para a situação do Terminal objeto deste Ato Justificatório, tendo em vista a existência de outros Terminais no Porto de Salvador/BA, que movimentam o mesmo perfil de carga do **SSD09**, não se vislumbra a necessidade de estabelecimento de preço-teto. Desse modo, a futura Arrendatária ficará livre para praticar o preço com base nas condições concorrenciais do mercado.

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

73. Para discorrer sobre esse tema, far-se-á referência à Nota Técnica - Competição, a qual foi encaminhada ao Tribunal de Contas da União em resposta ao item 9.1.4 do Acórdão n.º 3661/2013:

9.1.4. finalização dos estudos determinados pelo acórdão 2.896/2009 – Plenário e incorporação dos estudos de concorrência inter e intraportos na modelagem dos Terminais, em observância ao art. 7.º, inciso III, da Lei 8.987/1995, ao art. 3.º, *caput* e inciso V, da Lei 12.815/2013, com vistas à promoção da modicidade tarifária, em respeito ao art. 6.º, *caput* e §1.º, da Lei 8.987/1995, e ao art. 3.º, inciso II, da Lei 12.815/2013;

74. Os Arrendamentos promovidos através do Programa Avançar Parcerias ampliam significativamente a capacidade nos principais Portos brasileiros e viabiliza novas rotas de escoamento para fomentar a competição no mercado. Em paralelo, as estratégias competitivas de Leilão fomentam a competição pelo mercado, melhorando a seleção dos operadores portuários.

## IX. JUSTIFICATIVA PARA A ADOÇÃO DO REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO - RDC



75. A modalidade de licitação adotada para os Arrendamentos portuários foi a do Leilão, conforme expressamente autorizado pelo art. 6.º, §1.º, da Lei Federal n.º 12.815, de 05 de junho de 2013.

Art. 6.º 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.

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

76. De outra sorte, tendo em vista que a Lei Federal n.º 12.462, de 4 de agosto de 2011, aplica-se subsidiariamente às licitações de Arrendamento de instalação portuária, conforme previsão do art. 66 da Lei Federal n.º 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 n.ºs 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.

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

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

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

78. 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 2.º e 3.º Estágio de concessões aeroportuárias promovidas pela União.

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

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

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

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

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

83. 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.

84. Em outro ponto, caso ocorra empate das propostas escritas, e não sendo efetuadas as propostas à viva-voz, a classificação será definida através de sorteio promovido pelo diretor da sessão, observado o disposto na legislação concernente.

85. 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 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.

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

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

Tabela 03 - Comparativo da disputa inicial e por viva-voz em STM04.

Fonte: EVTEA - EPL - 2018.

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

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

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

89. Ademais, com base na disposição constante do art. 27 da Lei Federal n.º 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.

90. A medida, também autorizada por meio do art. 14 do Decreto Federal n.º 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.

91. 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.

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

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

V - contratação integrada.

93. 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 n.º 8.666/93). É o que se busca evitar no regime diferenciado de contratação (RDC).

#### **X. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE DAS LICITAÇÕES**

94. Conforme determinação TCU do Acórdão n.º 3.661/2013, é possível incluir o valor de ressarcimento do EVTEA no fluxo de caixa do projeto, no entanto, tendo em vista que o estudo foi elaborado/revisado pela SNPTA, informa-se que não será necessário o ressarcimento do mesmo.

#### **XI. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO**

95. Conforme determinação do TCU, é possível incluir na modelagem econômico-financeira o custo da realização do Leilão. No entanto, para esse Leilão, optou-se pela realização na própria ANTAQ, desse modo, não será necessário considerar pagamento de custos referentes ao Leilão.

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

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

97. Desse modo, nos estudos foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

98. Nesse contexto, a SNPTA elaborou os estudos para o **SSD09**, com base em estudo doado por empresa privada, tendo sido demonstrado o alinhamento do estudo com os instrumentos de planejamento do setor portuário, tendo em vista que a área é classificada como afeta às operações portuárias e destinada à operação de carga geral.

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

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

100. No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regramentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de Arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Porto de Salvador/BA, a seguir especificado:

INSTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013	Lei dos Portos
Decreto n.º 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa n.º 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução n.º 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014	Regulamento de elaboração de EVTEA
Resolução n.º 5.464-ANTAQ, de 23 de junho de 2017	Manual de análise de EVTEA
Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP (2019) - Projeção de demanda e Carregamento da Malha - Ano Base 2018	Planejamento setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu - 2019	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias - 2018	Planejamento setorial

Tabela 04 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados.

Fonte: EVTEA - SNPTA - 2021.

### XIII. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

101. Conforme especificado na Resolução n.º 7.821-ANTAQ, que dispõe acerca dos procedimentos para elaboração da versão simplificada de estudos de viabilidade, o valor de remuneração do Arrendamento deve ser exclusivamente em parcela fixa mensal, com base no valor unitário do metro quadrado da área, divulgado em tabela específica junto a estrutura tarifária do Porto.

102. Tendo em vista não haver tabela específica atualizada para o Porto de Salvador/BA, até o momento de conclusão deste estudo, observa-se que o valor da remuneração para o **SSD09** foi calculado com base no levantamento de valores para os ativos existentes e para os novos investimentos.

103. Nesse projeto chegou-se a uma relação "ativo existente" / "CAPEX" de 1%. A partir desse valor, buscou-se enquadrar o Terminal na tabela de preços sugeridos pela ANTAQ, especificamente para Terminal retroportuário (armazenagem), conforme estudo publicado por aquela Agência em seu portal: [http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/PDF\\_FINAL\\_DO\\_RELATORIO\\_VALORES.pdf](http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/PDF_FINAL_DO_RELATORIO_VALORES.pdf) (tabela 67).

104. Importante notar que no estudo realizado pela ANTAQ, foram definidos 10 níveis de infraestrutura existentes (sítio), visando melhor enquadramento das áreas arrendáveis de acordo com a relação entre os valores de ativos existentes e novos investimentos. Tais níveis ficaram divididos em:

- I - **Sítio padrão positivo:** áreas *brownfields* (estruturadas) aptas à operação portuária, dispensando investimentos para exploração da área, ou que requerem investimentos de baixa relevância. Ex.: Armazéns, silos e tanques; pátios para veículos, carga geral ou contêineres.
- II - **Sítio padrão:** áreas parcialmente estruturadas, demandando investimentos parciais para realização de operações portuárias, notadamente áreas com infraestrutura disponível, porém sem superestrutura (equipamentos e outros). Ex.: áreas antropizadas, contendo ativos existentes tais como: pavimento, cercamento, prédios administrativos, instalações elétrica e hidráulica;
- III - **Sítio padrão negativo:** áreas *greenfields* (virgens) que demandem investimentos significativos para possibilitar operações aquaviárias. Ex.: áreas não antropizadas ou semiantropizadas, contendo apenas terraplenagem e cercamento.

105. Considerando o giro de 12 para o terminal, e a porcentagem de ativo existente/CAPEX de 1%, verifica-se que o terminal se enquadra como "sítio padrão negativo – 3", chegando-se ao valor de **R\$ 3,76** para o m<sup>2</sup> da área do **SSD09**, conforme tabela abaixo, com data-

base em janeiro de 2020. Realizando-se a correção do valor pelo IPCA, para a data-base do estudo de fevereiro de 2021, chega-se ao valor de **R\$ 3,97** para o m<sup>2</sup>.

106. Visto tratar-se de área com dimensão de 16.707,81 m<sup>2</sup>, o arrendatário futuro do **SSD09** deverá pagar à CODEBA parcelas fixas mensais no valor de **R\$ 66.330,01**.

SÍTIO	CLASSE	PORCENTAGEM EXISTENTE-CAPEX	GIRO 12	GIRO 18	GIRO 24
SÍTIO PADRÃO POSITIVO	1	95%	R\$ 42,73	R\$ 65,85	R\$ 88,97
	2	85%	R\$ 36,65	R\$ 59,77	R\$ 82,89
	3	75%	R\$ 30,30	R\$ 53,70	R\$ 76,82
SÍTIO PADRÃO	1	65%	R\$ 23,76	R\$ 47,30	R\$ 70,74
	2	50%	R\$ 13,81	R\$ 37,53	R\$ 61,07
	3	35%	R\$ 3,76	R\$ 27,62	R\$ 51,29
SÍTIO PADRÃO NEGATIVO	1	25%	R\$ 3,76	R\$ 20,96	R\$ 44,71
	2	15%	R\$ 3,76	R\$ 14,26	R\$ 38,10
	3	5%	R\$ 3,76	R\$ 7,52	R\$ 31,45
	4	0%	R\$ 3,76	R\$ 4,14	R\$ 28,11

Tabela 05 - Valores de Arrendamento para Terminais retroportuários, por R\$/m<sup>2</sup>/mês.

Fonte: Estudo da ANTAQ

#### XIV. CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO - SPE.

107. Primeiramente, acerca da justificativa dos valores definidos como necessários para a composição do Capital Social, é salutar definir a importância que o Capital Social possui para o início das atividades de uma empresa.

108. Geralmente, no começo de suas atividades operacionais, as companhias ainda não detêm uma carteira de clientes suficientemente grande para cobrir os custos e despesas inerentes ao negócio. Nesse ponto, os investimentos dos proprietários, integralizados como Capital Social, são vitais para a manutenção e a efetivação das operações.

109. Tendo esse princípio como justificativa, a obrigatoriedade de que o Capital Social seja de, no mínimo, 20% do CAPEX ou o equivalente a 12 meses de aluguel, possui relação direta com esse princípio, pois permite que o futuro Arrendamento portuário possa se estabilizar, notadamente nos primeiros anos de atividade.

110. Esse motivo, qual seja, a exigência de Capital Social mínimo e, conseqüentemente, de sua integralização parcial após a celebração do Contrato, torna-se ainda mais relevante e pertinente quando os serviços são estabelecidos através de políticas públicas, precedidos de licitação.

111. Isso porque a concretização da oferta de tais serviços, isto é, a efetiva capacidade de se colocar em operação, passa a fazer parte do planejamento do setor, inclusive sendo considerada em futuras tomadas de decisões acerca de outros empreendimentos.

112. Assim, entende-se como imprescindível a exigência de um Capital Social mínimo, conforme valores definidos (20% do CAPEX ou 12 meses de aluguel), bem como a sua parcial integralização após a celebração do Contrato, de modo a não comprometer a saúde financeira do Contrato de Arrendamento, principalmente nos primeiros anos de atividade, fato que vai ao encontro do planejamento definido para o setor, ou seja, do interesse público.

113. Entende-se que percentual adequado de integralização é de 50%. A fixação deste percentual decorreu de contribuições encaminhadas em audiência pública. Uma delas foi feita pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia, que expôs a importância de se garantir disponibilidade financeira para cumprimento das obrigações iniciais do Contrato. Por outro lado, aduziu que a obrigação de integralização total implica uma disponibilidade de caixa considerável, que pode afastar eventuais licitantes.

114. Assim, a integralização parcial do Capital Social, com integralização do restante em prazo razoável a ser estabelecido pela agência, pode garantir, a um só tempo, maior disputa no certame e estabilidade financeira do vencedor do certame.

115. No que se refere às regras de estabelecimento de SPE deverá ser adotado o previsto na Resolução Normativa n.º 29-ANTAQ, ou seja, deverá ser exigido do futuro licitante vencedor a constituição de SPE como condição prévia à celebração do Contrato, ou alternativamente poderá constituir de unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, na forma e no grau de detalhamento previsto no art. 3.º da Resolução Normativa n.º 28/2019 da ANTAQ, nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução n.º 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade - CFC, em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem.

#### XV. DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS

116. A previsão de revisão ordinária surgiu nas concessões rodoviárias, onde o regulador se debruça no Contrato para analisar os custos, a variação da demanda e conseqüentemente da receita, e os ganhos ou perdas de eficiência da concessionária. Como é cediço, a remuneração da concessionária ocorre por meio de tarifas definidas pelo Poder Concedente, sendo essa a única fonte de remuneração da concessionária. Por isso a importância da revisão ordinária para periodicamente se visitar o equilíbrio do Contrato.

117. Além disso, a obrigação de revisão de tarifas está prevista na Lei Geral de Concessões (Lei n.º 8.987/1995), vejamos:

Art. 9.º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no Edital e no Contrato.

[...] § 2.º Os Contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3.º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

[...] Art. 18. O Edital de Licitação será elaborado pelo Poder Concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e Contratos e conterá, especialmente:

[...] VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

[...] Art. 23. São cláusulas essenciais do Contrato de Concessão as relativas:

[...] IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

[...] Art. 29. Incumbe ao Poder Concedente:

[...] V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do Contrato;

118. Percebe-se que o grande mote para a revisão do equilíbrio econômico financeiro dos Contratos de Concessão é a revisão tarifária, que pode ser majorada para dar sustentabilidade financeira à Concessão, ou minorada, de tal sorte a compartilhar com os usuários os ganhos de eficiência do concessionário.

119. A Jurisprudência também vai pelo mesmo caminho, ou seja, alteradas as condições iniciais de tarifação do Contrato, é obrigatório o reequilíbrio contratual. Verifiquemos o julgado abaixo:

ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. OMISSÃO. INEXISTÊNCIA. CONCESSÃO. RODOVIAS FEDERAIS. TRÁFEGO DE VEÍCULOS COM OS EIXOS SUSPENSOS. REDUÇÃO DA TARIFA DE PEDÁGIO. IMPOSSIBILIDADE. LEGITIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO E DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES RECONHECIDA. PRECEDENTES.

[...] a jurisprudência desta Corte se firmou no sentido de que o número de eixos em uso não pode ser adotado como critério para a cobrança de tarifas de pedágio diferenciadas.

[...] A opção do usuário de suspender os eixos auxiliares quando da passagem pela praça de pedágio não pode alterar o critério objetivo de tarifação estabelecido pelo legislador e pelo administrador. Precedentes do STJ.

[...] Ressalta que a ausência de cobrança do eixo suspenso implica na quebra do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, o que determina a imediata revisão para maior da estrutura tarifária, prejudicando todos os usuários da rodovia. [...]

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. 2.ª Turma. Recurso Especial n.º 1.144.584-RS. Relator: Ministra Eliana Calmon. Data do julgamento: 2 abr. 2013. DJe 9 abr. 2013. Disponível em: <<https://ww2.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia>>. Acesso em: 27 de outubro de 2020.

120. Já no setor portuário, mais especificamente nos Contratos de Arrendamento, a remuneração na maioria das vezes ocorre por intermédio de preços livres e, ainda mais, essa não é a única fonte de remuneração da Arrendatária. Mesmo quando há definição de *price-cap*, é feito em parte dos serviços prestados, e, como o nome mesmo já diz, trata-se de um teto onde a Arrendatária poderá, de acordo com a sua estratégia comercial, conceder descontos. Diferente das concessões, onde há um monopólio natural nos Terminais portuários e, em sua maioria, há concorrência e os preços dos serviços prestados são definidos pelo mercado, sendo somente necessária a intervenção da Agência Reguladora em caso de abuso.

121. Então, de um lado temos a concessionária com sua remuneração fixada pelo Poder Concedente e de outro a Arrendatária com a sua remuneração livre definida ao sabor do mercado. Fica claro que a necessidade de revisão ordinária é para a manutenção da saúde financeira do concessionário ou até mesmo compartilhar algum ganho de eficiência com os usuários. Conforme leciona o Mestre Sérgio Guerra, o reequilíbrio se presta para manter a igualdade que o Poder Concedente e o concessionário estipularam na assinatura do Contrato e que deve perdurar por todo vínculo sendo uma garantia da concessionária. Continua o professor: "*Aliás, se assim não fosse, especialmente levando-se em consideração os poderes reconhecidos no contrato administrativo à parte governamental, o Poder Público não encontraria contratantes*".

122. Ainda nas lições de Sérgio Guerra: "*o concessionário se obriga a prestar o serviço, mediante a remuneração estipulada, e o concedente se obriga a respeitar, durante o prazo convencionado, a equação financeira do contrato, ou a correspondência entre os encargos do concessionário e a sua remuneração, nos termos do pacto firmado entre ambos*".

123. Não se vislumbra, portanto, problemas de ordem prática que justifique a revisão ordinária dos Contratos de Arrendamento, e o pior, tal prática poderia até trazer danos ao erário ao acabar compartilhando com a Arrendatária possíveis problemas de gestão do mesmo, ou até uma queda na demanda pelo uso do seu Terminal, lembrando que uma das premissas básicas do setor portuário é que o risco de demanda é alocado à Arrendatária.

124. Ademais, temos o custo regulatório da revisão ordinária. Em outros setores, temos no máximo 30 (trinta) concessões e no setor portuário temos mais de 200 (duzentos) Contratos de Arrendamento e a revisitação desses de forma periódica seria extremamente penosa, senão impossível para a ANTAQ e o Poder Concedente.

125. Diante disso, vislumbra-se, apenas, a necessidade de reequilíbrio de forma extraordinária, para absorção, por uma das partes, de alguma álea também extraordinária, como, por exemplo, a execução de investimentos não previstos na avença.

126. Quanto aos normativos da ANTAQ, preliminarmente, a Norma aprovada pela Resolução n.º 3.220-ANTAQ não prevê a obrigação de inclusão de cláusula sobre a revisão ordinária. O texto normativo prevê que, na inexistência de previsão contratual, a revisão do Contrato de Arrendamento será realizada a cada 5 (cinco) anos. Essa norma foi elaborada nos idos anos de 2013, onde havia um conceito de Concessão para o Arrendamento, definição totalmente afastada hoje. Vide a Lei n.º 12.815/2013, que deixou cristalina essa diferenciação:

Art. 1.º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos Portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1.º A exploração indireta do Porto Organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante Concessão e Arrendamento de bem público.

127. Note-se que o legislador quis diferenciar o Arrendamento da Concessão. É princípio basilar da hermenêutica jurídica que a lei não contém palavras inúteis: *verba cum effectu sunt accipienda*. Ou seja, todas as palavras devem ser consideradas para a perfeita interpretação

legislativa e, presente exemplo, fica clara a diferença de Concessão e Arrendamento, não podendo nem chamar esse segundo de um "tipo de subconcessão".

128. Por todo o exposto, conclui-se pela desnecessidade de revisitação periódica dos Contratos de Arrendamento, sendo forçoso apenas a análise do equilíbrio contratual no caso da ocorrência de alguma álea extraordinária.

## XVI. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

129. O estudo ambiental preliminar visa subsidiar a avaliação dos aspectos ambientais relevantes associados ao desenvolvimento de atividades portuárias no âmbito do Arrendamento. A avaliação é realizada com base nos estudos realizados anteriormente para a área, na situação de ocupação atual da área e do entorno, no licenciamento ambiental do Porto e da área de Arrendamento, na vistoria de campo, na proposta de ocupação e funcionamento futuro do Terminal, e na legislação ambiental aplicável, abrangendo os seguintes tópicos:

- a) Descrição da área de Arrendamento;
- b) Licenciamento ambiental;
- c) Análise documental e visitas técnicas;
- d) Definição do estudo ambiental necessário ao licenciamento;
- e) Avaliação dos potenciais passivos ambientais;
- f) Identificação dos principais impactos ambientais;
- g) Proposição de programas ambientais; e
- h) Gerenciamento de Áreas Contaminadas.

130. Com base nestas avaliações, faz-se a previsão do processo de licenciamento ambiental para o empreendimento e a proposição de medidas de controle e gerenciamento ambiental ou, quando pertinente, medidas compensatórias a serem adotadas pelo futuro Arrendatário.

131. A área denominada **SSD09**, também conhecida como Área 9 no PDZ do Porto de Salvador/BA, está localizada na extremidade nordeste da poligonal terrestre portuária. O Porto de Salvador/BA está localizado na Baía de Todos os Santos, defronte à Ilha de Itaparica, no centro da capital baiana, entre a Ponta do Monte Serrat, ao norte, e a Ponta de Santo Antônio, ao Sul.

132. A área de Arrendamento é limitada ao sul por terreno que abriga as oficinas de manutenção da CODEBA, ao norte pelo Terminal Marítimo de São Joaquim (Estação do *Ferry-Boat*), a leste pela Av. Engenheiro Oscar Pontes e a oeste pela área de expansão do Tecon Salvador.

133. A área **SSD09** é composta por um terreno com **16.707,81** m<sup>2</sup> e deverá conter toda a estrutura física e equipamentos para a recepção rodoviária, armazenagem e entrega rodoviária de carga geral, de projeto ou containerizada, instalações prediais que abrigarão escritórios, oficinas, vestiários, entre outros, um armazém, além de todos os equipamentos para a movimentação de carga geral, containerizada ou não.

134. No que se refere à pesquisa documental, observa-se que o Porto de Salvador/BA, sob responsabilidade da CODEBA, não possui licença de operação (LO), visto que esta encontra-se em fase de regularização ambiental no Ibama, sob o processo n.º 02001.006161/02-01. A Área **SSD09** pertence ao Porto de Salvador/BA, sendo utilizada como pátio público para armazenagem e, portanto, também não possui licença de operação (LO).

135. Desse modo, será responsabilidade do futuro Arrendatário, oportunamente, solicitar emissão da Licença Operacional referente às atividades a serem realizadas no Terminal ali instalado.

### XVI.1. Identificação de passivos ambientais

136. Um passivo ambiental deve ser reconhecido quando existe a obrigação por parte da Arrendatária de incorrer em custos relativos à promoção de ações de recuperação, restauração, encerramento ou remoção. Após ter ciência do passivo, este deve ser declarado ao órgão para que possam ser realizadas as ações necessárias.

137. A avaliação dos potenciais passivos ambientais foi resultado da análise documental e informações obtidas da empresa que opera atualmente o Terminal e a Autoridade Portuária.

138. Diante das informações coletadas e conforme cadastro da CETESB, a área de interesse pode ser classificada como: **Área Excluída do cadastro**.

139. O diagnóstico preliminar de passivos ambientais baseou-se nas atividades previstas para a área **SSD09**, e pra isso foram incluídas e atualizadas as informações relativas à gestão ambiental da área a partir de informações primárias e secundárias.

140. A partir das informações levantadas sobre a área **SSD09**, não houve identificação comprobatória da existência de passivos ambientais declarados.

### XVI.2. Prazo para identificação de passivos não conhecidos

141. 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 Arrendatário identifique os Passivos Ambientais não conhecidos e existentes até a data de celebração do Contrato de Arrendamento. Esses deverão 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.

#### XVII. DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

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

143. Neste contexto, cabe destacar a Lei n.º 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".

144. O Decreto n.º 8.033, de 27 de junho de 2013 que regulamenta o disposto na Lei n.º 12.815/13, e as demais disposições legais que regulam a exploração de Portos Organizados e de instalações portuárias; em seu CAPÍTULO II, Seção I, Art. 7.º, estabelece que:

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

145. 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.

#### XVIII. DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS

146. Considerando as competências da Agência Reguladora e a Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários - CPLA lá constituída, todas as comunicações dirigidas às empresas são feitas, por padrão, pela ANTAQ, em decorrência do Ofício n.º 214/2017/AECI, de 01/11/2017, encaminhado à Agência que sugeriu: "que a ANTAQ adote como procedimento padrão, o envio dos comunicados relevantes ao TCU até um dia antes da realização dos Leilões de outorgas".

#### XIX. CONCLUSÃO

147. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do Terminal **SSD09** foi concebida conforme um conjunto de diretrizes orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos Portos e Terminais portuários brasileiros.

148. Todos os aspectos legais foram rigorosamente observados, tendo havido acompanhamento por parte do TCU que manifestou-se de forma definitiva através do Despacho TCU (SEI nº 4021269) conforme abaixo:

Diante do exposto, com base no §3º do art. 2º da IN-TCU 81/2018 e no parecer emitido pela unidade técnica contido à peça 9, que contou com a anuência de seu corpo diretivo, **autorizo a dispensa da análise de mérito das desestatizações dos terminais MAC14, MAC12 e SSD59**, com fundamento no art. 2º, §§ 1º e 5º da INTCU 81/2018, restringindo o escopo do presente processo à análise da desestatização do terminal MAC11.

149. Dessa forma, sugerimos ao Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias que caso de acordo com as diretrizes expostas neste Ato Justificatório e com o EVTEA SSD09 Versão Final (SEI n.º 4028568), submeta-os à aprovação do Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários para posterior abertura de procedimento licitatório pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), e que encaminhe o EVTEA SSD09 Versão Final (SEI n.º 4028568) para a Companhia Docas da Bahia - CODEBA para conhecimento.

150. À consideração superior.

(assinado eletronicamente)

**DISNEY BARROCA NETO**



Documento assinado eletronicamente por **Disney Barroca Neto, Coordenador - Geral de Modelagem de Arrendamentos Portuários**, em 21/05/2021, às 18:01, 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](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4126491** e o código CRC **FA52A68D**.



Referência: Processo nº 50000.007300/2021-21



SEI nº 4126491

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Edifício Anexo - 1º Andar - Ala Leste - Bairro Zona Cívico-Administrativa  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: 20298827 - [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br)