



EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1
COORDENAÇÃO DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1
NOTA TÉCNICA Nº 28/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL

Brasília, 30 de junho de 2021.

PROCESSO Nº 50840.100180/2021-48**INTERESSADO: DIRETORIA DE PLANEJAMENTO****1. ASSUNTO**

1.1. Elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental referentes à área portuária localizada dentro da poligonal do Complexo Portuário de Santos, denominada área **ST53** no âmbito do planejamento setorial.

2. REFERÊNCIAS

2.1. Ofício nº 429/2020/SNPTA, de 21 de maio 2020.

3. DESTINATÁRIOS

3.1. Diretor de Planejamento da EPL; Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

4. INTRODUÇÃO

4.1. A presente Nota Técnica Conjunta tem por objetivo descrever o processo de análise e atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da área denominada **ST53**, localizada dentro da poligonal do Complexo Portuário de Santos, destinada à movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos Minerais.

4.2. A Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL foi instada por meio do Ofício nº 429/2020/SNPTA, de 21 de maio de 2020, a realizar a preparação do estudo do terminal portuário **ST53**.

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

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

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

INSTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Resolução nº 5.464-ANTAQ, de 23 de junho de 2017;	Manual de análise de EVTEA
Plano Nacional de Logística Portuária – PNL (2017);	Planejamento setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Santos (2020).	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração Portuária-REP (2014)	Planejamento setorial
Comex Stat – MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (2019)	Planejamento setorial

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

Fonte: Elaboração Própria.

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

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

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

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

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

4.10. Cabe registrar que a EPL submeteu à SNPTA-MInfra a primeira versão do estudo em fevereiro/2021. Contudo, tendo como referência o Acórdão nº 1063/2021 – TCU – Plenário, de 05/05/2021, o Poder Concedente optou por emitir novas diretrizes à EPL no sentido de acolher determinação da Corte de Contas e revisar do estudo previamente a Audiência Pública. Assim, a presente versão do estudo foi denominada "**rev1**".

5. CONTEXTUALIZAÇÃO

5.1. Em um contexto histórico recente, o TCU realizou processo de acompanhamento e análise dos estudos de viabilidade e minutas de editais e contratos referentes ao Bloco 1 do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP do Governo Federal. Os referidos estudos e minutas foram encaminhados para análise em outubro de 2013, tendo sido realizados os seguintes procedimentos de acompanhamento:

- 15/10/2013 – Autuado no TCU, o Processo TC 029.083/2013-3, para análise dos editais de licitação referentes ao Bloco 1 do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal (Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e terminais de Outeiro e Miramar).
- 11/12/2013 – Exarado o Acórdão nº 3.661/2013/TCU-Plenário, que condicionou a publicação dos editais de licitação à adoção de 19 providências:
- 30/12/2013 – Apresentado pela Advocacia-Geral da União – AGU o Pedido de Reexame em face do Acórdão nº 3.661/2013/TCU-Plenário, reconhecendo a contribuição do acórdão para o aprimoramento dos procedimentos licitatórios, mas fazendo ressalvas sobre um de seus itens (9.1) e quatro de seus subitens: (9.1.13; 9.1.14; 9.1.15 e 9.1.17), agrupados em três temas: condicionamento de que todas as providências sejam atendidas para que se publiquem os editais de licitação; necessidade de utilização dos estudos da USP para definição das tarifas utilizadas nos estudos; e imposição de tarifas-teto para todos os terminais do programa.
- 24/1/2014 – Protocolado no TCU documento atestando o atendimento de 15 das 19 providências indicadas nos subitens do Acórdão nº 3.661/2013.
- 25/2/2014 – Autuado no TCU o Processo nº 004.440/2014-5 (atualmente apensado ao processo principal 029.083/2013-3), para monitoramento das condicionantes estabelecidas no Acórdão nº 3.661/2013.
- 11/6/2014 – Exarado, no Processo nº 004.440/2014-5, o Acórdão nº 1.555/2014/TCU-Plenário, atestando o cumprimento de 15 das 19 condicionantes:
- Na sequência, o Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo opôs Embargos de Declaração, alegando supostas omissões e contradições no Acórdão nº 1.555/2014, que havia atestado o cumprimento de 15 das 19 condicionantes. O embargante alegou, em suma, que: (i) cabe ao Poder Legislativo monitorar os gastos públicos, com o auxílio do TCU; (ii) na condição de autor de representação autuada sob o nº TC 012.687/2013-8 (que questiona a legalidade da Portaria nº 38/2013, da SEP/PR), o referido deputado dispõe de legitimidade para defender os interesses da Nação; e (iii) que os fatos apontados na referida representação guardam sintonia com o objeto do processo TC 004.440/2014-5.
- 18/7/2014 – Conhecimento via despacho do TCU, dos Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo.
- 25/7/2014 – Interposto pela AGU, agravo em face do despacho anterior, alegando ilegitimidade do embargante, sob o fundamento de que o parlamentar não seria parte nem terceiro interessado no processo em questão.
- 12/11/2014 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 3.143/2014/TCU-Plenário, negando provimento ao Agravo interposto pela AGU.
- 11/3/2015 – Pedido de vistas ao Processo nº 029.083/2013-3, pelo Ministro Vital do Rêgo, em Sessão Ordinária do Plenário do TCU.
- 15/4/2015 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 828/2015/TCU-Plenário, negando provimento aos Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo.
- 6/5/2015 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, autorizando as licitações do Bloco 1 do PAP.
- 31/7/2015 – Solicitados pela Seinfra/Hidroferrovias do TCU à SEP/PR, esclarecimentos sobre os estudos referentes ao Bloco 1, Fase 1 (áreas prioritárias) do PAP.
- 11/8/2015 – Enviados pela SEP/PR ao TCU, os esclarecimentos em relação a todos os questionamentos levantados.
- 30/9/2015 – Proferido, pelo o Acórdão nº 2.413/2015/TCU-Plenário, atestando que não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhassem o regular prosseguimento do processo licitatório do Bloco 1, Fase 1, do PAP, tendo determinado o seguinte:
- 23/11/2016 – Publicação do Acórdão nº 2.990/2016/TCU-Plenário, dando autorização à instauração do procedimento licitatório do Leilão n. 01/2017-ANTAQ, referente ao Terminal de Trigo do Rio de Janeiro;
- 29/11/2017 – Publicação do Acórdão nº 2.666/2017/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame de áreas não afeta às operações portuárias destinadas à movimentação de GLP (Gás liquefeito de Petróleo) em Belém/PA, áreas BEL05, BEL06 e MIR01;
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 122/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal portuário destinado à movimentação de veículos do porto de Paranaíba/PR, denominado PAR12 no âmbito do planejamento setorial.
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 123/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação dos certames dos terminais portuários destinados à movimentação de carga geral, prioritariamente papel e celulose, localizados nos portos de Itaquí/MA e Paranaíba/PR, denominados IQI18 e PAR01, respectivamente, no âmbito do planejamento setorial.
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 124/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal voltado à movimentação e armazenagem de cavacos de madeira a granel para exportação no Porto de Santana/AP denominado MCP01 no âmbito do planejamento setorial;
- 26/09/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.261/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal portuário destinado à movimentação de grânéis líquidos combustíveis do porto de Vitória/ES, denominado VIX30 no âmbito do planejamento setorial.
- 24/10/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.436/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de grânéis líquidos combustíveis do porto de Cabedelo/PB, denominados AI-01, AE-10 e AE-11 no âmbito do planejamento setorial.
- 28/11/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.732/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de grânéis líquidos combustíveis do Complexo Portuário Belém/Vila do Conde, denominados BEL02A, BEL02B, BEL04, BEL08, BEL09 e VDC12 no âmbito do planejamento setorial.
- 13/03/2019 – Publicação do Acórdão nº 490/2019/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de grânéis líquidos combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, denominado STS13A no âmbito do planejamento setorial.
- 19/02/2020 – Publicação do Acórdão nº 352/2020/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de grânéis líquidos combustíveis do Complexo Portuário de Itaquí-MA, denominados IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13 no âmbito do planejamento setorial.
- 01/04/2020 – Publicação do Acórdão nº 736/2020/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de carga geral especialmente celulose no Complexo Portuário de Santos-SP, denominados STS14 e STS14A no âmbito do planejamento setorial.
- 05/08/2020 – Publicação do Acórdão nº 2020/2020/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granel sólido mineral e vegetal no Complexo Portuário de Aratu-BA, denominados ATU12 e ATU18 no âmbito do planejamento setorial.
- 13/08/2020 – Publicação do Acórdão nº 2116/2020 – TCU-Plenário, deliberando pela ausência de inconsistência que obste o regular prosseguimento do processo concessório do terminal portuário denominado MAC10, localizado no Porto de Maceió-AL.
- 21/10/2020 – Publicação do Acórdão nº 2795/2020 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise do terminal portuário denominado PEL01, localizado no Porto de Pelotas-RS, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.
- 02/12/2020 - Publicação do Acórdão nº 3263/2020 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise dos terminais portuários denominados IQI03, IQI11, IQI12, IQI13, localizados no Porto de Itaquí-MA, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.
- 08/12/2020 - Publicação do Acórdão nº 4058/2020 – TCU-Plenário, arquivando o processo de análise do terminal portuário denominado MCP02, localizado no Porto de Santana-AP, sem a necessidade de manifestação prévia da corte de contas.

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

6. O ESTUDO

6.1. O estudo foi atualizado pela Empresa de Planejamento e Logística-EPL, conforme determinação do Ofício nº 429/2020/SNPTA, de 21 de maio de 2020.

6.2. Nos dias 04,05 e 06 de novembro de 2020, foi realizada visita técnica ao terminal em questão pela equipe técnica da Empresa de Planejamento e Logística - EPL.

- 6.3. Em fevereiro de 2021 a EPL submeteu a primeira versão do estudo à SNPTA-MInfra.
- 6.4. Inicialmente, em observância às recomendações e determinações do Tribunal de Contas da União – TCU adotou-se a estrutura organizacional dos demais estudos do Governo Federal, que tem por objetivo possibilitar que os licitantes venham a ter informações mais completas sobre o projeto, facilitando a tomada de decisão e dando mais transparência ao processo.
- 6.5. Neste sentido, a seguir, apresenta-se a estrutura do EVTEA.
- Seção A – Apresentação;
 - Seção B – Estudo de Mercado;
 - Seção C – Engenharia;
 - Seção D – Operacional;
 - Seção E – Financeiro;
 - Seção F – Ambiental.
- 6.6. Após Acórdão nº 1063/2021 – TCU – Plenário, de 05/05/2021, foi encaminhado e-mail de 17/05/2021 da Secretaria Nacional de Portos para a EPL (SEI 4238924), o qual determina as novas diretrizes para realização do estudo. O que ensejou a presente versão do estudo, denominado "**rev1**".
- 6.7. A seguir, discorre-se sobre as análises e atualizações realizadas em cada seção do estudo.

Seção A – APRESENTAÇÃO

- 6.8. A "Seção A – Apresentação" disponibiliza informações obrigatórias sobre o EVTEA, em atendimento à norma que regulamenta a elaboração e estudos de viabilidade de arrendamentos do setor portuário– Resolução nº 3.220-ANTAQ/2014, podendo-se citar:
- Justificativa para o projeto;
 - Data-base do estudo;
 - Responsabilidade técnica sobre a elaboração e atualização do estudo;
 - Padrão normativo do estudo;
 - Descrição do Porto; e
 - Descrição da Área.
- 6.9. Nessa seção, foi realizada uma descrição da atual classificação da área **ST553** no âmbito do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), além da apresentação das condições atuais do porto, tal como descrito no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019). Também foi indicada a localização exata da área a ser arrendada, seu perímetro e dimensão.
- 6.10. Em síntese, são abordadas informações gerais do estudo, incluindo aquelas relacionadas à atualização do estudo e às novas exigências normativas em razão da Resolução nº 3.220-ANTAQ/2014.

Seção B – Estudo de Mercado

- 6.11. A análise de demanda por movimentação portuária no terminal de granel sólido mineral, na área **ST553** tem por objetivo verificar a viabilidade econômica do empreendimento, orientando o dimensionamento e o porte do projeto. Essa análise é realizada a partir da avaliação do mercado e tem como resultado projeções de demanda em nível macro e micro.
- 6.12. Segundo os dados apresentados pela Autoridade Portuária de Santos, em 2020, o Complexo Portuário de Santos movimentou 11,7 milhões de toneladas de granéis sólidos minerais e, em 2019, 10,8 milhões de toneladas em toneladas, sendo que os fertilizantes e os adubos representaram 62,92% do total movimentado em 2020, 19,31% referente a movimentação de enxofre e 10,19% de sal.
- 6.13. Para a área de arrendamento **ST553** define-se como demanda mais relevante de graneis sólidos minerais os fertilizantes, os adubos e os sulfatos. Nesse sentido, o futuro terminal **ST553**, tem potencial para atrair a demanda de fertilizantes e adubos importados com destino, principalmente, aos estados de São Paulo, Mato Grosso, Minas Gerais e Goiás.
- 6.14. Para estimar a demanda macro potencial relativa à área de arrendamento **ST553**, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:
- Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP (2019), atualização da projeção de demanda e carregamento da malha (Ano Base de 2018);
 - Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);
 - Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA;
 - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ - 2020); e
 - Estatística Fertilizante - Associação Nacional para difusão de Adubos (ANDA).
- 6.15. Com base nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019), nas Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e nos dados históricos sobre a importação de fertilizantes e adubos disponibilizados pela Associação Nacional para difusão de Adubos (ANDA), projeta-se a demanda macro total para o horizonte de projeto, com início no ano de 2023 até o ano de 2047. Posteriormente, a demanda macro identificada será segregada entre os participantes de mercado de forma a calcular a demanda micro para o terminal **ST553**.
- 6.16. Contudo, verifica-se que as projeções de demanda macro, no cenário tendencial, do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019), ano base 2018, estão defasadas visto que a movimentação de fertilizantes no Complexo Portuário de Santos em 2020 atingiu 7,3 milhões de toneladas contra 4,8 milhões de toneladas previstas, inicialmente, pelo Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019).
- 6.17. Destaca-se que a demanda interna de fertilizantes é atendida por meio das importações, visto que a produção nacional de fertilizantes não atende ao consumo interno.
- 6.18. Nesse sentido, para estimar a demanda macro de fertilizantes/adubos do Complexo Portuário de Santos considera-se o crescimento da safra dos principais produtos agrícolas entre 2020 a 2030, tendo em vista que há uma correlação direta entre a produção agropecuária e o consumo de fertilizantes.
- 6.19. Assim, projeta-se que as importações de fertilizantes e adubos no Brasil crescerão a uma taxa anual de 2,28% aa entre 2020 e 2030, considerando o crescimento ponderado da produção agrícola do país, no cenário tendencial. Para o período entre 2030 e 2047 adotaram-se as taxas de crescimento do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019).
- 6.20. Em 2019, o Brasil importou 29.511 mil toneladas de fertilizantes intermediários e 2.247 mil toneladas de fosfato natural (matéria prima) sendo que o Complexo Portuário de Santos participou com 21,86% deste total, correspondendo a 6.942 toneladas. Para 2020, projeta-se a importação de fertilizantes/adubos e fosfato natural em 32.484 mil toneladas com participação do Complexo Portuário de Santos em 22,68% equivalente a 7.367 mil toneladas.
- 6.21. Estima-se que a demanda macro capturada de fertilizantes e adubos pelo Complexo Portuário de Santos será em torno de 23,38%, correspondendo à participação média de fertilizantes entre 2019 e 2020 do total de fertilizantes importados pelo Brasil, com acréscimo de 5%.
- 6.22. Para projetar a taxa de crescimento da demanda macro de sulfato dissódico, no período entre 2023 a 2047, considera-se a taxa média ponderada de crescimento dos fertilizantes e do sal do Plano Mestre do Complexo de Santos, no cenário tendencial, equivalente a 1,96% a.a, tendo em vista que não há taxa crescimento específica para este produto que é um tipo de sal.

6.23. Para a análise do potencial de atração de cargas para o Terminal **ST53**, foram feitas análises dinâmicas da demanda de todas as cargas de granel sólido mineral, considerando-se a capacidade instalada no Complexo. Para as análises, foram utilizadas informações tanto do Plano Mestre quanto das extraídas da visita técnica realizada.

6.24. Para estimar a demanda micro faz-se necessário identificar as capacidades instaladas e planejadas e o giro médio de estoque. Consideram-se em termos de capacidades as infraestruturas de armazenagem, berços de atracação e expedição. Assim, foram definidas as seguintes informações e premissas para cada carga a ser movimentada no terminal **ST53**:

- Capacidade efetiva das instalações em operação;
- Capacidade estimada das instalações futuras.

6.25. O giro futuro do terminal **ST53** foi estimado em 20 giros por ano, tendo em vista o melhor giro verificado no terminal TIPLAM em 2020 com 10% de ganho de eficiência e o giro estimado para o terminal STS20, bem como a melhoria do fluxo operacional dos terminais de granéis sólidos minerais da margem direita do Complexo Portuário de Santos que ocorrerá em função do projeto de construção de uma pera ferroviária no terminal. Observa-se que os terminais de granéis sólidos minerais da margem esquerda, TIPLAM e TERMAG, são atendidos majoritariamente pelo modal ferroviário.

6.26. Em 2020, a descarga direta de fertilizantes, sulfato dissódico e carbonato de sódio (barrilha) foram de 2.237 mil de toneladas em diversos berços públicos no Porto de Santos. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ/2020 estima uma queda na oferta de berços públicos, visto que a dedicação dos berços aos terminais contíguos possibilitará a modernização e adequação das infraestruturas do cais, ganhando mais eficiência nas operações dos terminais. Nesse sentido, o PDZ/2020 destina as áreas existentes entre o píer da Alamoia e o terminal da BTP (que atualmente não apresentam uso operacional), à realização de operações e atividades multipropósito.

6.27. Nesse sentido, estima-se a celebração contratual do terminal **ST53** em 2023 sendo que os primeiros quatro (4) anos contratuais destinam-se à obras, regularização de licenças e autorizações do empreendimento pelo novo arrendatário, caracterizado como período pré-operacional.

6.28. A partir de 2026, terá início as atividades operacionais do terminal **ST53**, tendo em vista a capacidade estática a ser implantada de 80.000 toneladas de armazenagem na primeira fase e 197.947 toneladas na segunda fase, totalizando 277.947 toneladas de capacidade estática para as movimentações de fertilizantes e sulfatos, com participação de mercado prevista de 12,80% em 2026 e 35,20% entre 2027 e 2047 do total da demanda macro de granéis sólidos minerais do Complexo Portuário de Santos.

Cálculo da Movimentação Mínima Exigida (MME)

6.29. O indicador de quantidade de carga movimentada por meio aquaviário, denominado Movimentação Mínima Exigida – MME tem por objetivo criar mecanismos de compartilhamento de risco entre o Poder Concedente e o arrendatário, utilizando-se de métrica pré-definida.

6.30. A métrica de movimentação aquaviária traz consigo premissas de capacidade estática e giro de estoque, sintetizando esses elementos em único indicador, facilmente mensurado.

6.31. Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento **ST53**, utilizou-se a movimentação histórica observada na importação de fertilizantes/adubos e sulfato dissódico no sistema ComexStats do ano de 2000 a 2019 no Complexo Portuário de Santos.

6.32. A partir desses dados calcula-se uma banda de variação, denominada fator α (alpha), conforme metodologia abaixo:

- Passo 1: Calcular o desvio padrão do universo amostral no período analisado;
- Passo 2: Calcular a média aritmética simples dos valores de todo o universo amostral no período analisado;
- Passo 3: Calcular o percentual do desvio padrão do “passo 1” em relação à média do “passo 2”;
- Passo 4: Aplicar o percentual do “passo 3” sobre cenário tendencial (base), como redutor. Isto definirá a série de MME para o contrato.

6.33. No caso do arrendamento **ST53**, o alpha foi baseado no histórico de movimentação anual nacional de nitrato de amônia, fosfato de cálcio e sulfato dissódico, considerando as participações de cada produto no Complexo de Portuário de Santos.

6.34. Para a área de arrendamento **ST53**, chega-se à banda de variação α (alpha) ponderada no valor de **35,66%** para granéis sólidos minerais.

Estimativa de Preço

6.35. As estimativas de preço para o terminal de granéis sólidos minerais têm por objetivo remunerar as atividades realizadas nos terminais, tais como recebimento, armazenagem e expedição dos produtos.

6.36. 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. Portanto, vale destacar que o estabelecimento do nível de preços que será efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação, observada as regras de concorrência e abusividade de preços.

6.37. Para a cobrança do terminal em questão definiu-se uma remuneração básica que engloba todos os serviços que possam ser solicitados pelo usuário.

6.38. Para estimar a receita média unitária do terminal procedeu-se o levantamento em sítios eletrônicos dos preços praticados pelos terminais aquaviários das cargas objeto do **ST53**. Os resultados das pesquisas dos preços, bem como as receitas médias unitárias, podem ser encontradas na Seção B do Estudo.

Seção C – ENGENHARIA

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

6.40. Cabe destacar que o layout final do terminal **ST53**, o dimensionamento das estruturas e medidas de segurança são prerrogativas do vencedor do leilão, observadas as condicionantes contratuais e editalícias.

6.41. A área **ST53** constitui-se como uma área para instalação portuária, caracterizada como *brownfield* (previamente ocupada por estruturas permanentes), destinada à implantação de empreendimento para movimentação, armazenagem e distribuição de granéis minerais, localizada no Complexo Portuário de Santos, com área total de **87.891 m²**.

6.42. Com base no porte final projetado para o terminal **ST53**, foram estabelecidas as intervenções e investimentos a serem realizados pelo futuro arrendatário, conforme Anexo C-2: Capex, no valor total de **R\$ 586,7 milhões (data-base outubro/2020)**.

6.43. Os **ativos existentes** foram relacionados levando em consideração subsídios fornecidos pela Autoridade Portuária. Ante o exposto, foram estabelecidos os valores dos ativos, conforme Seção E, Financeiros – Ativos Existentes, no valor total de **R\$ 20,1 milhões (data-base outubro/2020)**.

- 6.44. Segundo a metodologia exposta, procedeu-se ao dimensionamento da área e das estruturas operacionais necessárias à operação do Terminal, cuja metodologia está demonstrada no próprio estudo (Seção C – Engenharia).
- 6.45. O dimensionamento do terminal teve como premissa atender a demanda projetada para 25 anos de contrato, com suas respectivas capacidades. Para maiores detalhes, consultar Seção B – Estudos de Mercado.
- 6.46. As intervenções relacionadas ao CAPEX têm como ponto de partida realizar investimentos para o desenvolvimento do Terminal, adequações necessárias, instalação de novos equipamentos e serviços de infraestrutura da área de arrendamento.
- 6.47. Destaca-se que a efetiva solução de engenharia caberá ao futuro arrendatário, com base nas capacidades e níveis de serviço projetados e nas demais obrigações de edital e contrato.
- 6.48. A área de arrendamento **ST53** será atendida pelo cais público junto ao berço de atracação, compreendendo o berço atual “curva 23” e “armazém frigorífico”, do Cais de Outeirinhos, conforme ilustrado na figura 1.

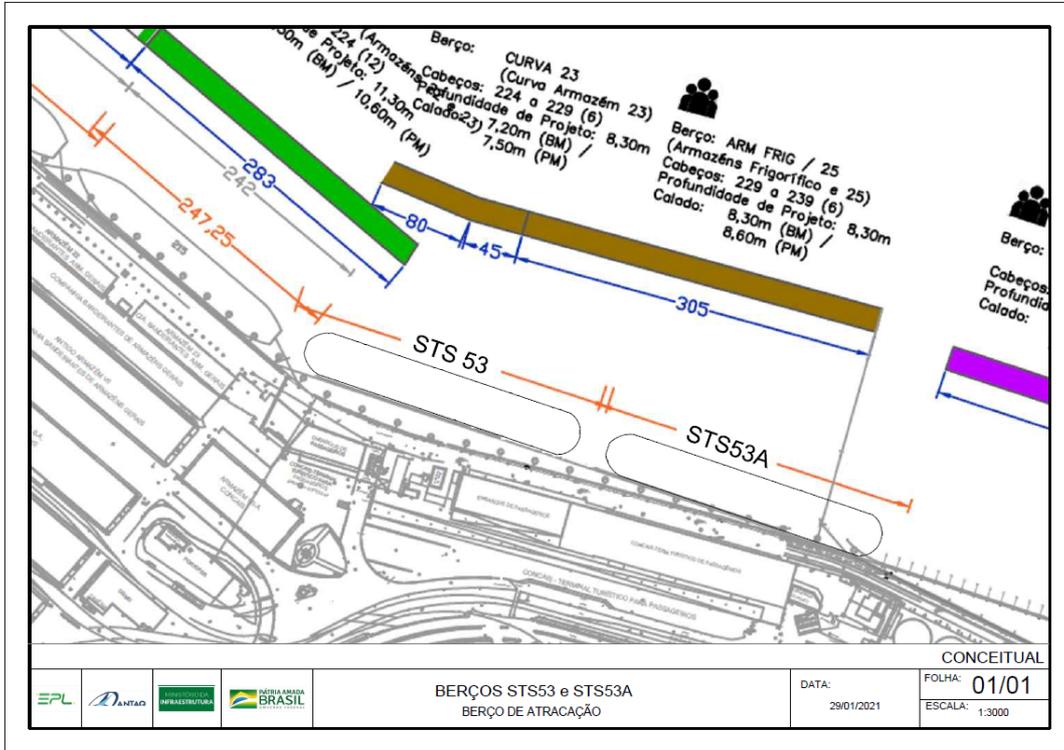


Figura 2: Projeção de berços STS53 e STS53A
Fonte: Elaboração própria

- 6.49. Os custos unitários foram referenciados em dados oficiais do governo, a saber, no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, SINAPI, SICRO, composições de custos EPL, pesquisas de mercado e subsídios da Autoridade Portuária.
- 6.50. O item “**Sistema de Combate a Incêndio**” teve como referência o custo unitário do Sistema de Custos Portuários (SICPORT), que estima os valores para Instalações para combate a incêndio do terminal como 0,3% do valor total das obras civis. Após cálculo do valor foi realizada atualização por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (outubro 2020).
- 6.51. O item “**Armazém**” teve o valor unitário médio aproveitado dos 4 (quatro) EVTEA’s e 2 (dois) projetos executivos de arrendatários que foram apresentados junto à ANTAQ, entre jul/2014 e jun/2017. A metodologia exposta foi utilizada para estudos pretéritos do IQ18, STS20 e PAR01, do Programa de Arrendamento Portuário, desenvolvidos no âmbito do Poder Concedente, submetidos e aprovados pelo Tribunal de Contas da União - TCU (Acórdão TCU Nº 123/2018 – Plenário, de 24/01/2018 - IQ18 e PAR01), atualizados para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “estruturas em concreto”), para o valor médio de R\$ 4.918,66.

ESTUDOS REFERENCIAIS							
Item	Marca	Capacidade	Especificação	Preço R\$	Data base	Moeda	Preço at
Construção de armazém	Armz. de sal novo	70.000t, 9.200 m ²	EVTEA Pérola (sem deliberação da Antaq)	3.643,07	nov/15	BR	
Construção de armazém	Armazém		*EVTEA LIBRA	4.128,66	jun/16	BR	
Construção de armazém	Armz. de fertilizante		*EVTEA FOSPAR	3.240,80	jun/16	BR	
Construção de armazém	Armz. de fertilizante		*EVTEA TPPF	3.760,88	jun/16	BR	
Construção de armazém	Armz 39	72.000t, 7.488 m ²	**EVTEA ADM - Projeto Executivo (construção civil, ajustado p	4.454,53	jun/17	BR	
Construção de armazém	Armz X	95.000t, 9.200 m ²	**EVTEA Elevações Portuárias (RUMO)	4.041,26	jul/14	BR	
Construção de armazém	Valor médio		Valor médio	3.878,20	-	BR	

Tabela 3: Estudos referenciais
Fonte: Elaboração própria

- 6.52. O item “**Dragagem de Aprofundamento**” teve o valor obtido com base no cálculo de volume e preço unitário de contratos anteriores da então Companhia Docas de São Paulo (CODESP) na região do Cais de Outeirinhos, posteriormente atualizado para a data-base de outubro/2020 por meio do índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “Dragagem”). Foi prevista a necessidade de dragagem de 34.416m³ (volume in situ) a um custo unitário de R\$65,99.
- 6.53. O item “**Derrocamento do berço de atracação**” teve o valor obtido com base no cálculo de volume e preço unitário do contrato SEP/PR nº 10/2010, cujo objeto foi a obra de derrocamento da Pedra de Tefé, posteriormente atualizado para a data-base de outubro/2020 por meio do índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “Obras Complementares”). Foi prevista a necessidade de derrocamento e remoção de 2.601m³ (volume in situ) a um custo unitário de R\$ 885,95.
- 6.54. O cálculo de **volumes de dragagem e derrocamento** teve início com a avaliação de dados disponíveis. A Autoridade Portuária de Santos (Santos Port Authority-SPA) disponibilizou a planta cadastral do porto, traçado geométrico dos acessos aquaviários, estudos sobre o projeto de alinhamento do Cais de Outeirinhos, boletins de sondagens geotécnicas, perfis geotécnicos, levantamentos hidrográficos, levantamentos sísmicos de áreas próximas. Adicionalmente, como material de apoio, recorreu-se à carta náutica nº 1712 e informações decorrentes da obra de derrocamento da Pedra de Tefé, realizada no âmbito do Programa Nacional de Dragagem, entre 2010 e 2012.

6.55. A planta cadastral do porto contém a delimitação de áreas do Porto Organizado de Santos e elementos importantes da infraestrutura existente. Desse documento, foram extraídas as posições dos cabeços de amarração na região do atual Cais de Outeirinhos para facilitar a identificação de áreas de interesse na estruturação dos quantitativos de dragagem e derrocamento. O traçado geométrico dos acessos aquaviários em formato digital foi extraído do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, diretamente do sítio eletrônico da autoridade portuária. Tais arquivos foram importantes para verificar os distanciamentos e condições atuais do canal de navegação.

6.56. O estudo sobre o projeto de alinhamento do Cais de Outeirinhos foi um produto gerado no âmbito do contrato DP/29.2013, de 23 de abril de 2013, entre a então Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) e a empresa Exe Engenharia Ltda. Nos relatórios analisados, foi possível identificar os perfis geotécnicos com caracterização do material de subsuperfície e boletins de sondagem. Esses dados foram fundamentais para verificação do ângulo de mergulho da laje rochosa e a espessura das camadas de material a ser dragado até a cota de projeto.

6.57. O modelo utilizado para o cálculo de volume foi composto por batimetrias fornecidas pela autoridade portuária. Tais dados foram coletados entre outubro de 2020 e janeiro de 2021 no âmbito do contrato DIPRE.28/2019, sendo os levantamentos hidrográficos devidamente autorizados pela Marinha do Brasil. O arquivo em formato xyz com raio de 1m foi interpretado no software ArcGIS e compôs uma planta de integração de dados, juntamente com os dados anteriormente citados nos parágrafos acima. Os levantamentos sísmicos foram executados como parte dos estudos necessários para o Plano Básico de Implantação (PBI) da empresa Hidrovias do Brasil S.A., signatária do contrato de arrendamento 01/2020 para exploração da área vizinha ao terminal ST553A. Assim, parte desses dados sísmicos subsidiou o cálculo de volume de material a ser derrocado.

6.58. A figura abaixo ilustra essa integração entre os dados geotécnicos, parâmetros da obra de alinhamento do cais, dos dados batimétricos e referências locais retiradas da planta cadastral do porto (cabeços de amarração e respectiva numeração). As tonalidades em azul escuro indicam as maiores profundidades do acesso aquaviário. A situação atual pode ser verificada também pelas isóbatas: as linhas vermelhas indicam a profundidade de -15,5m, as azuis representam as profundidades maiores que -15,5m, e as amarelas, as menores. Foi possível verificar ainda a inexistência de discrepâncias relevantes entre a Carta Náutica nº 1712 e os levantamentos batimétricos utilizados. As linhas pretas demarcam os perímetros dos futuros berços, criados após a obra de alinhamento do Cais de Outeirinhos, e os triângulos são os locais onde foram realizadas as sondagens mistas para a elaboração dos perfis geotécnicos.

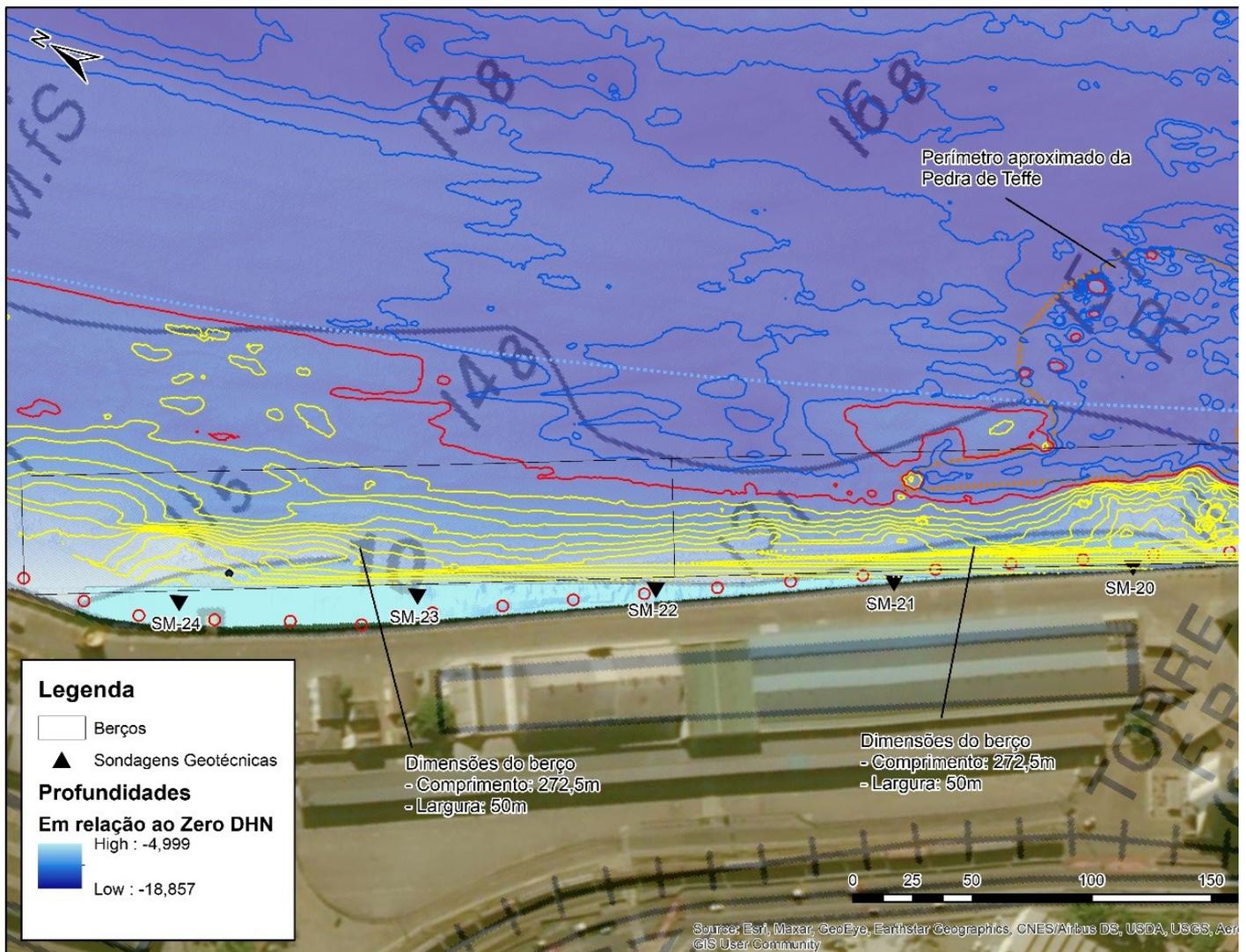


Figura 4: Dimensões e localização dos berços

Fonte: Elaboração própria

6.59. A sondagem geotécnica SM-24 registra presença de rocha gnáissica a uma profundidade de 14,65m DHN sob uma camada de aproximadamente 2,00m de aterro rachão (composto por fragmentos rochosos de diâmetros variáveis). Entre as profundidades de -7,90m e -12,60m, o material varia entre as frações silte e argila com nível de compactação variável. A uma distância horizontal de 100m desse furo, a sondagem geotécnica SM-23 indica ocorrência de rocha maciça somente a uma cota de -23,45m DHN, coberta por uma camada sedimentar de aproximadamente 12,85m de espessura variando entre as frações silte, areia e argila. Considerando que a sondagem SM-22 indicou presença rochosa somente a uma cota de -18,71m, conclui-se que haverá necessidade de obras de derrocamento somente na porção norte do berço.

6.60. Dessa forma, o cálculo de volume de derrocamento adotou como premissa uma inclinação de cerca de 5° da laje rochosa e cota de dragagem de -15,5m, sendo -15m a cota de projeto acrescida de 0,5m de margem de segurança. O derrocamento será executado nas áreas entre os cabeços 223 e 227, paralelamente ao futuro alinhamento do Cais de Outeirinhos. A largura estimada da laje rochosa foi de 25m medidos a uma distância perpendicular do paramento do cais, dadas as profundidades observadas no entorno e a conformação das isóbatas nesta porção do berço.

6.61. O volume de dragagem foi calculado pelo software ArcGIS para toda a área do berço com cota de dragagem definida em -15,5m DHN. Para as áreas com previsão de derrocamento, entende-se que haverá necessidade de dragagem do sedimento entre as cotas de -7,90m e -11,22m. A figura a seguir ilustra as áreas de dragagem e derrocamento, bem como o perfil geotécnico traçado com base nas sondagens mistas. No levantamento sísmico, foram identificados ainda altos fundos de material resistente nas cotas entre -10,2m e 11,0m, complementando o entendimento obtido a partir da integração dos dados.

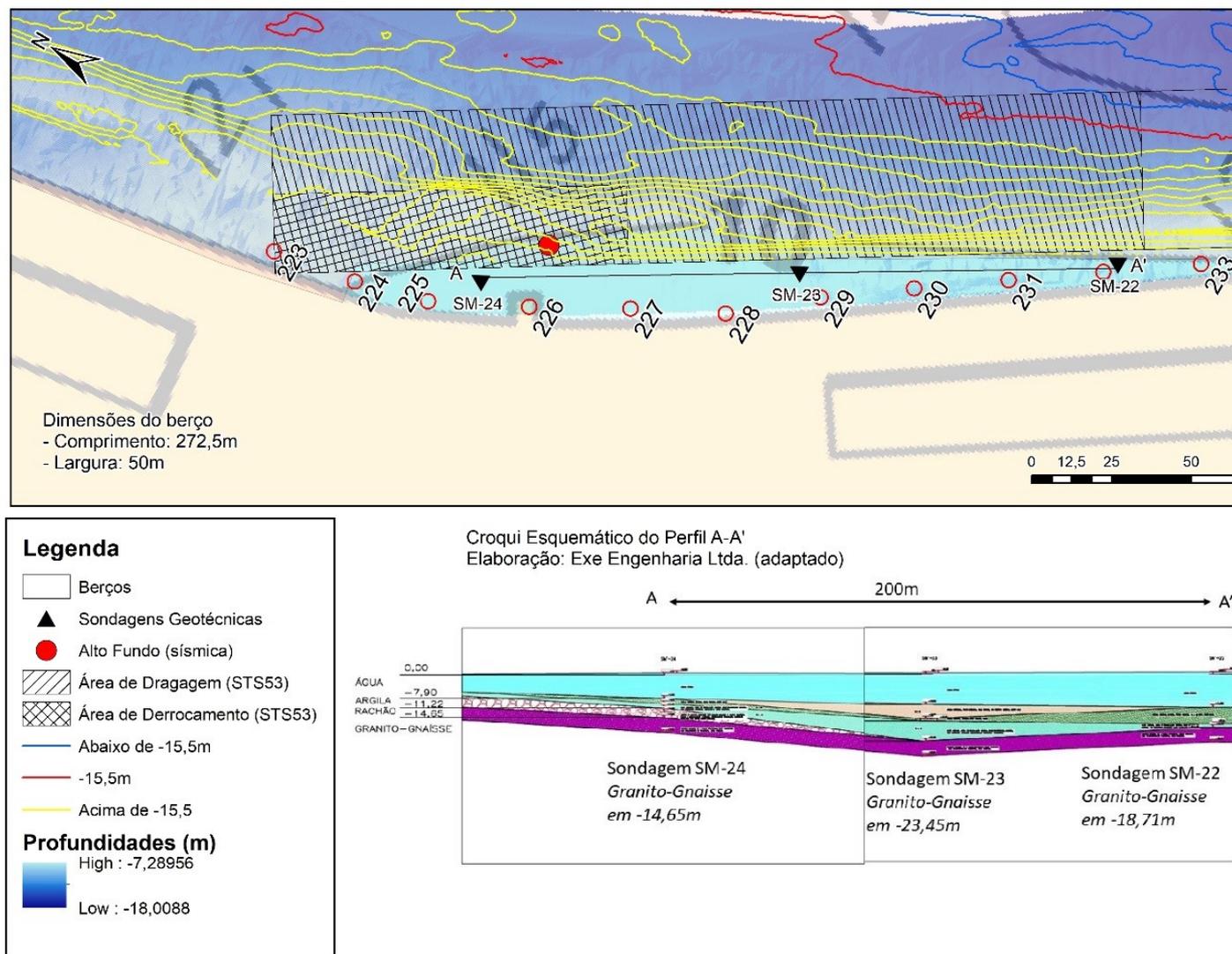


Figura 5: Cálculo de volumes de dragagem e derrocamento
 Fonte: Elaboração própria

6.62. O item **"Balança Rodoviária"** teve pesquisa de mercado realizada pela EPL em 02/2018 (modelo Toledo 950i), no âmbito do estudo do terminal SUA05, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Equipamentos).

6.63. O item **"Descarregador de navios garra (grab ship unloader)"** teve a previsão de aquisição de dois equipamentos com *grab's* (guindastes sobre trilhos, bitola entre trilhos mínima de 13 metros), de capacidade nominal unitária de 1500 t/h. O custo unitário foi estabelecido através de pesquisa de mercado realizada pela EPL (modelo Konecranes-Gottwald GHSK 7424B), grab de 49,5 m³ (modelo Peiner-Smag), atualizado para data-base de outubro/2020 via conversão de moeda Euro-Reais.

6.64. O item **"Moega de Recepção"** foi estimado com base em pesquisa de mercado realizada pela EPL (Funil Ecológico da RIMAC), atualizado para data-base de outubro/2020 via conversão de moeda Euro-Reais.

6.65. Os itens **"Correia Transportadora 3.000 t/h"**, **"Sistemas de despoeiramento por transportadores e por moega ferroviária"**, **"Pá carregadeira"**, **"Torre de Transferência"** e **"Balança de Fluxo"** tiveram o custo unitário estabelecido com base em referência no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (itens Equipamentos).

6.66. O item **"Cercamento muro"** teve o valor obtido com base no custo unitário do Sistema de Custos Portuários SICPORT data 07/2010, modelo Guardrail em concreto armado, 0,70 x 0,80 x 2,50m, posteriormente atualizado para a data-base de outubro/2020 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item "Obras complementares"). O quantitativo foi estimado através do perímetro da área projetada para o terminal, layout delimitação da área.

6.67. O item **"Sistema de expedição ferroviária"** foi estimado com base no valor de equipamento similar identificado no EVTEA Pérola (moega de recepção), no âmbito das análises do estudo do terminal STS20, atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Equipamentos).

6.68. Os itens **"Correia Transportadora de 1.500 t/h"** e **"Elevador de Canecas 1.500 t/h"** tiveram o custo unitário aproveitado de pesquisa de mercado realizada pela EPL, no âmbito do estudo do terminal ATU18, em 10/2019 (equipamentos do Grupo Zhengchang), atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Equipamentos).

6.69. O item **"Subestação de Energia Elétrica"** foi estimado com base nos valores de estudos pretéritos CODEBA (data-base 08/2012), atualizado para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Rede Elétrica).

6.70. O item **"Demolição do Armazém existente"** teve o valor aproveitado do EVTEA da empresa Elevações Portuárias (então RUMO) para demolição do Armazém X no Porto de Santos, de 9.200 m², no valor unitário de R\$ 71,52, data-base de jul/2014, atualizado pelo Índice de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Obras complementares) para o valor de R\$ 92,41, data-base novembro/2020.

6.71. Os itens “**Ramal Ferroviário Interno**” e “**AMV**” tiveram os preços unitários aproveitados de estudos pretéritos do IQ18 e PAR01, do Programa de Arrendamento Portuário, desenvolvidos no âmbito do Poder Concedente, submetidos e aprovados pelo Tribunal de Contas da União - TCU (Acórdão TCU Nº 123/2018 – Plenário, de 24/01/2018 - IQ18 e PAR01), atualizados para data-base de outubro/2020 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “linhas férreas”).

6.72. Por fim, o item “**Obra de alinhamento do cais entre os cabeços 239 e 223**”, teve o custo unitário definido através dos valores estabelecidos originalmente no **Contrato DP/30.2012**, celebrado em 19/07/2012, entre a CODESP e o Consórcio Serveng/ CONSTREMAC/CONSTRAN, tendo como objeto “a execução das obras de construção e adequação para alinhamento do Cais de Outeirinhos no Porto de Santos/SP”, com prazo de vigência de 26 (vinte e seis) meses, para o remanescente contratual não executado (Segmentos 5, 6 e 7); além de subsídios fornecidos pela SPA para divisão de serviços compartilhados entre as duas fases previstas da obra; e análise da equipe técnica da EPL, principalmente com itens relacionados ao cronograma de obras e dimensões dos trechos com suas respectivas variações. Os valores foram atualizados de jan/2012 para out/2020 com o Índice FGV Obras Portuárias (item “Concreto Armado”).

6.73. Quanto aos custos unitários complementares adotados para os **Ativos existentes**, foram referenciados em dados oficiais do governo, a saber, no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, SINAPI e estudos pretéritos desenvolvidos pela EPL.

6.74. A “**pavimentação e drenagem da área interna do terminal**” teve como referência o custo unitário do SINAPI, São Paulo-SP, data de 03/2019 e atualizada por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “Pavimento”) para a data-base outubro/2020. O quantitativo foi estabelecido através das áreas sobrepostas do layout existente e o novo layout conceitual, permanecendo o quantitativo da área de circulação.



RELATÓRIO DE CUSTOS POR CARACTERÍSTICA FÍSICA

DADOS GERAIS DO PROJETO		C U S T O / M ² (Valor Unitário de Referência-VUR)		
CODIGO: 13086		Data Referência Técnica		
SIGLA: PAV_TSD_2017		18/04/2019		
SITUACAO: ATIVO		Data de Preço		
ABRANGENCIA: NACIONAL		01/03/2019		
INSTITUICAO: CAIXA REFERENCIAL		LOCAL	SEM DESONERACAO (R\$)	COM DESONERACAO (R\$)
CLASSE: ESGO - VIAS - SISTEMAS VIARIOS E DE TRANSPORTE		ARACAJU	130,55	125,83
TIPO: 0056 - PAVIMENTACAO DE VIAS URBANAS		BELEM	123,54	118,84
DESCRICAO:		BELO HORIZONTE	135,79	130,48
Pavimentação asfáltica com terraplenagem e compactação do subleito (20 cm), base e sub-base com brita graduada simples (15 cm cada) e capa asfáltica em Tratamento Superficial Duplo – TSD (4 cm) com capa selante. Inclui drenagem superficial em loteamento com área total inferior a 10 hectares.		BOA VISTA	140,86	135,79
Característica - Valor da Característica - Dados Físicos		BRASILIA	143,59	138,73
ÁREA PAVIMENTAÇÃO - 1.146,32 M2		CAMPO GRANDE	125,30	120,35
Notas		CUIABA	140,03	135,13
I. Nos valores informados não está considerada a parcela do BDI.		CURITIBA	125,25	119,67
II. O VUR é obtido com a divisão do custo total pelo valor da característica física.		FLORIANOPOLIS	136,09	130,10
III. Conforme Manual de Metodologias e Conceitos do SINAPI, para algumas regiões podem ter sido adotados insumos com preço atribuído.		FORTALEZA	123,90	119,22
IV. O Projeto adotado é hipotético e orçado com a finalidade de obtenção de custos de referência, sendo imprescindível a contratação de profissional habilitado no caso concreto.		GOIANIA	133,29	127,88
V. Este relatório é apenas informativo e não guarda vínculo com qualquer outro processo da CAIXA.		JOAO PESSOA	122,78	118,26
VI. IMPORTANTE: este orçamento pode conter preços de insumos com legenda de origem Atribuídos São Paulo (AS), cabendo ao usuário analisar se o preço é adequado para sua localidade, efetuando os ajustes que entender necessários.		MACAPA	160,64	156,09
		MACEIO	133,25	128,87
		MANAUS	170,71	165,60
		NATAL	145,06	140,20
		PALMAS	133,14	128,52
		PORTO ALEGRE	130,94	125,41
		PORTO VELHO	134,19	128,99
		RECIFE	133,11	127,68
		RIO BRANCO	246,38	241,30
		RIO DE JANEIRO	143,27	137,24
		SALVADOR	142,52	137,17
		SAO LUIS	134,00	129,26
		SAO PAULO	132,91	126,78
		TERESINA	126,19	121,47
		VITORIA	133,40	128,19

março.2019

Tabela 6: Relatório de Custos – Pavimentação de vias urbanas

Fonte: Caixa/SINAPI

6.75. Por fim, para os itens “**gate - guarita**” e “**prédio administrativo**” tiveram seu preço unitário estabelecido com base nos custos unitários referenciais de composição para “Edificações administrativas: projeto referencial do Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), padrão MDS (Ministério do Desenvolvimento Social), extraído do “Catálogo de Projetos SINAPI”, sem desoneração, local **São Paulo-SP** (02/2018), posteriormente atualizado para data-base de outubro/2020 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “obras complementares”).

RELATÓRIO DE CUSTOS POR CARACTERÍSTICA FÍSICA

DADOS GERAIS DO PROJETO		C U S T O / M ² (Valor Unitário de Referência-VUR)		
CODIGO: 10619		Data Referência Técnica 17/03/2018		
SIGLA: CRAS.2017		Data de Preço 01/02/2018		
SITUAÇÃO: ATIVO		LOCAL	SEM DESONERAÇÃO	COM DESONERAÇÃO
ABRANGÊNCIA: NACIONAL		ARACAJU	1.131,82	1.079,27
INSTITUIÇÃO: CAIXA REFERENCIAL		BELEM	1.238,94	1.182,43
CLASSE: EDIF - EDIFICACOES		BELO HORIZONTE	1.151,48	1.091,21
TIPO: 0016 - 0021 - OUTROS		BOA VISTA	1.297,60	1.234,72
DESCRIÇÃO: Equipamento comunitário CRAS - Centro de Referência de Assistência Social – padrão MDS (Ministério do Desenvolvimento Social). Edificação térrea, com recepção, sala de atendimento familiar, sala de coordenação, sala multiuso, almoxarifado, copa e 2 sanitários.		BRASILIA	1.269,69	1.210,82
Característica - Valor da Característica - Dados Físicos		CAMPO GRANDE	1.197,47	1.143,31
ÁREA CONSTRUÍDA - 165,30 M2		CUIABA	1.248,50	1.189,25
		CURITIBA	1.296,34	1.226,17
		FLORIANOPOLIS	1.289,28	1.213,70
		FORTALEZA	1.231,59	1.175,56
		GOIANIA	1.222,92	1.163,34
		JOAO PESSOA	1.154,24	1.100,28
		MACAPA	1.176,77	1.118,83
		MACEIO	1.189,38	1.134,69
		MANAUS	1.331,07	1.277,15
		NATAL	1.175,47	1.120,59
		PALMAS	1.264,35	1.204,62
		PORTO ALEGRE	1.255,20	1.194,84
		PORTO VELHO	1.283,08	1.224,30
		RECIFE	1.280,19	1.221,50
		RIO BRANCO	1.337,74	1.277,36
		RIO DE JANEIRO	1.446,04	1.368,82
		SALVADOR	1.250,81	1.189,21
		SAO LUIS	1.146,44	1.091,00
		SAO PAULO	1.372,08	1.298,59
		TERESINA	1.260,44	1.206,54
		VITORIA	1.284,60	1.222,29

FEVEREIRO.2018

1_Relatórios_de_Custo/OR_Publicação/10619

Tabela 7: Relatório de Custos – Edificações
Fonte: Caixa/SINAPI

6.76. Para projetos de investimentos portuários em áreas arrendadas o benefício fiscal aplicável do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI foi considerado para as aquisições de ativos para o período de 5 anos. O quadro a seguir indica os benefícios e aplicações:

REIDI
SUSPENSÃO de PIS/PASEP (1,6%) e COFINS (7,6%) nas aquisições (para utilização ou incorporação) de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado.
<ul style="list-style-type: none"> Máquinas Materiais de Construção Prestação de Serviços Locação de máquinas

Tabela 8: Abrangência do programa de benefício fiscal Reidi.
Fonte: Elaboração Própria.

6.77. Destaca-se que os ativos beneficiados pelos regimes, não geram créditos fiscais de PIS/COFINS. Maiores detalhes sobre as premissas de dimensionamento e plantas conceituais do ST53 podem ser obtidos diretamente na Seção C – Engenharia do estudo.

Seção D – OPERACIONAL

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

6.79. Foram incluídos os seguintes indicadores operacionais:

- Consignação Média;
- Prancha Média;
- Taxa de Ocupação de Berço;
- Nível de Serviço.

6.80. Conforme diretriz do Poder Concedente, foi excluído do cálculo do item “Seguro” a Garantia de Execução do Contrato.

6.81. No estudo foi considerada uma verba no valor de **R\$ 481.536,85**, referente à elaboração e atualização do estudo, além de verba para realização do leilão na B3 no valor de **R\$ 420.813,47**.

6.82. Destaca-se que os valores do ressarcimento do estudo, da realização do leilão na B3, tem aporte no primeiro ano de contrato.

6.83. A seguir é apresentada a memória de cálculo do ressarcimento à EPL pela realização do estudo.

COMPOSIÇÃO DO ORÇAMENTO REFERENCIAL TOTAL						
MÊS-BASE: 10/2020						
Objeto: Atualização e adequação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômico e Ambiental da Áreas STS53						
Descrição:						
Porto:	Santos (SP)					
Área:	STS53					
Perfil de carga:	Granel Mineral					
Tipo de carga:	Fertilizantes e Sulfatos					
Porte do terminal:	Médio					
Jurisdição:	Complexo Portuário de Santos					
Prazo de execução: 115 Dias corridos						
Descrição	Qtd (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Nº HxHxMês (4)=(1x2x3)x176	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4 x 5)/176
A) EQUIPE TÉCNICA						
PESSOAL - EQUIPE TÉCNICA						
Gerente	1	10,0%	3,8	66,9	23.544,98	8.947,09
Assessor/Coordenador	1	30,0%	3,8	200,6	17.658,74	20.130,96
Assessor Técnico I	1	30,0%	3,8	200,6	15.892,86	18.117,86
Assessor Técnico II	1	30,0%	3,8	200,6	13.538,36	15.433,73
Assessor Técnico III			3,8		11.183,86	
Assessor Técnico IV	1	20,0%	3,8	133,8	9.417,99	7.157,67
PESSOAL - EQUIPE ECONÔMICA						
Gerente			3,8		23.544,98	
Assessor/Coordenador			3,8		17.658,74	
Assessor Técnico I			3,8		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	30,0%	3,8	200,6	13.538,36	15.433,73
Assessor Técnico III			3,8		11.183,86	
Assessor Técnico IV			3,8		9.417,99	
PESSOAL - EQUIPE AMBIENTAL						
Gerente			3,8		23.544,98	
Assessor/Coordenador	1	30,0%	3,8	200,6	17.658,74	20.130,96
Assessor Técnico I			3,8		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	30,0%	3,8	200,6	13.538,36	15.433,73
Assessor Técnico III	1	30,0%	3,8	200,6	11.183,86	12.749,60
Assessor Técnico IV	1	30,0%	3,8	200,6	9.417,99	10.736,51
PESSOAL - SUPORTE TECNICO-ADMINISTRATIVO						
Assistente I			3,8		8.240,75	
Assistente I	1	30,0%	3,8	200,6	8.240,75	9.394,46
Estagiário			3,8		477,00	
Subtotal A						153.666,30
B) ENCARGOS SOCIAIS 64,11% de A						Subtotal B
C) CUSTOS ADMINISTRATIVOS 30,00% de A						Subtotal C
SUBTOTAL						A+B+C
D) DESPESAS GERAIS						Subtotal D
D.1) Imóveis						
Escritório	1	100,00%	3,8	3,8	1.875,26	7.125,99
D.2) Mobiliário						
De escritório	1	100,00%	3,8	3,8	806,52	3.064,78
D.3) Passagens	1				5.476,70	5.476,70
D.4) Estadias e Deslocamentos	1				3.172,50	3.172,50
D.5) Serviços Gráficos	1					
Subtotal D						18.839,97
SUBTOTAL						A+B+C+D
E) LUCRO 5,00% de (A+B+C+D)						Subtotal E
F) DESPESAS FISCAIS - PIS, COFINS e ISSQN 16,62% de (A+B+C+D+E)						Subtotal F
H) TOTAL GERAL (A+B+C+D+E+F)						388.318,59

Obs.: Foram utilizadas as referências da "Tabela de Preços de Consultoria do DNIT", mês outubro-2020, para estimativa dos itens de encargos sociais, custo administrativo, imóveis para escritório e mobiliário de escritório.

Obs.: Em função do teto vigente minorou-se o valor apurado para R\$ 150.825,82

Tabela 9: Remuneração EPL pela atualização dos estudos.

Fonte: Elaboração Própria.

Seção E – FINANCEIRO

6.84. O estudo aplicou as seguintes premissas chave:

- Moeda do modelo: R\$ (Real).
- Metodologia de avaliação: fluxo de caixa descontado.
- Tipo de fluxo de caixa: operacional (desalavancado), sendo:
 - *EBIT (Lucro Operacional);*
 - *+ Depreciação/Amortização;*
 - *= EBITDA (Lucro Operacional antes de Depreciação/Amortização);*
 - *- Impostos (IR, CSLL);*
 - *+/- Variação de Capital de Giro;*
 - *- Investimentos; e*
 - *= Fluxo de Caixa.*
- Horizonte de projeto: 25 anos.
- Dados de entrada do modelo: em termos reais (e não nominais), ou seja, não há efeitos inflacionários no modelo.
- Data-base dos dados de entrada: outubro/2020.
- Avaliação financeira do projeto: cenário "base" (tendencial) de projeção de demanda;
- Valor de Arrendamento: calculado de forma que o Valor Presente Líquido - VPL do Projeto seja igual a zero;
- Divisão dos Valores de Arrendamento: 50% fixo e 50% variável, em conformidade com a premissa adotada no Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal.

6.85. A Taxa de desconto *Weighted Average Cost of Capital* – WACC: 9,38% ao ano, de acordo com a Nota Conjunta SEI nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF, que sugere com regra geral o uso do **Percentil 69** (média acrescida de meio desvio padrão) para o cálculo do WACC para fins de obtenção da outorga mínima ou da tarifa teto para concessão de infraestrutura em um processo competitivo.

6.86. O custo social da subestimação do WACC está associado à superestimação da outorga mínima, com risco de leilão vazio e postergação de investimentos essenciais. Por outro lado, a superestimação do WACC levaria à subestimação da outorga mínima, com risco de prejuízo ao erário. Porém, o processo competitivo por meio do leilão, minimiza esse risco ao permitir a correção da subestimação através do ágio em relação à outorga mínima. A utilização de um percentil acima de 50 como padrão reflete a avaliação de que o custo social associado ao risco do leilão vazio é superior ao risco da concessão do ativo por um preço subestimado. A imagem a seguir mostra as premissas consideradas pelo MF.

Resultado	Portos
Estrutura de Capital	set-18
(A) Participação Capital Próprio	58,5%
(B) Participação Capital Terceiros	41,5%
Custo do Capital Próprio (CAPM)	
(1) Taxa Livre de Risco	2,74%
(2) Taxa Livre de Risco'	4,03%
(3) Taxa de Retorno do Mercado	10,17%
(4) Prêmio de Risco de Mercado	5,93%
(5) Beta Desalavancado	0,882
(6) IR + CSLL	34,0%
(7) Beta Alavancado = $\{(A) + (B) * [1 - (6)]\} / (A) * (5)$	1,294
(8) Prêmio de Risco do Negócio = $(4) * (7)$	7,67%
(9) Prêmio de Risco Brasil	2,99%
(10) Ajuste CDS	1,11
(11) Prêmio de Risco Brasil Ajustado = $(9) * (10)$	3,33%
(12) Custo de Capital Próprio Nominal = $(1) + (8) + (11)$	13,75%
(13) Taxa de Inflação Americana	2,04%
(14) Custo Real do Capital Próprio (CAPM) = $[1 + (12)] / [1 + (13)] - 1$	11,47%
Custo do Capital de Terceiros	
(15) Custo Real da Dívida	7,46%
(16) Taxa Real Livre de Impostos = $(15) * [1 - (6)]$	4,92%
WACC	
(17) WACC = $(A) * (14) + (B) * (16)$ - Percentil 50	8,75%
(18) Percentil 69	9,38%
(19) Percentil 84	10,02%

Tabela 10: Premissas de cálculo do WACC
Fonte: MF, Nota Conjunta SEI nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF

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

6.88. Nesses termos, a taxa de desconto adotada no presente estudo da área **STS53** é **9,38% ao ano**.

Seção F – AMBIENTAL

6.89. A Seção F – Ambiental foi construída a partir da análise da documentação fornecida pela Autoridade Portuária do Complexo Portuário de Santos, bem como, do arcabouço legal vigente, relacionado ao tema. Em suma, as atividades realizadas na elaboração da presente seção foram:

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

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

- Legislação Ambiental pertinente;
- Condicionantes do licenciamento ambiental do porto;
- Estudos e documentos elaborados para o terminal e para o porto, tais como, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, Plano Mestre do Complexo Portuário, Estudo Ambiental, Relatório de Auditoria Ambiental, Licenças e Autorizações ambientais existentes, Relatórios de Plano e Programas Ambientais, Relatório de Informação Ambiental Anual, entre outros;
- Informações ambientais relevantes (Unidades de Conservação, Áreas de Preservação Permanente, Patrimônio Histórico e Arqueológico, Terras Indígenas, Comunidades Tradicionais, Quilombolas);
- Avaliação prévia de imagens de satélite recentes para verificação de possíveis conflitos com as atividades ou ocupação no entorno;
- Avaliação temporal da área por meio de imagem de satélite.

6.91. A equipe técnica da EPL realizou visita técnica ao porto de Santos entre os dias 04 a 06 de novembro de 2020, onde foram feitas avaliações das estruturas existentes e das características ambientais do Porto, bem como obtidos documentos relevantes e realizadas reuniões com diversos setores.

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

Potenciais Passivos Ambientais

6.93. Para o diagnóstico preliminar de passivos ambientais, foram consideradas as entrevistas realizadas junto à Autoridade Portuária, análise documental, características e localização do empreendimento e vistoria *in loco*. Com isto, identificou-se que o terminal não apresenta evidências ou indícios de potenciais contaminações ou não conformidades ambientais.

6.94. Contudo, na área adjacente ao **STS53**, terminal STS20, foi evidenciada concentrações de metais dissolvidos acima dos Valores de Intervenção CETESB. A atual arrendatária do STS20 solicitou autorização para fazer o monitoramento das águas subterrâneas a fim de avaliar a contaminação. Entretanto, cabe ressaltar, que não se realizou sondagens especificamente na área do Terminal, objeto desta análise.

6.95. Por esse motivo, apesar de não terem sido identificadas evidências ou indícios de potenciais contaminações ou não conformidades ambientais no terminal **STS53**, por prudência, a área foi classificada como Área Potencialmente Contaminada (AP).

Planejamento para o Licenciamento Ambiental

- 6.96. Atualmente o terminal é uma área brownfield, contudo a vocação da área foi alterada pelo PDZ do Porto de Santos, de Julho de 2020, para movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais em detrimento da atividade anterior (movimentação de contêineres). Por esse motivo, mesmo o terminal possuindo a Licença de Operação (LO) nº 18002285, que tem como finalidade operação portuária, a mesma não poderá ser utilizada pois a vocação da área foi alterada.
- 6.97. Foi previsto na modelagem do arrendamento a instalação de correias transportadoras, construção de armazéns, obras de alinhamento de cais, dragagem, derrocagem, além de um ramal ferroviário paralelo às linhas da Portofer e a instalação de outros equipamentos necessários à operação do Terminal. Para isso, um novo licenciamento ambiental deverá ser providenciado tanto para as instalações portuárias de uso exclusivo quanto para as de uso comum, além de procedimento próprio para o ramal ferroviário.
- 6.98. As duas áreas do Terminal possuem Licenças de Operação (LO nº 18002285 e LO nº 18002417), que tem como finalidade, operação portuária, porém as mesmas não poderão ser utilizadas, pois a vocação de movimentação da foi alterada. Destaca-se que todo o procedimento de licenciamento ambiental das áreas exclusivas do Terminal foi conduzido na Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB. Com isso, adota-se como premissa que esse órgão deverá permanecer à frente do processo de licenciamento das áreas do Terminal no que diz respeito ao uso exclusivo, devendo ser consultado quanto aos procedimentos e estudos necessários para prosseguimento do processo de licenciamento.
- 6.99. Entretanto, considerando que as obras de dragagem, derrocagem e alinhamento do cais serão realizadas em áreas de uso comum do Porto Organizado e historicamente vem sendo tratadas na esfera Federal, e considerando a existência de um processo de regularização das linhas férreas internas do Porto de Santos no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos Renováveis - IBAMA adota-se como premissa que o licenciamento dessas atividades se dará no órgão ambiental federal.
- 6.100. Seguindo as premissas do Decreto nº 62.973, de 28 de novembro de 2017, a atividade do terminal (comércio atacadista de produtos químicos e petroquímicos), foi previsto a obtenção de uma Licença Prévia única englobando as duas áreas do terminal. Tendo em vista que a instalação se dará em fases distintas, foram previstas duas Licenças de Instalação, uma para cada área. Após as obras da 1ª fase será requerida a Licença de Operação para a primeira área e após as obras da 2ª fase essa licença será retificada para incluir a segunda área, assim, o terminal passará a ter uma única LO para todo o terminal.
- 6.101. Para a obtenção da Licença Prévia – LP faz-se necessário apresentar um Relatório Ambiental Preliminar – RAP.
- 6.102. Para obtenção das Licenças de Instalação será necessário apresentar o Plano Básico Ambiental - PBA, contendo os programas a serem executados pelo Terminal durante sua implantação. Considera-se um PBA por área implantada, respeitando as fases das obras.
- 6.103. Para a obtenção da nova LO deverá ser necessária à apresentação do relatório de atendimento das condicionantes de LI, ao final da 2ª fase a LO será retificada para englobar as duas áreas do terminal. Durante a operação do empreendimento deverão ser executados os programas ambientais previstos no PBA.
- 6.104. Além do exposto, analisando-se a legislação do município de Santos, observa-se a necessidade de atendimento específico a Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013 e suas alterações (Lei Complementar nº 869, de 19 de dezembro de 2014 e Lei Complementar nº 916, de 28 de dezembro de 2015), quanto à elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV
- 6.105. Para as obras de dragagem, derrocagem e alinhamento do cais, tomando-se como base a legislação pertinente e regulamentos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos Renováveis - IBAMA tem-se a seguinte situação:
- 6.106. O licenciamento ambiental será conduzido pelo IBAMA, tendo em vista a atual conjuntura, na qual as referidas atividades por estarem em área comum do Porto Organizado vêm sendo conduzidas por este órgão. A arrendatária poderá dar continuidade ao processo de licenciamento ambiental já existente no Instituto referente à obra de instalação do projeto de Alinhamento de Cais no Porto Organizado de Santos (PAC COPA) (LI nº 871/2012). Porém, para o estudo está sendo considerado um novo processo de licenciamento.
- 6.107. Para obtenção da Licença Prévia (LP) faz-se necessário apresentar um Estudo Ambiental - EA a fim de atestar a viabilidade.
- 6.108. Para a obtenção da Licença de Instalação (LI) faz-se necessário apresentar o Plano Básico Ambiental - PBA, contendo os programas a serem executados durante sua implantação, bem como o relatório de atendimento às condicionantes de LP.
- 6.109. Para o ramal ferroviário a previsão é de condução do licenciamento pelo IBAMA, tendo em vista o atual processo de regularização das vias férreas presentes na área do Porto de Santos, operadas hoje pela Portofer.
- 6.110. Para obtenção da Licença Prévia (LP) faz-se necessário apresentar um Estudo Ambiental - EA a fim de atestar a viabilidade do ramal ferroviário. Além disso, deverá ser elaborado o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança.
- 6.111. Para a obtenção da Licença de Instalação (LI) faz-se necessário apresentar o Plano Básico Ambiental - PBA, contendo os programas a serem executados pelo Terminal durante sua implantação, bem como o relatório de atendimento às condicionantes de LP.
- 6.112. Por fim, para obtenção da Licença de Operação (LO) o empreendedor deverá apresentar o relatório de atendimento das condicionantes de LI.
- 6.113. Visando a manutenção da qualidade ambiental e o bem-estar dos trabalhadores e da população residente nas proximidades do **STS53** previu-se a execução de programas ambientais durante a etapa de implantação das obras e operação do empreendimento, conforme detalhado no estudo.

Programas Ambientais

6.114. A partir da identificação dos principais impactos ambientais negativos que podem decorrer da execução das atividades no **STS53**, na fase de instalação e operação do empreendimento, foram propostos programas ambientais, extraídos de documentos emitidos pela CODESP e pelo IBAMA, para empreendimentos com essas características, além de análise documental obtida junto à autoridade portuária. A partir desse diagnóstico, foram definidos os programas aplicáveis ao terminal, naquilo que coube.

Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento do Terminal

6.115. O cálculo dos custos socioambientais associados à implantação e operação do terminal tomou por base as seguintes premissas:

- Os custos de atividades permanentes, como monitoramentos e controles ambientais, foram calculados para todo o período do contrato de arrendamento.
- Todos os custos relativos aos estudos e programas ambientais estão referenciados na tabela de Preços de Consultoria do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (RESOLUÇÃO Nº 11, DE 21 DE AGOSTO DE 2020), à data base outubro/2020.
- Os custos relativos ao “licenciamento ambiental” compreendem os custos da elaboração dos estudos ambientais compatíveis com a escala do empreendimento, taxas de análise e licenciamento – abrangendo a obtenção das licenças prévia, de instalação, operação e suas renovações ao longo de todo o período do arrendamento.
- As licenças requeridas e respectivos estudos ambientais são aqueles indicados no capítulo relativo ao licenciamento ambiental.

Taxas de Licenciamento e Análise

6.116. Os custos relativos ao licenciamento ambiental compreendem a emissão da Licença Prévia - LP, de Instalação - LI e de Operação - LO com as suas respectivas renovações ao longo do período do arrendamento, tendo como parâmetro o porte e o Potencial Poluidor-Degradador - PPD do empreendimento.

6.117. Foram considerados os custos relativos ao licenciamento do terminal, das obras de dragagem, derrocamento e alinhamento do cais e do ramal ferroviário separadamente, tendo em vista que serão realizadas em etapas diferentes e por órgãos ambientais distintos.

6.118. As taxas de licenciamento são calculadas a partir do enquadramento quanto ao seu fator de complexidade, desta forma calculadas com base nos valores estabelecidos no Decreto Estadual Nº 62.973/2017. O terminal foi enquadrado como Comércio atacadista de produtos químicos e petroquímicos, exceto agroquímicos, com fator W de 3.

6.119. Conforme descrito no item referente ao Licenciamento Ambiental, o terminal possui duas áreas distintas e a obra nessas áreas ocorrerá em duas fases. Para iniciar o processo de licenciamento o arrendatário obterá a Licença Prévia para as duas áreas e a Licença de Instalação será fracionada conforme a etapa de obra, para a instalação da 1ª fase considera-se a área 1 com 23.563 m² e para a 2ª fase a área 2 com 64.188 m². A Licença de Operação será solicitada após a finalização da 1ª etapa e após finalizadas as obras da 2ª etapa o arrendatário solicitará a retificação da mesma para incluir a segunda área na licença, finalizando o processo com uma única Licença de Operação para o terminal, a qual será renovada periodicamente.

Cálculo do preço para expedição de licenças	
A fórmula a ser aplicada para o cálculo do preço varia conforme a natureza da atividade / empreendimento.	
Enquadramento	
- Comércio atacadista de produtos químicos e petroquímicos, exceto agroquímicos	
Para LP concomitante com LI e LO	
$P = 70 + (1,5 \times W \times Ac)$ onde:	
P = preço a ser cobrado, expresso em UFESP;	
Ac = raiz quadrada da soma da área construída + área de atividade ao ar livre (m ²); e	
W = fator de complexidade da fonte. Para o estudo foi considerado fator 3	
Para LP = 0,30 x P	
Para ME e EPP = 0,15 x P	
Para Renovação de LO = 0,5 x P(LO)	
P(LO) = preço da LO	
UFESP 2020 = R\$ 27,61	

Tabela 11: Custos emissão de licença ambiental Terminal ST553.

Fonte: CETESB.

6.120. Os valores calculados para a obtenção das licenças encontram-se na tabela abaixo. Os valores da análise foram baseados no Anexo 3 do Decreto nº 62.973/2017.

ST553	LP - Total	LI - 1ª fase	LI - 2ª fase	LO - 1ª fase	LO - 2ª fase - Retificação	LO Renovação
Licença	R\$ 22.940,13	R\$ 40.904,82	R\$ 65.716,81	R\$ 40.904,82	R\$ 76.467,09	R\$ 76.467,09
Análise	R\$ 62.122,50	R\$ 62.122,50	R\$ 62.122,50	R\$ 62.122,50	R\$ 62.122,50	R\$ 62.122,50
Total (R\$)	R\$ 85.062,63	R\$ 103.027,32	R\$ 127.839,31	R\$ 103.027,32	R\$ 138.589,59	R\$ 138.589,59

Tabela 12: Tabela de Enquadramento de Taxas.

Fonte: Elaboração Própria, dados Decreto Estadual Nº 62.973/2017 (São Paulo).

6.121. Para o enquadramento da dragagem, derrocagem e alinhamento do cais, utilizou-se a Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981 a qual leva em consideração a classe do empreendimento, sendo classificado como Serviços de Utilidade, com enquadramento de grande e médio potencial poluidor. A Portaria Interministerial Nº 812, de 29 de setembro de 2015 foi utilizada para o cálculo das taxas de licenciamento, as quais são apresentadas na tabela abaixo.

Dragagem, derrocagem e Alinhamento de cais	LP	LI
Licença	R\$ 21.707,37	R\$ 60.780,64
Análise	R\$ 11.750,42	R\$ 11.750,42
Total (R\$)	R\$ 33.457,79	R\$ 72.531,06

Tabela 13: Tabela de Enquadramento de Taxas.

Fonte: Elaboração Própria, dados Portaria interministerial Nº 812, de 29 de setembro de 2015.

6.122. Para o enquadramento do ramal ferroviário, utilizou-se a Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981 a qual leva em consideração a classe do empreendimento, sendo classificado como Serviços com enquadramento de porte médio e médio potencial poluidor. A Portaria Interministerial Nº 812, de 29 de setembro de 2015 foi utilizada para o cálculo das taxas de licenciamento, as quais são apresentadas na tabela abaixo.

Ramal Ferroviário	LP	LI	LO	LO Renovação
Licença	R\$ 15.195,16	R\$ 42.329,38	R\$ 21.164,69	R\$ 21.164,69
Análise	R\$ 11.750,42	R\$ 11.750,42	R\$ 11.750,42	R\$ 11.750,42
Total (R\$)	R\$ 26.945,58	R\$ 54.079,80	R\$ 32.915,11	R\$ 32.915,11

Tabela 14: Tabela de Enquadramento de Taxas.

Fonte: Elaboração Própria, dados Portaria interministerial Nº 812, de 29 de setembro de 2015.

Estudos Ambientais

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

6.124. Optou-se pela realização de estudos ambientais para subsidiar a emissão da LP e a LI, diante disso considerou-se que um Relatório Ambiental Preliminar - RAP e o Plano Básico Ambiental - PBA, respectivamente, seriam necessários para tal, tomando como base o enquadramento do empreendimento, seu porte e potencial degradador. A fim de atender aos normativos municipais, será necessária a elaboração de um novo Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV para o Terminal.

6.125. Os valores foram referenciados pela tabela de preços utilizada pelo DNIT para contratação de profissionais, que considera os encargos sociais, as despesas administrativas, os custos fiscais e o lucro da empresa contratada para executar o serviço, conforme tabela a seguir. Foram considerados PBAs distintos para obtenção das Licenças de Instalação para as duas áreas do terminal, respeitando as fases de obra.

Custos	Estudos Ambientais – STS53			
	RAP	PBA 1ª fase	PBA 2ª fase	EIV
Por estudo	R\$ 297.544,80	R\$ 77.245,04	R\$ 77.245,04	R\$ 47.340,29
Total	R\$ 499.375,17			

Tabela 15: Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental para o **STS53**.
Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT.

6.126. Para a dragagem, derrocagem e alinhamento do cais, há previsão de realização de estudos ambientais para subsidiar a emissão da LP e a LI, diante disso considerou-se o recomendado na legislação federal, um Estudo Ambiental - EA e o Plano Básico Ambiental - PBA, respectivamente, tomando como base o enquadramento do empreendimento, seu porte e potencial degradador.

Custos	Estudos Ambientais – Dragagem, derrocagem e alinhamento de cais	
	EA	PBA
Por estudo	R\$ 150.678,29	R\$ 150.678,29
Total	R\$ 301.356,58	

Tabela 16: Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental para a dragagem, derrocagem e alinhamento do cais.
Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT.

6.127. Para a obtenção das licenças do ramal ferroviário, há previsão de realização de estudos ambientais para subsidiar a emissão da LP e a LI, diante disso considerou-se o recomendado na legislação federal, um Estudo Ambiental - EA e o Plano Básico Ambiental - PBA, respectivamente, tomando como base o enquadramento do empreendimento, seu porte e potencial degradador. A fim de atender aos normativos municipais, será necessária também a elaboração de um novo Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV.

Custos	Estudos Ambientais – Ramal Ferroviário		
	EA	PBA	EIV
Por estudo	R\$ 150.678,29	R\$ 77.245,04	R\$ 47.340,29
Total	R\$ 275.263,62		

Tabela 17: Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental para o Ramal Ferroviário.
Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT.

6.128. Ressalta-se que os valores foram referenciados pela tabela de preços utilizada pelo DNIT para contratação de profissionais (Resolução nº 11, de 21 de agosto de 2020), que considera os encargos sociais, as despesas administrativas, os custos fiscais e o lucro da empresa contratada para executar o serviço.

Programas Ambientais

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

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

- A estrutura de gerenciamento ambiental para o Programa de Gestão e Controle Ambiental – PGCA na operação do empreendimento será de responsabilidade do arrendatário do Terminal, que contará com equipe própria, especializada na área de gestão ambiental e de segurança do trabalho. Tal estrutura também desenvolverá ações voltadas para o Gerenciamento de Resíduos Sólidos e para a Comunicação Social e Educação Ambiental, que gerenciará a relação do Terminal com a comunidade e a sensibilização dos empregados com as questões de sustentabilidade. Além disso, a equipe será responsável para a participação no Plano de Auxílio Mútuo (PAM) do porto. O dimensionamento da equipe própria dependerá do porte do terminal.
- Ressalta-se que os custos com pessoal alocado para a gestão dos programas ambientais e para a execução dos Programas de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, de Comunicação Social e Educação Ambiental estão previstos na Seção D – Operacional como mão-de-obra própria para a etapa de operação, portanto, compõe os custos ambientais aqui precificados apenas para etapa de instalação.
- Todos os demais programas e ações ambientais na fase de operação serão terceirizados, com contratação de consultorias especializadas que ficarão subordinadas à estrutura de gestão ambiental do arrendatário do Terminal. Nesse caso também foi utilizada a tabela DNIT de contratação de profissionais como referência, acrescidas dos encargos

6.131. Alguns programas ambientais tiveram parte de seus custos parametrizados a partir do Programa de Arrendamentos Portuários, sendo aproveitadas informações de caráter técnico, metodológico e operacional que subsidiaram a definição do esforço necessário para a execução de determinados programas ambientais. Esses valores, quando utilizados, foram atualizados por meio da aplicação do IPC-A para a Data-base de outubro de 2020.

6.132. A seguir são apresentadas estimativas de custos para os principais programas ambientais previstos para a área de arrendamento **STS53**.

Fases Prévia e Instalação

6.133. Foi prevista a contratação de um Estudo de Avaliação Ambiental Prévia, para avaliação de passivos ambientais existentes na área, com a contratação de empresa que prestará serviços terceirizados por meio de um profissional ambiental e um técnico ambiental, conforme tabela de contratação do DNIT, durante um mês.

Item	Discriminação	Código Categoria	Unid.	Quantid. Total	Custo Unitário	Total (R\$)	
1.	CUSTOS DIRETOS						
1.1	MÃO-DE-OBRA						
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 30.074,27	R\$ 30.074,27	
	Técnico ambiental	P8143	Hxmês	1	R\$ 4.999,34	R\$ 4.999,34	
	Total Mão-de-Obra (1.1)			2		R\$ 35.073,61	
	TOTAL CUSTO DIRETO						R\$ 35.073,61
2.	CUSTOS INDIRETOS						
2.1	DESPESAS INDIRETAS						
	Administração Central				10,00%	R\$ 3.507,36	
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 87,68	
	Riscos				0,72%	R\$ 252,53	
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 49,10	

	SUBTOTAL ITEM 2.1				R\$ 3.896,68
2.2	LUCRO OPERACIONAL				
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos			12,00%	R\$ 4.208,83
	SUBTOTAL ITEM 2.2				R\$ 4.208,83
2.3	DESPESAS FISCAIS				
	PIS			2,37%	R\$ 831,24
	COFINS			10,91%	R\$ 3.826,53
	ISSQN*			7,18%	R\$ 2.518,29
	SUBTOTAL ITEM 2.3				R\$ 7.176,06
TOTAL CUSTO INDIRETO					R\$ 15.281,57
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS					R\$ 50.355,18

Tabela 18: Estudo Avaliação Ambiental Prévia – Data-base outubro/2020.

Fonte: Elaboração própria.

6.134. Na composição do custo da Avaliação Ambiental Prévia foram considerados os encargos sociais, despesas administrativas, lucro operacional e despesas fiscais, conforme Resolução nº 11, de 21 de agosto de 2020.

6.135. Os Programas ambientais previstos para a fase de implantação do STS53 com seus respectivos custos anuais e periodicidades de execução para a área de arrendamento estão listados na Tabela a seguir.

Instalação (1ª e 2ª Fases)	Custo (R\$)	OBS
Programa de Gestão Ambiental e Controle Ambiental das Obras	R\$ 259.065,81	2º ao 4º
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	R\$ 43.177,63	2º ao 4º
Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$ 43.177,63	2º ao 4º
Subprograma de Monitoramento da Qualidade do Ar	R\$ 43.177,63	2º ao 4º
Subprograma de Controle e Monitoramento de Ruídos	R\$ 43.177,63	2º ao 4º
Subprograma de Monitoramento da Qualidade da Água	R\$ 43.177,63	2º ao 4º
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	R\$ 43.177,63	2º ao 4º
Dragagem de Aprofundamento, Derrocagem e Alinhamento de cais	R\$ 259.065,81	2º e 3º ano
Programa de Monitoramento da Qualidade da Água e dos Sedimentos	R\$ 43.177,63	2º e 3º ano
Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social	R\$ 43.177,63	2º e 3º ano
Programa de Monitoramento Ambiental da Área de Disposição do Material Dragado	R\$ 43.177,63	2º e 3º ano
Programa de Monitoramento da Comunidade Bentônica, Ictiofauna, Fitoplântica e Zooplântica	R\$ 43.177,63	2º e 3º ano
Programa de Monitoramento e Modelagem de Parâmetros Hidrodinâmicos	R\$ 43.177,63	2º e 3º ano
Programa de Monitoramento da Pluma de Sedimentos	R\$ 43.177,63	2º e 3º ano

Tabela 19: Custos com programas ambientais na fase de implantação da área STS53.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base outubro/2020.

6.136. Para implantação do ramal ferroviário foram previstos os seguintes programas ambientais com seus respectivos custos anuais e periodicidades de execução:

Instalação (2ª fase) - Ramal Ferroviário	Custo (R\$)	Periodicidade
Programa de Gestão Ambiental e Controle Ambiental das Obras	R\$ 215.888,17	3º e 4º ano
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	R\$ 43.177,63	3º e 4º ano
Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$ 43.177,63	3º e 4º ano
Subprograma de Monitoramento da Qualidade do Ar	R\$ 43.177,63	3º e 4º ano
Subprograma de Controle e Monitoramento de Ruídos	R\$ 43.177,63	3º e 4º ano
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	R\$ 43.177,63	3º e 4º ano

Tabela 20: Custos com programas ambientais na fase de implantação do Ramal Ferroviário.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base outubro/2020.

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

Monitoramentos							
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)	
1.	CUSTOS DIRETOS						
1.1	MÃO-DE-OBRA						
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 30.074,27	R\$ 30.074,27	
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 30.074,27	
TOTAL CUSTO DIRETO							R\$ 30.074,27
2.	CUSTOS INDIRETOS						
2.1	DESPESAS INDIRETAS						
	Administração Central				10,00%	R\$ 3.007,43	
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 75,19	
	Riscos				0,72%	R\$ 216,53	
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 42,10	
	SUBTOTAL ITEM 2.1					R\$ 3.341,25	
2.2	LUCRO OPERACIONAL						
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.608,91	
	SUBTOTAL ITEM 2.2					R\$ 3.608,91	
2.3	DESPESAS FISCAIS						
	PIS				2,37%	R\$ 712,76	
	COFINS				10,91%	R\$ 3.281,10	
	ISSQN*				7,18%	R\$ 2.159,33	
	SUBTOTAL ITEM 2.3					R\$ 6.153,20	
TOTAL CUSTO INDIRETO						R\$ 13.103,36	

TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS**R\$ 43.177,63**

Tabela 21: Execução dos programas ambientais de implantação – Data-base outubro/2020.

Fonte: Elaboração própria.

6.138. Para cada uma das ações demonstradas acima foram consideradas duas campanhas de monitoramento por ano que demandará a contratação de profissional especializado responsável pela coleta, análise e elaboração de relatório. O prazo estimado é de 15 dias para cada monitoramento e execução completa do serviço, o que equivale à contratação do profissional por um mês para cada ano de execução.

Fase De Operação

6.139. Os Programa ambientais previstos para a fase de operação com seus respectivos custos anuais e periodicidades de execução para o terminal STS53 estão listados na Tabela a seguir.

Operação	Custo (R\$)	Periodicidade
Gestão Ambiental		Equipe própria
Implantação SGA - ano 1	R\$ 148.080,57	EBP 1º ano
Implantação SGA - ano 2	R\$ 74.040,29	EBP 2º ano
Programa de Gestão e Controle Ambiental	R\$ 86.355,27	Semestral
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	<i>Equipe própria</i>	Semestral
Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$ 43.177,63	Semestral
Subprograma de Monitoramento da Qualidade da Água	R\$ 43.177,63	Semestral
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	<i>Equipe própria</i>	Semestral
Programa de Controle de Pragas e Vetores - 1ª Fase	R\$ 43.250,81	29,616114
Dimensão (hectare)	2,356	área do terminal em hectares
Programa de Controle de Pragas e Vetores - 2ª Fase	R\$ 161.492,59	29,616114
Dimensão (hectare)	8,798	área do terminal em hectares
Programa de Emergência Individual (PEI)	R\$ 32.386,28	5 anos
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)	R\$ 48.579,42	
Elaboração	R\$ 32.386,28	3 anos
Capacitação	R\$ 16.193,14	Anual
Auditoria CONAMA 306/02	R\$ 43.177,63	A partir do 2º ano do SGA e a cada 2 anos
Auditoria ISO 14001	R\$ 43.177,63	A partir do 2º ano do SGA e a cada 3 anos
Auditoria OHASS 18001	R\$ 43.177,63	A partir do 2º ano do SGA e a cada 3 anos

Tabela 22: Custos com programas ambientais na fase de operação da área STS53 – Data-base outubro/2020.

Fonte: Elaboração própria.

6.140. Os Programa ambientais previstos para a fase de operação com seus respectivos custos anuais e periodicidades de execução para o ramal ferroviário estão listados na Tabela a seguir:

Fase de Operação – Ramal Ferroviário	Custos (R\$)	Periodicidade
Programa de Gestão Ambiental e Controle Ambiental das Obras	R\$ 86.355,27	Semestral
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	<i>Equipe própria</i>	Semestral
Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$ 43.177,63	Semestral
Subprograma de Controle e Monitoramento de Ruídos	R\$ 43.177,63	Semestral
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	<i>Equipe própria</i>	Semestral

Tabela 23: Custos com programas ambientais na fase de operação do Ramal Ferroviário.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base outubro/2020.

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

6.142. A definição do custo de controle de pragas e vetores tomou por base a memória de cálculo e verificado por pesquisa de preços praticados no mercado. O Controle de Pragas é composto por:

- Custo para o controle de insetos e pragas que inclui a instalação de iscas e manutenção, com preço mensal de R\$ 1.500,00 para empreendimentos com áreas extensas.
- Controle de ratos: distribuídos nas instalações no valor de R\$ 29,62 por isca.
- Levou-se em consideração as diferentes fases do arrendamento, com isso, na 1ª fase foi contabilizada apenas a primeira área que será operada (23.563 m²), posteriormente considerou-se toda a área do arrendamento
- O custo total para o 4º ano será de R\$ 43.250,81, para os anos subsequentes o custo total será de R\$ 161.492,59.

6.143. Abaixo seguem as planilhas detalhando a composição dos custos dos demais monitoramentos e gerenciamentos componentes do PGCA (Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos, Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, Subprograma de Monitoramento da Qualidade da água). O valor de contratação do serviço de monitoramento considerou o salário de consultoria DNIT na categoria profissional coordenador ambiental, incluídos os encargos sociais, despesas administrativas, fiscais e o lucro da empresa contratada:

Monitoramentos						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 30.074,27	R\$ 30.074,27
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 30.074,27
TOTAL CUSTO DIRETO						R\$ 30.074,27
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 3.007,43
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 75,19

	Riscos				0,72%	R\$ 216,53
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 42,10
	SUBTOTAL ITEM 2.1					R\$ 3.341,25
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.608,91
	SUBTOTAL ITEM 2.2					R\$ 3.608,91
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,37%	R\$ 712,76
	COFINS				10,91%	R\$ 3.281,10
	ISSQN*				7,18%	R\$ 2.159,33
	SUBTOTAL ITEM 2.3					R\$ 6.153,20
TOTAL CUSTO INDIRETO						R\$ 13.103,36
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS						R\$ 43.177,63

Tabela 24: Execução dos programas ambientais de operação. Data-base outubro/2020.

Fonte: Elaboração própria.

6.144. Para cada uma das ações demonstradas acima foram consideradas duas campanhas de monitoramento por ano que demandará a contratação de profissional especializado responsável pela coleta, análise e elaboração de relatório. O prazo estimado é de 15 dias para cada monitoramento e execução completa do serviço, o que equivale à contratação do profissional por um mês para cada ano de execução.

Programa de Gerenciamento de Riscos

6.145. O Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR inclui em seu escopo procedimentos operacionais, procedimentos de manutenção preventiva, procedimentos de treinamento dos empregados e o Plano de Atendimento a Emergências elaborado especificamente para os possíveis cenários acidentais.

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

6.147. Para a composição do valor do Programa de Gerenciamento de Riscos, incluído o Plano de Ação de Emergência, foi considerada a contratação de um profissional especializado no tema, que atuará por um período de um mês para a elaboração dos referidos programas e planos, tendo como parâmetro os preços de consultoria constantes da tabela DNIT, sendo um profissional sênior (Engenheiro ambiental), totalizando R\$ 32.386,28. O PGR deverá ser renovado a cada 3 anos, portanto, o custo previsto para a contratação deste profissional se repetirá por igual período de tempo, conforme detalhado a seguir.

Programa de Gerenciamento de Riscos - Elaboração						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Engenheiro ambiental sênior	P8059	Hxmês	1	R\$ 22.557,83	R\$ 22.557,83
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 22.557,83
TOTAL CUSTO DIRETO						R\$ 22.557,83
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 2.255,78
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 56,39
	Riscos				0,72%	R\$ 162,42
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 31,58
	SUBTOTAL ITEM 2.1					R\$ 2.506,18
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 2.706,94
	SUBTOTAL ITEM 2.2					R\$ 2.706,94
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,37%	R\$ 534,62
	COFINS				10,91%	R\$ 2.461,06
	ISSQN*				7,18%	R\$ 1.619,65
	SUBTOTAL ITEM 2.3					R\$ 4.615,33
TOTAL CUSTO INDIRETO						R\$ 9.828,45
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS						R\$ 32.386,28

Tabela 25: Custo com a elaboração do PGR. Data-base outubro/2020.

Fonte: Elaboração própria.

6.148. Também foi considerada na composição do valor, a capacitação anual dos funcionários do terminal para procedimentos relacionados à segurança operacional. Para tanto, foi orçada a contratação de um profissional sênior (Engenheiro ambiental) para o planejamento e respectivo treinamento e considerado um serviço de meio período durante um mês, pautado em preços da tabela DNIT, totalizando R\$ 16.193,14, conforme detalhado a seguir.

Programa de Gerenciamento de Riscos – Capacitação						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Engenheiro ambiental sênior	P8059	Hxmês	0,5	R\$ 22.557,83	R\$ 11.278,92
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 11.278,92
TOTAL CUSTO DIRETO						R\$ 11.278,92
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 1.127,89
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 28,20
	Riscos				0,72%	R\$ 81,21
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 15,79
	SUBTOTAL ITEM 2.1					R\$ 1.253,09
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 1.353,47

	SUBTOTAL ITEM 2.2				R\$ 1.353,47
2.3	DESPESAS FISCAIS				
	PIS			2,37%	R\$ 267,31
	COFINS			10,91%	R\$ 1.230,53
	ISSQN*			7,18%	R\$ 809,83
	SUBTOTAL ITEM 2.3				R\$ 2.307,67
TOTAL CUSTO INDIRETO					R\$ 4.914,22
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS					R\$ 16.193,14

Tabela 26: Custo com capacitação no PGR. Data-base outubro/2020.

Fonte: Elaboração própria.

6.149. Para a elaboração do Plano de Emergência Individual (PEI), seguindo a Resolução do CONAMA nº 398/2008, em seu anexo IV, que trata de procedimentos em caso de acidente com óleo em determinados tipos de instalações portuárias, foi considerada a contratação de um profissional especializado no tema, que atuará por um período de um mês para a elaboração do referido programa, tendo como parâmetro os preços de consultoria constantes da tabela DNIT, totalizando R\$ 32.386,28. O PEI deverá ser renovado a cada 5 anos, portanto, o custo previsto para a contratação deste profissional se repetirá por igual período de tempo.

Plano de Emergência Individual						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Engenheiro ambiental sênior	P8059	Hxmês	1	R\$ 22.557,83	R\$ 22.557,83
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 22.557,83
TOTAL CUSTO DIRETO						R\$ 22.557,83
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 2.255,78
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 56,39
	Riscos				0,72%	R\$ 162,42
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 31,58
SUBTOTAL ITEM 2.1						R\$ 2.506,18
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 2.706,94
SUBTOTAL ITEM 2.2						R\$ 2.706,94
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,37%	R\$ 534,62
	COFINS				10,91%	R\$ 2.461,06
	ISSQN*				7,18%	R\$ 1.619,65
SUBTOTAL ITEM 2.3						R\$ 4.615,33
TOTAL CUSTO INDIRETO						R\$ 9.828,45
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS						R\$ 32.386,28

Tabela 27: Custo com a elaboração do PEI. Data-base outubro/2020.

Fonte: Elaboração própria.

6.150. Foi prevista a contratação de auditoria para atendimento à Resolução do Conama nº 306/02, incidindo a cada 2 anos. Além disso, foi prevista a contratação de auditoria para atendimento para ISO 14.001:2004 incidindo a cada 3 anos. E também, foi prevista a contratação de auditoria para atendimento para OHSAS 18.001 incidindo a cada 3 anos. Todas as auditorias iniciarão a partir do segundo ano do Sistema de Gestão Ambiental.

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

Auditorias						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 30.074,27	R\$ 30.074,27
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 30.074,27
TOTAL CUSTO DIRETO						R\$ 30.074,27
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 3.007,43
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 75,19
	Riscos				0,72%	R\$ 216,53
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 42,10
SUBTOTAL ITEM 2.1						R\$ 3.341,25
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.608,91
SUBTOTAL ITEM 2.2						R\$ 3.608,91
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,37%	R\$ 712,76
	COFINS				10,91%	R\$ 3.281,10
	ISSQN*				7,18%	R\$ 2.159,33
SUBTOTAL ITEM 2.3						R\$ 6.153,20
TOTAL CUSTO INDIRETO						R\$ 13.103,36
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS						R\$ 43.177,63

Tabela 28: Auditorias CONAMA nº 306/02, ISO 14.001 e ISO 45.001. Data-base outubro/2020 (DNIT).

Fonte: Elaboração própria.

6.152. O PAM (Plano de Auxílio Mútuo) tem por objetivo assegurar e viabilizar a efetiva observância das normas pertinentes, o aprimoramento técnico, a troca de informações e do conhecimento integrado dos riscos potenciais de cada empresa e coletivos, definindo ações rápidas, eficientes e coordenadas. Trata-

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

Utilização do PDO (Polígono de Disposição Oceânica) para Material Dragado

6.153. Tendo em vista a necessidade de disposição final do material a ser dragado para as obras de implantação do novo píer, fasear-se-á necessária à utilização do Polígono de Disposição Oceânica (PDO) do Porto de Santos.

6.154. Conforme informações prestadas pela Autoridade Portuária de Santos, o SUC - Setor de Uso Controlado possui uma tarifa para disposição de R\$ 1,02/m³. No presente Estudo, entende-se que o material a ser dragado se encontra em condições de disposição no SUC - Setor de Uso Controlado do PDO. Caso se verifique que a disposição de sedimentos esteja comprometendo as condições de qualidade e/ou operacionalidade do PDO, prejudicando o seu uso para a recepção de material oriundo das dragagens necessárias pela SPA, ficará o empreendedor responsável pela obtenção de estudos e pareceres técnicos que indiquem medidas adequadas para a recuperação do local, bem como pela implantação das ações necessárias à restituição das condições adequadas para o seu uso. Existe também a possibilidade do sedimento não ser aceito para disposição no PDO, a depender do grau de contaminação do sedimento.

6.155. Aplicando-se a taxa para deposição no SUC, de R\$ 1,02/m³, em 37.017 m³ de material a ser dragado, obtém-se o valor total de R\$ 37.757,34 de taxa.

Detalhamento dos valores

6.156. A seguir é apresentado o detalhamento dos valores considerados no fluxo de caixa do projeto, subdivididos em custos de licenciamento ambiental, programas ambientais, bem como os custos para a gestão ambiental, conforme apresentado neste relatório.

Terminal	Descrição	Período	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
		ANO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
STS 53	Implantação 1ª Fase - Licenças e Estudos		R\$ 1.017.565,51										
	Implantação 2ª Fase - Licenças e Estudos				R\$ 507.293,55								
	Operação - Licenças e Estudos					R\$ 103.027,32	R\$ 171.504,70			R\$ 171.504,70			
	Estudo de Avaliação Ambiental Prévia		R\$ 50.355,18		R\$ 50.355,18								
	Implantação SGA - ano 1					R\$ 148.080,57							
	Implantação SGA - ano 2						R\$ 74.040,29						
	Implantação - Programa de Gestão e Controle Ambiental de Obras			R\$ 518.131,61	R\$ 794.019,79	R\$ 474.953,98							
	Taxa de Disposição de Material Dragado no PDO-SUC				R\$ 37.757,34								
	Operação - Programa de Gestão e Controle Ambiental						R\$ 86.355,27	R\$ 172.710,54	R\$				
	Programa de Controle de Pragas e Vetores						R\$ 43.250,81	R\$ 161.492,59	R\$				
1ª Fase: Implantação de 2023 à 2025 e Operação em 2026.	Programa de Emergência Individual (PEI)					R\$ 32.386,28						R\$ 32.386,28	
	Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)					R\$ 48.579,42	R\$ 16.193,14	R\$ 16.193,14	R\$ 48.579,42	R\$ 16.193,14	R\$ 16.193,14	R\$	
	Auditoria CONAMA 306/02								R\$ 43.177,63			R\$ 43.177,63	
	Auditoria ISO 14001								R\$ 43.177,63			R\$	
	Auditoria OHAAS 18001								R\$ 43.177,63			R\$	
TOTAL		R\$ 1.067.920,69	R\$ 518.131,61	R\$ 1.329.425,86	R\$ 936.633,65	R\$ 595.941,25	R\$ 350.396,26	R\$ 512.315,45	R\$ 521.900,96	R\$ 425.960,18	R\$		

Descrição	Período	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	ANO	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
Implantação 1ª Fase - Licenças e Estudos											
Implantação 2ª Fase - Licenças e Estudos											
Operação - Licenças e Estudos			R\$ 171.504,70			R\$ 171.504,70			R\$ 171.504,70		
Estudo de Avaliação Ambiental Prévia											
Implantação SGA - ano 1											
Implantação SGA - ano 2											
Implantação - Programa de Gestão e Controle Ambiental de Obras											
Taxa de Disposição de Material Dragado no PDO-SUC											
Operação - Programa de Gestão e Controle Ambiental		R\$ 172.710,54									
Programa de Controle de Pragas e Vetores		R\$ 161.492,59									
Programa de Emergência Individual (PEI)						R\$ 32.386,28					R\$ 32.386,28
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)		R\$ 48.579,42	R\$ 16.193,14	R\$ 16.193,14	R\$ 48.579,42	R\$ 16.193,14	R\$ 16.193,14	R\$ 48.579,42	R\$ 16.193,14	R\$ 16.193,14	R\$ 48.579,42
Auditoria CONAMA 306/02			R\$ 43.177,63		R\$ 43.177,63				R\$ 43.177,63		R\$ 43.177,63
Auditoria ISO 14001		R\$ 43.177,63			R\$ 43.177,63				R\$ 43.177,63		R\$ 43.177,63
Auditoria OHAAS 18001		R\$ 43.177,63			R\$ 43.177,63				R\$ 43.177,63		R\$ 43.177,63
TOTAL		R\$ 469.137,81	R\$ 565.078,60	R\$ 350.396,26	R\$ 544.701,72	R\$ 521.900,96	R\$ 393.573,90	R\$ 469.137,81	R\$ 565.078,60	R\$ 382.782,54	R\$ 512.315,45

Tabela 29: Detalhamento dos valores da Seção Ambiental considerados no fluxo de caixa do projeto

Fonte: Elaboração própria.

LEVANTAMENTO JURÍDICO

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

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

- possibilidade de prorrogação ou manutenção do contrato atual mediante liminar judicial ou outro instrumento;
- existência de bens não reversíveis, passíveis de serem retirados do terminal ou indenizados pela futura arrendatária;
- investimentos não amortizados realizados pela atual titular, que possam gerar direito à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual; e

- outros fatos que possam gerar impactos jurídicos em relação à área a ser licitada.

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

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

6.161. Inicialmente, a EPL havia elaborado estudos de viabilidade para dois terminais distintos, o STS53 e o STS53A. Contudo, os estudos foram unificados e ajustados, tendo em vista as seguintes diretrizes expressas por parte do poder concedente:

- Unificação dos terminais STS53 e STS53A;
- Previsão de entrada imediata do futuro arrendatário na área do STS53A (Bandeirantes) e entrada a partir de 2025 na área do STS53 (Marimex);
- Início das obras da pera em 2025 com previsão de conclusão e entrada em operação em 18 meses; e
- Utilização do tempo disponível do berço do STS20 e do berço a ser construído (PAC Copa).

Histórico contratual

6.162. A partir das diretrizes estabelecidas pelo poder concedente, a área STS53 passa a ser composta pelas áreas atualmente exploradas pelas seguintes arrendatárias:

- Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA.; e
- **Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA.** (anteriormente Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais)

6.163. Os históricos das relações contratuais dos arrendamentos que compõem a área **STS53** são abordados nos próximos tópicos.

Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA

6.164. Parte da área é atualmente ocupada pela empresa **Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA.**, tendo como finalidade a movimentação e armazenagem de contêineres.

6.165. A relação contratual teve origem no Contrato DP/16.2000, de 09/05/2000, celebrado entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e a referida empresa, para arrendamento de área de 42.000 m², pelo prazo de 20 (vinte) anos, prorrogável.

6.166. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 6A arrendatária solicitou a prorrogação do seu contrato, porém, esta solicitação não foi acatada em razão da alteração da destinação da área conforme o planejamento do Porto.

6.167. Diante da negativa do poder concedente relativa à renovação do arrendamento, a arrendatária impetrou Mandado de Segurança, com pedido de tutela de urgência, buscando a sua manutenção na área. Em 04/05/20, houve decisão indeferindo o pedido liminar. A Impetrante apresentou Agravo de Instrumento e houve nova decisão deferido, cautelarmente, a manutenção do contrato até o julgamento final da ação. Contudo, em 08/06/2020, após análise do agravo interno interposto pela União, o Desembargador Federal Relator reconsiderou a decisão agravada e indeferiu o pedido de concessão da tutela recursal de urgência formulado pela Impetrante. Em 20/01/2021, foi prolatada sentença denegando a segurança.

6.168. Até a presente data, não há informação de que tenha sido celebrado Contrato de Transição.

6.169. O término do prazo contratual estava previsto para ocorrer em 09/05/2020, ademais, a medida judicial intentada pela arrendatária visando sua manutenção no terminal não prosperou e não foi celebrado contrato de transição.

6.170. Contudo, no âmbito do Processo TC 018.681/2020-4, foi exarado o Acórdão nº 1063/2021 – TCU – Plenário, de 05/05/2021 (detalhado no tópico desta nota relativo ao levantamento processual), pelo qual, entre outras determinações, foi decidido que a SNPTA deverá adotar “*as providências necessárias com vistas à prorrogação do Contrato DP/16.2000 de modo que o prazo final coincida com o término do Contrato DP/25.2000*”. Desse modo, conforme a decisão da Corte de Contas, foi estabelecido que o Contrato DP/16.2000 deverá ser prorrogado concomitantemente ao término do Contrato DP/25.2000. O referido instrumento trata-se de contrato de arrendamento de instalações e equipamentos ferroviários, na área do Porto de Santos, de titularidade da Portofer Transporte Ferroviário LTDA., celebrado em 28 de junho de 2000, com prazo de vigência de 25 anos. Conforme informações da SNPTA, a previsão é que esse contrato tenha sua vigência encerrada em 2025, quando a área em questão poderá ser disponibilizada à futura arrendatária.

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

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato DP/16.2000	09/05/2000	CODESP e Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA.	Arrendamento de instalação portuária com área de 42.000m ² , destinada à exploração, administração e operação de instalação Portuária de Uso Público Especial – IPUPE, para a movimentação de contêineres. Vigência: 20 anos, prorrogável (Cláusula 14 ^a). Reversibilidade dos bens: “ <i>Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento pelo término do prazo: obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias construídas pela ARRENDATÁRIA [...]</i> ” (Cláusula 39 ^a).
1º Termo Aditivo (1ª Retificação, ratificação e aditamento)	19/08/2002	CODESP e Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA.	Ajustes gerais na redação das cláusulas, incluindo alteração do prazo de carência (12 meses a partir de 5/6/02), investimentos da arrendatária, trabalho portuário, projeto e obras, preços, condições de pagamento, qualidade das operações, meio ambiente, absorção de mão-de-obra da CODESP e segurança no trabalho e saúde ocupacional.
2º Termo Aditivo (2ª Retificação, ratificação e aditamento)	10/02/2003	CODESP e Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA.	Ajustes gerais na redação das cláusulas, incluindo alteração do prazo de carência (36 meses a partir da assinatura deste aditivo), objeto, movimentações, investimentos da arrendatária, projeto e obra, preços e condições de pagamento. Previsão de que, após prazo de carência, terá sido adensada área de 62.729,53m ² , ficando o terminal com área total de 104.729,53m ² .
3º Termo Aditivo (3ª Retificação, ratificação e aditamento)	06/11/2003	CODESP e Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA.	Ajustes gerais na redação das cláusulas, incluindo alteração do objeto, com definição da área total do arrendamento em 62.160,30m ² , anexos, projeto e obras, reajuste, qualidade do serviço, direitos e obrigações da arrendatária, meio ambiente, segurança no trabalho e saúde ocupacional. Previsão de que, após o prazo de carência de 36 meses estabelecido no 2º Aditivo, a área do arrendamento será de 102.773,45m ² .

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
4º Termo Aditivo (4ª Retificação, ratificação e aditamento)	26/12/2006	CODESP e Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA.	Ajustes gerais na redação das cláusulas, incluindo alteração do prazo de carência (54 meses a partir da assinatura do 2º TA), movimentações e preços. Previsão de que a área do arrendamento será de 102.773,45m² após o prazo de carência de 54 meses, contado a partir de 10/02/03 (data de celebração do 2º Aditivo).
5º Termo Aditivo (5ª Retificação, ratificação e aditamento)	15/08/2007	CODESP e Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA.	Ajustes gerais na redação das cláusulas, incluindo alteração do prazo de carência (6 meses a partir da assinatura deste TA ou 30 dias após solicitação da CODESP, o que ocorrer primeiro), movimentações, preços, Previsão de que a área do arrendamento será de 102.773,45m² após o prazo de carência.
6º Termo Aditivo (6ª Retificação, ratificação e aditamento)	23/02/2011	CODESP e Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA.	Ajustes gerais na redação das cláusulas, incluindo alteração da área arrendada, definida em 95.543,86m², anexos do contrato, movimentações, preços, condições de pagamento, reajuste, direitos e obrigações da arrendatária, ISPS Code,
Resolução nº 1956- ANTAQ, de 07/02/2011	07/02/2011	-	Valida o 6º TA ao Contrato DP 16/2000 e determina que a CODESP: - proceda ao reequilíbrio contratual, observando modelagem do EVTE da ANTAQ; - adeque o contrato à Resolução 55/2002, sendo reconhecida a possibilidade de prorrogação do contrato; e - se abstenha de celebrar aditivos que envolvem alteração da área de arrendamento sem anuência da ANTAQ.
Acórdão nº 1063/2021 – TCU – Plenário	05/05/2021	-	Estabelece que a SNPTA deverá adotar “as providências necessárias com vistas à prorrogação do Contrato DP/16.2000 de modo que o prazo final coincida com o término do Contrato DP/25.2000”. O referido Contrato DP/25.2000, de titularidade da Portofer, deverá ter sua vigência encerrada até 2025.

Tabela 30: Síntese do histórico contratual da área

Fonte: Elaboração própria

6.172. Além da análise do contrato celebrado com a atual arrendatária, também é pertinente mencionar outra relação contratual relevante para o estudo da área STS53. Trata-se do **Contrato DP/30.2012**, celebrado em 19/07/2012, entre a CODESP e o Consórcio Serveng/ CONSTREMAC/CONSTRAN, tendo como objeto “a execução das obras de construção e adequação para alinhamento do Cais de Outeirinhos no Porto de Santos/SP”, com prazo de vigência de 26 (vinte e seis) meses.

6.173. O contrato em questão é relevante para a área STS53 tendo em vista que parte das obras previstas nesse instrumento contratual serão consideradas como referência para a inclusão de obras equivalentes a serem realizados pela futura arrendatária da área STS53. Após a conclusão das obras, a infraestrutura de cais correspondente será utilizada pela futura arrendatária da área STS53A.

6.174. A execução do Contrato DP/30.2012 foi prevista em duas fases. A 1ª fase, referente aos trechos 1 ao 4, com prazo para execução de 16 (dezesesseis) meses; e a 2ª fase, referente aos trechos 5 a 7, com prazo para execução de 10 (dez) meses. Cada fase seria executada a partir da execução de ordem de serviço correspondente.

6.175. Em relação ao referido contrato, foram celebrados 7 (sete) termos aditivos. Todos os termos aditivos tiveram como objeto a alteração do valor do contrato. O 4º Termo Aditivo, celebrado em 31/10/14, prorrogou o contrato por mais 10 (dez) meses. O 5º Termo Aditivo, celebrado em 31/08/15, prorrogou o contrato por mais 3 (três) meses. O 6º Termo Aditivo, celebrado em 30/11/15, prorrogou o contrato por mais 2 (dois) meses. Por fim, o 7º Termo Aditivo, celebrado em 29/01/16, prorrogou o contrato por mais 1 (um) mês. Mediante “Aviso de Suspensão”, o contrato foi suspenso de 29/02/16 a 29/04/16. A referida suspensão foi prorrogada por mais 60 (sessenta) dias, conforme aviso publicado em 02/05/16; novamente prorrogada por mais 120 (cento e vinte) dias, conforme aviso publicado em 11/07/16; e prorrogada pela terceira vez, por mais 120 (cento e vinte) dias, conforme aviso publicado em 28/11/16.

6.176. Em 03/01/2018, a CODESP emitiu **Termo de Recebimento Definitivo**, atestando o cumprimento da 1ª ordem de serviços e formalizando o **término da relação contratual** em questão.

6.177. Conforme informações fornecidas pela Santos Port Authority – SPA, a 2ª ordem de serviço não foi emitida pela administração do porto e, conseqüentemente, não foi realizada a 2ª fase das obras previstas.

6.178. Tendo em vista o encerramento do **Contrato DP/30.2012**, formalizado por Termo de Recebimento Definitivo, não se vislumbra a possibilidade de execução da 2ª fase das obras com base no instrumento contratual em questão.

Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA. (anteriormente Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais)

6.179. Parte da área STS53 tem como titular a empresa **Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA.**, e sua finalidade é a movimentação e armazenagem de caga geral, exceto granéis.

6.180. A relação contratual teve origem no Contrato DP/42.2000, de 07/12/2000, celebrado entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e a Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais, para arrendamento de área de 21.220 m², pelo prazo de 20 (vinte) anos, prorrogável.

6.181. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 2 (dois) termos aditivos. O término do prazo contratual foi previsto para 07/12/2020.

6.182. A empresa apresentou pedido de prorrogação ordinária do Contrato de Arrendamento DP42.2000. Contudo, houve alteração do planejamento do porto, consignada no seu PDZ, relativa ao perfil de carga a ser movimentado na área em questão, que passou a ser destinada à operação de fertilizantes. Tendo isso em vista, o pedido original da arrendatária foi complementado, sendo incluído pleito de alteração de perfil de carga, conforme a Correspondência JUR 233.2020, de 15/10/2020. Mediante o Despacho Decisório nº 3/2021/SNPTA, de 05/01/2021, o pedido de alteração do perfil de carga e prorrogação do contrato foi indeferido.

6.183. A arrendatária interpôs embargos de declaração, com efeitos infringentes, alegando omissões, contradições e obscuridades no referido Despacho Decisório, e solicitando que se “promova a efetiva análise de vantajosidade do Plano de Investimento apresentado, com a consequente decisão pela prorrogação ordinária da avença administrativa”. Mediante o Despacho nº 52/2021/DGCO/SNPTA, de 15/01/2021, foi afirmado que a inclusão de novo perfil de carga ao Contrato DP/42.2000 não se afigura como a melhor opção para atendimento ao interesse público. A última movimentação do processo foi a submissão dos referidos embargos à análise da Consultoria Jurídica do Ministério da Infraestrutura, conforme consta no Despacho nº 177/2021/SE, de 15/01/2021.

6.184. Até a presente data, não há informação de que tenha sido celebrado Contrato de Transição.

6.185. Atualmente, o contrato encontra-se vigente mediante liminar judicial expedida no âmbito do Processo nº 1063414-71.2020.4.01.3400, que tramita na 9ª Vara Federal Cível da SJDF.

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

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato DP/42.2000	07/12/2000	Codesp e Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais	Arrendamento de área de 21.220m ² , incluindo os Armazéns nº 22 e nº 23, para operar Instalação Portuária de Uso Público Especial – IPUPE, destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, exceto grãos. Vigência: 20 anos, prorrogável por uma vez, pelo prazo máximo igual ao original (Cláusula 15ª). Reversibilidade dos bens: “Cláusula 37ª – <i>Integram o arrendamento: instalações portuárias, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas ainda, as relações referidas no Parágrafo Único.</i> § Único – <i>A relação de bens que fazem e farão parte deste Contrato de Arrendamento constarão do ANEXO VIII deste Instrumento. Essa relação deverá ser complementada pela ARRENDATÁRIA no prazo de 30 (trinta) dias, contado da assinatura deste Instrumento, e conferida pela CODESP. O ANEXO VIII será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência deste Contrato.</i> [...] Cláusula 39ª – <i>Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as instalações portuárias objeto da Cláusula Trigesima Sétima, nos termos previstos neste Contrato.</i> [...] Cláusula 40ª – <i>Na extinção do arrendamento será procedida uma vistoria dos bens que integram o arrendamento, para os efeitos previstos neste Contrato, e lavrado pela CODESP um ‘Termo de Reversão de Bens’ sob a guarda da ARRENDATÁRIA ou integrados ao arrendamento, com indicação detalhada do estado de conservação dos mesmos”.</i>
1º Termo Aditivo (1ª Instrumento de Retificação, Ratificação e Aditamento)	26/05/2001	Codesp e Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais	Alteração do objeto, que passou a consistir na exploração de área de 26.696,01m ² “envolvendo investimentos da arrendatária para construção, reforma, administração e operação da instalações portuária”. Alterações gerais nas cláusulas sobre anexos, movimentações, preços e valor do contrato.
2º Termo Aditivo	10/12/2019	CODESP, Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA. e Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais	Transferência de titularidade do Contrato DP/42.2000 da Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais para a Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA.
Tutela antecipada (Processo nº 1063414-71.2020.4.01.3400, 9ª Vara Federal Cível da SJDF)	01/12/2020	Autor: Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA. Réus: ANTAQ e União	Antecipação de tutela em favor da autora, garantindo a vigência de seu contrato até a análise final do Processo nº 50000.049444/2017-78.

Tabela 31: Síntese do histórico contratual da área

Fonte: Elaboração própria

6.187. Além da análise do contrato celebrado com a atual arrendatária, também é pertinente mencionar outra relação contratual relevante para o estudo da área atualmente ocupada pela Deicmar. Trata-se do **Contrato DP/30.2012**, celebrado em 19/07/2012, entre a CODESP e o Consórcio Serveng/CONSTREMAC/CONSTRAN, tendo como objeto “a execução das **obras de construção e adequação para alinhamento do Cais de Outeirinhos no Porto de Santos/SP**”, com prazo de vigência de 26 (vinte e seis) meses.

6.188. O contrato em questão é relevante para a área STS53 tendo em vista que: a) parte das obras previstas nesse instrumento contratual serão consideradas como referência para a inclusão de obras equivalentes a serem realizados pela futura arrendatária; e b) após a conclusão das obras, a infraestrutura de cais correspondente será utilizada pela futura arrendatária.

6.189. A execução do Contrato DP/30.2012 foi prevista em duas fases. A 1ª fase, referente aos trechos 1 a 4, com prazo para execução de 16 (dezesseis) meses; e a 2ª fase, referente aos trechos 5 a 7, com prazo para execução de 10 (dez) meses. Cada fase seria executada a partir da execução de ordem de serviço correspondente.

6.190. Em relação ao referido contrato, foram celebrados 7 (sete) termos aditivos. Todos os termos aditivos tiveram como objeto a alteração do valor do contrato. O 4º Termo Aditivo, celebrado em 31/10/14, prorrogou o contrato por mais 10 (dez) meses. O 5º Termo Aditivo, celebrado em 31/08/15, prorrogou o contrato por mais 3 (três) meses. O 6º Termo Aditivo, celebrado em 30/11/15, prorrogou o contrato por mais 2 (dois) meses. Por fim, o 7º Termo Aditivo, celebrado em 29/01/16, prorrogou o contrato por mais 1 (um) mês. Mediante “Aviso de Suspensão”, o contrato foi suspenso de 29/02/16 a 29/04/16. A referida suspensão foi prorrogada por mais 60 (sessenta) dias, conforme aviso publicado em 02/05/16; novamente prorrogada por mais 120 (cento e vinte) dias, conforme aviso publicado em 11/07/16; e prorrogada pela terceira vez, por mais 120 (cento e vinte) dias, conforme aviso publicado em 28/11/16.

6.191. Em 03/01/2018, a CODESP emitiu **Termo de Recebimento Definitivo**, atestando o cumprimento da 1ª ordem de serviços e formalizando o **término da relação contratual** em questão.

6.192. Conforme informações fornecidas pela Santos Port Authority – SPA, a 2ª ordem de serviço não foi emitida pela administração do porto e, consequentemente, não foi realizada a 2ª fase das obras previstas.

6.193. Tendo em vista o encerramento do **Contrato DP/30.2012**, formalizado por Termo de Recebimento Definitivo, não se vislumbra a possibilidade de execução da 2ª fase das obras com base no instrumento contratual em questão.

Bens do arrendamento

Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA

6.194. O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido na Cláusula 39ª do Contrato DP/16.2000, nos seguintes termos: “*Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento pelo término do prazo: obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias construídas pela ARRENDATÁRIA [...]*”.

6.195. O critério de reversibilidade não foi alterado nos Termos Aditivos subsequentes.

6.196. A tabela a seguir sintetiza a situação dos bens do arrendamento.

Critério de reversibilidade no contrato original	Último critério de reversibilidade	Rol de bens reversíveis?	Investimentos não amortizados
“ <i>Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento pelo término do prazo: obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias construídas pela ARRENDATÁRIA [...]</i> ” (Cláusula 39ª)	Mesmo do contrato original.	Não há. A SPA informou que o termo de vistoria ainda não foi elaborado.	Segundo informado pela SPA, não há investimentos não amortizados.

Tabela 32: Bens do arrendamento

Fonte: Elaboração própria

6.197. Desse modo, conforme o critério de reversibilidade contratual – não alterado pelos aditivos subsequentes – são reversíveis as obras civis e diversos tipos de equipamentos, especificamente equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias construídas pela arrendatária.

Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA. (anteriormente Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais)

6.198. O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido conforme as cláusulas do Contrato DP/42.2000 citadas a seguir:

Cláusula 37ª – Integram o arrendamento: instalações portuárias, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas ainda, as relações referidas no Parágrafo Único.

§ Único – A relação de bens que fazem e farão parte deste Contrato de Arrendamento constarão do ANEXO VIII deste Instrumento. Essa relação deverá ser complementada pela ARRENDATÁRIA no prazo de 30 (trinta) dias, contado da assinatura deste Instrumento, e conferida pela CODESP. O ANEXO VIII será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência deste Contrato. [...]

Cláusula 39ª – Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as instalações portuárias objeto da Cláusula Trigésima Sétima, nos termos previstos neste Contrato. [...]

Cláusula 40ª – Na extinção do arrendamento será procedida uma vistoria dos bens que integram o arrendamento, para os efeitos previstos neste Contrato, e lavrado pela CODESP um 'Termo de Reversão de Bens' sob a guarda da ARRENDATÁRIA ou integrados ao arrendamento, com indicação detalhada do estado de conservação dos mesmos.

6.199. O critério de reversibilidade não foi alterado nos Termos Aditivos subsequentes.

6.200. A tabela a seguir sintetiza a situação dos bens do arrendamento.

Critério de reversibilidade no contrato original	Último critério de reversibilidade	Rol de bens reversíveis?	Investimentos não amortizados
<p><i>“Cláusula 37ª – Integram o arrendamento: instalações portuárias, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas ainda, as relações referidas no Parágrafo Único.</i></p> <p><i>§ Único – A relação de bens que fazem e farão parte deste Contrato de Arrendamento constarão do ANEXO VIII deste Instrumento. Essa relação deverá ser complementada pela ARRENDATÁRIA no prazo de 30 (trinta) dias, contado da assinatura deste Instrumento, e conferida pela CODESP. O ANEXO VIII será atualizado sempre que ampliações ou modificações venham a ocorrer nas INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS durante a vigência deste Contrato. [...]</i></p> <p><i>Cláusula 39ª – Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento todas as instalações portuárias objeto da Cláusula Trigésima Sétima, nos termos previstos neste Contrato. [...]</i></p> <p><i>Cláusula 40ª – Na extinção do arrendamento será procedida uma vistoria dos bens que integram o arrendamento, para os efeitos previstos neste Contrato, e lavrado pela CODESP um 'Termo de Reversão de Bens' sob a guarda da ARRENDATÁRIA ou integrados ao arrendamento, com indicação detalhada do estado de conservação dos mesmos”.</i></p>	Mesmo do contrato original.	Segundo a Cláusula 40ª, a administração do porto deverá elaborar “Termo de Reversão de Bens” ao final do contrato. O referido documento não foi identificado entre a documentação enviada pela SPA.	Segundo informado pela SPA, não há investimentos não amortizados.

Tabela 33: Bens do arrendamento

Fonte: Elaboração própria

6.201. Nesses termos, verifica-se que são reversíveis todas as instalações portuárias objeto da Cláusula 37ª, a qual define como integrantes do arrendamento: instalações portuárias, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas ainda, as relações de bens constantes no Anexo VIII (não localizado). Ademais, segundo a Cláusula 40ª, a relação de bens reversíveis deverá ser ratificada mediante “Termo de Reversão de Bens” elaborado pela SPA.

Processual

Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA

6.202. No que diz respeito à área em questão, foram identificados os seguintes processos relevantes:

- **Processo Administrativo nº 00748.000772/2020-60** (ref. 00410024041202011), no âmbito da SNPTA. Interessada: Marimex Despachos Transportes e Serviços LTDA. Pedido de prorrogação antecipada, expansão de área e reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato DP/16.2000. A SNPTA negou o pedido da empresa, considerando tratar-se de ato administrativo de natureza discricionária do Poder Concedente, e que será dada à área destinação diversa da atualmente praticada, tendo em vista a sua incompatibilidade com o novo PDZ de Santos. Em 28/04/2020, mediante o Despacho Decisório nº 35/2020/SNPTA, encaminhado à Marimex mediante o Ofício nº 108/2020/DGCO-SNPTA/SNPTA, a SNPTA decidiu pelo **indeferimento** do pleito de expansão de área e prorrogação do contrato de arrendamento em questão.

- **Processo nº 1025498-03.2020.4.01.3400**, no âmbito da 16ª Vara Federal Cível da SJDF. Impetrante: Marimex Despachos Transportes e Serviços LTDA. Impetrado: Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

Trata-se de Mandado de Segurança com pedido de tutela de urgência, em caráter liminar, buscando a prorrogação do Contrato DP/16.2000. Em 04/05/20, houve decisão indeferindo o pedido liminar. A Impetrante interpôs recurso de Agravo de Instrumento da decisão que indeferiu o pedido liminar, tendo o Desembargador Relator, em sede de decisão interlocutória, deferido, cautelarmente, a manutenção do contrato até o julgamento final da ação mandamental da qual se originou o agravo. Todavia, em 08/06/2020, após análise do agravo interno interposto pela União, o Desembargador Federal Relator reconsiderou a decisão agravada e indeferiu o pedido de concessão da tutela recursal de urgência formulado pela empresa. Em 20/01/2021, foi prolatada sentença **denegando** a segurança.

- **Processo TC 018.681/2020-4**, no âmbito do Tribunal de Contas da União (TCU). Interessado: “Identidade preservada”. Entidades: Autoridade Portuária de Santos S.A. e SNPTA. Trata-se de denúncia que referente a possíveis irregularidades contidas em decisão da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) do Ministério da Infraestrutura que indeferiu pedido de prorrogação do Contrato de Arrendamento DP/16.2000, firmado com a Marimex. Conforme o Acórdão nº 1063/2021 – TCU – Plenário, de 05/05/2021, entre outras diretrizes, decidiu-se por:

9.3. determinar à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura (SNPTA/Minfra), com fundamento no art. 250, inciso II do RITCU, que:

9.3.1. no prazo de 90 (noventa) dias, adote as providências necessárias com vistas à **prorrogação do Contrato DP/16.2000 de modo que o prazo final coincida com o término do Contrato DP/25.2000**, a fim de minimizar a lacuna temporal de ociosidade da área e de evitar danos aos cofres da Autoridade

Portuária de Santos e da União Federal, sem prejuízo de que, ao fim dessa data, o poder concedente reavalie a questão segundo critérios de oportunidade e conveniência;

9.3.2. havendo extinção antecipada do Contrato DP/25.2000, crie plano de transição de forma a possibilitar que a desocupação da área do Contrato DP/16.2000 seja efetuada em consonância com a manutenção da eficiência da atividade portuária e da segurança jurídica dos trabalhadores, poder público e contratado, remetendo a este Tribunal as providências adotadas em 15 (quinze) dias, a contar do extinção do Contrato DP/25.2000;

9.3.3. formalize no instrumento a ser celebrado junto à atual arrendatária a possibilidade de acesso à área atualmente operada mediante o Contrato de Arrendamento DP/16.2000, por qualquer empresa ou pessoa autorizada pela SPA, para a realização dos estudos e projetos necessários à implantação da pera ferroviária e do futuro terminal de fertilizante, se assim for necessário;

6.203. Desse modo, conforme a decisão da Corte de Contas, foi estabelecido que o Contrato DP/16.2000 deverá ser prorrogado “*de modo que o prazo final coincida com o término do Contrato DP/25.2000*”. O referido instrumento trata-se de contrato de arrendamento de instalações e equipamentos ferroviários, na área do Porto de Santos, firmado com a Portofer Transporte Ferroviário LTDA., celebrado em 28 de junho de 2000, com prazo de vigência de 25 anos. Conforme informações da SNPTA, a previsão é que esse contrato tenha terá sua vigência encerrada em 2025, quando a área em questão poderá ser disponibilizada à futura arrendatária.

Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA. (anteriormente Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais)

6.204. No que diz respeito à área em questão, foram identificados os seguintes processos relevantes:

- **Processo Administrativo nº 50000.049444/2017-78**, no âmbito da SNPTA. Interessada: Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais. Processo gerado em: 29/11/2017.

Inicialmente, foi apresentado pedido de reequilíbrio e prorrogação ordinária do Contrato de Arrendamento DP42.2000.

O PDZ do Porto de Santos teve alteração na vocação da área em questão, que anteriormente era dedicada à operação de carga geral, passando a ser destinada a granéis sólidos minerais, especificamente fertilizantes. Tendo em vista o processo de reelaboração do PDZ do Porto de Santos, a Codesp informou que haveria ausência de qualquer vantajosidade na prorrogação ordinária do Contrato de Arrendamento DP/42.2000, e solicitou que pedido de prorrogação ordinária do Contrato não fosse celebrado em descompasso com seu planejamento. Desse modo, mediante o Despacho Decisório nº 18/2019/SNPTA, de 24/09/2019, decidiu-se pelo indeferimento do pedido de prorrogação ordinária do Contrato de Arrendamento DP/42.2000. Diante disso, mediante a correspondência JUR 078.2020, de 09/03/2020, a empresa apresentou recurso solicitando reconsideração da decisão de indeferimento do pleito da prorrogação ordinária do contrato. Mediante o Despacho nº 19/2020/GM/Minfra, de 28/05/2020, foi negado provimento ao referido recurso da arrendatária.

Mediante a correspondência JUR 147.2020, de 09/06/2020, a empresa então apresentou Embargos de Declaração contra o Despacho que indeferiu o seu recurso. Os referidos Embargos foram conhecidos e rejeitados mediante o Despacho nº 56/2020/GM/MINFRA, devido à ausência de contradição, omissão ou obscuridade na decisão.

O pedido original de prorrogação contratual apresentado pela arrendatária foi complementado por pedido de alteração de perfil de carga do terminal, buscando adequar as operações à nova configuração do PDZ do Porto de Santos, conforme a Correspondência JUR 233.2020, de 15/10/2020.

Segundo a SNPTA, a alteração do perfil de carga no contrato existente poderia representar uma transmutação total do objeto em prejuízo aos princípios da isonomia dos licitantes, da ampla competitividade, do julgamento objetivo e da vinculação ao instrumento convocatório. Com base em esse e em outros argumentos, mediante o Despacho Decisório nº 3/2021/SNPTA, de 05/01/2021, o pedido de alteração do perfil de carga e prorrogação do contrato de arrendamento DP/42.2000 foi indeferido.

A arrendatária interpôs embargos de declaração, com efeitos infringentes, alegando omissões, contradições e obscuridades no referido Despacho Decisório, e solicitando que se “*promova a efetiva análise de vantajosidade do Plano de Investimento apresentado, com a consequente decisão pela prorrogação ordinária da avença administrativa*”. Mediante o Despacho nº 52/2021/DGCO/SNPTA, de 15/01/2021, foi afirmado que a inclusão de novo perfil de carga ao Contrato DP/42.2000 não se afigura como a melhor opção para atendimento ao interesse público, uma vez que, entre outros motivos, há no mercado empresas interessadas em operar a instalação portuária, que já possuem experiência na movimentação de fertilizantes e poderiam ser selecionadas em procedimento licitatório.

Os referidos embargos foram submetidos à análise da Consultoria Jurídica do Ministério da Infraestrutura, conforme consta no Despacho nº 177/2021/SE, de 15/01/2021.

Mediante o Parecer nº 00042/2021/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, de 29/01/21, a Consultoria Jurídica junto ao Ministério da Infraestrutura opinou pelo conhecimento apenas parcial dos embargos de declaração opostos, contudo, quanto à parte conhecida, ante a ausência de omissão, contradição ou obscuridade na decisão embarcada, foi recomendada a rejeição dos embargos.

Processo nº 50300.016933/2019-21, no âmbito da ANTAQ. Interessada: Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais. Processo gerado em: 26/09/2019. Tendo em vista o pleito da arrendatária de prorrogação ordinária e recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual, a SNPTA encaminhou, para análise da ANTAQ, o pleito apresentado referente a reequilíbrio por eventos pretéritos, decorrentes de alegados investimentos não previstos originalmente no contrato. Posteriormente, passou a ser objeto da análise novo fato gerador de desequilíbrio informado pela arrendatária, especificamente cobrança de IPTU. Conforme o EVTEA apresentado pela empresa, o valor referente a investimentos não previstos em contrato, considerando as glosas efetuadas pelo poder concedente, seria na ordem de **R\$ 18.486.754,48**, e o valor referente ao IPTU seria de **R\$ 26.567.974,03** (levando em conta o “*resultado do fluxo de caixa marginal, transportado ao fluxo de caixa total do 2º período contratual*”). Desse modo, o valor total de desequilíbrio seria de **R\$ 45.054.728,51** em favor da arrendatária (ou R\$ 50.186.406,95, caso não fossem consideradas as glosas do poder concedente).

O processo em questão encontra-se em análise pela agência reguladora.

- **Processo nº 1063414-71.2020.4.01.3400**, no âmbito da 9ª Vara Federal Cível da SJDF. Autor: Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA. Réus: ANTAQ e União. Processo autuado em: 10/11/2020.

A arrendatária pleiteia a prorrogação do Contrato DP/42.2000, com pedido de tutela antecipada.

Em 01/12/2020 foi concedida antecipação de tutela em favor da autora. Não tivemos acesso ao inteiro teor da decisão, contudo, conforme consta na Nota Técnica nº 32/2020/CGEV/DGCO/SNPTA, de 02/12/2020, “*a arrendatária conseguiu, em sede judicial, liminar garantindo a vigência de seu contrato até a análise final do presente processo [Processo nº 50000.049444/2017-78]*”. Conforme consta no sistema de informações processuais do TRF1, houve juntada de contestação em 09/01/2021.

Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área **ST53**, constante nos tópicos anteriores, foram analisados os riscos referentes à licitação da referida área, buscando-se identificar a existência de entraves ao procedimento licitatório futuro ou impactos ao novo arrendamento.

Na tabela a seguir é apresentada análise de riscos referente à área em questão.

Perspectiva	Situação	Análise de riscos	Risco

Perspectiva	Situação	Análise de riscos	Risco
Contratual	<p>Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA</p> <p>A área STS53 é atualmente ocupada pela empresa Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA., tendo como finalidade a movimentação e armazenagem de contêineres. A relação contratual teve origem no Contrato DP/16.2000, de 09/05/2000, celebrado entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e a referida empresa, para arrendamento de área de 42.000 m², pelo prazo de 20 (vinte) anos, prorrogável.</p> <p>Em relação a esse instrumento, foram celebrados 6 (seis) termos aditivos.</p> <p>A arrendatária solicitou a prorrogação do seu contrato, porém, esta solicitação não foi acatada em razão da alteração da destinação da área conforme o planejamento do Porto. Diante da negativa do poder concedente relativa à prorrogação do arrendamento, a arrendatária impetrou Mandado de Segurança, com pedido de tutela de urgência, buscando a sua manutenção na área. Em 08/06/2020, após análise do agravo interposto pela União, foi indeferido o pedido liminar. Em 20/01/2021, foi prolatada sentença denegando a segurança.</p> <p>Até a presente data, não há informação de que tenha sido celebrado Contrato de Transição.</p> <p>Contudo, no âmbito do Processo TC 018.681/2020-4, foi exarado o Acórdão nº 1063/2021 – TCU – Plenário, de 05/05/2021 (detalhado no tópico desta nota relativo ao levantamento processual), pelo qual, entre outras determinações, foi decidido que a SNPTA deverá adotar “as providências necessárias com vistas à prorrogação do Contrato DP/16.2000 de modo que o prazo final coincida com o término do Contrato DP/25.2000”.</p>	<p>O término do prazo contratual estava previsto para ocorrer em 09/05/2020, ademais, a medida judicial intentada pela arrendatária visando sua manutenção no terminal não prosperou e não foi celebrado contrato de transição.</p> <p>Conforme o Acórdão nº 1063/2021 – TCU – Plenário, foi estabelecido que o Contrato DP/16.2000 deverá ser prorrogado concomitantemente ao término do Contrato DP/25.2000. O referido instrumento trata-se de contrato de arrendamento de instalações e equipamentos ferroviários, na área do Porto de Santos, de titularidade da Portofer Transporte Ferroviário LTDA., celebrado em 28 de junho de 2000, com prazo de vigência de 25 anos. Conforme informações da SNPTA, a previsão é que esse contrato tenha terá sua vigência encerrada em 2025, quando a área em questão poderá ser disponibilizada à futura arrendatária.</p>	Baixo
	<p>Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA. (anteriormente Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais)</p> <p>A área STS53A teve como última titular a empresa Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA., e sua finalidade foi a movimentação e armazenagem de caga geral, exceto granéis. A relação contratual teve origem no Contrato DP/42.2000, de 07/12/2000, celebrado entre a Codesp e a Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais, para arrendamento de área de 21.220 m², pelo prazo de 20 (vinte) anos, prorrogável.</p> <p>Em relação a esse instrumento, foram celebrados 2 (dois) termos aditivos. O término do prazo contratual foi previsto para 07/12/2020.</p> <p>A empresa apresentou pedido de prorrogação ordinária do Contrato de Arrendamento DP42.2000, complementado com pleito de alteração de perfil de carga. Mediante o Despacho Decisório nº 3/2021/SNPTA, de 05/01/2021, o pedido de alteração do perfil de carga e prorrogação do contrato foi indeferido.</p> <p>A arrendatária interpôs embargos de declaração contra a decisão que indeferiu seu pleito. Mediante o Despacho nº 52/2021/DGCO/SNPTA, de 15/01/2021, foi afirmado que a inclusão de novo perfil de carga ao Contrato DP/42.2000 não se afigura como a melhor opção para atendimento ao interesse público. Como última movimentação processual, mediante o Parecer nº 00042/2021/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, de 29/01/21, a Consultoria Jurídica junto ao Ministério da Infraestrutura opinou pelo conhecimento apenas parcial dos embargos de declaração e recomendou a rejeição dos embargos.</p> <p>Até a presente data, não há informação de que tenha sido celebrado Contrato de Transição.</p> <p>Atualmente, o contrato encontra-se vigente mediante liminar judicial expedida no âmbito do Processo nº 1063414-71.2020.4.01.3400, que tramita na 9ª Vara Federal Cível da SJDF.</p>	<p>Em princípio, não foram identificados impedimentos para a licitação da área, tendo em vista que: a) o término do prazo contratual ocorreu em 06/12/2020; b) a tutela antecipada em processo judicial que permite a manutenção da arrendatária no terminal está condicionada à análise final do processo administrativo na SNPTA de prorrogação e alteração de carga e c) a SNPTA já se manifestou no sentido de que não tem interesse na prorrogação contratual.</p>	Baixo
Patrimonial	<p>Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA</p> <p>O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido na Cláusula 39ª do Contrato DP/16.2000, nos seguintes termos: “<i>Revertem à CODESP, gratuita e automaticamente, na extinção do arrendamento pelo término do prazo: obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias construídas pela ARRENDATÁRIA [...]</i>”.</p> <p>O critério de reversibilidade não foi alterado nos Termos Aditivos subsequentes.</p> <p>A SPA informou que o termo de vistoria ainda não foi elaborado e que não há investimentos não amortizados.</p>	<p>Conforme o critério de reversibilidade contratual – não alterado pelos aditivos subsequentes – são reversíveis as obras civis e diversos tipos de equipamentos, especificamente equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, além de todas as instalações portuárias construídas pela arrendatária.</p>	Baixo
	<p>Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA. (anteriormente Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais)</p> <p>O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido nas Cláusulas 37ª e seguintes do Contrato DP/42.2000. Desse modo, são reversíveis todas as instalações portuárias objeto da Cláusula 37ª, a qual define como integrantes do arrendamento: instalações portuárias, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas ainda, as relações de bens constantes no Anexo VIII (não localizado).</p> <p>Ademais, segundo a Cláusula 40ª, a relação de bens reversíveis deverá ser ratificada mediante “Termo de Reversão de Bens” elaborado pela SPA.</p> <p>O critério de reversibilidade não foi alterado nos Termos Aditivos subsequentes.</p> <p>A SPA informou que o termo de vistoria ainda não foi elaborado e que não há investimentos não amortizados.</p>	<p>Conforme o critério de reversibilidade contratual – não alterado pelos aditivos subsequentes – são reversíveis todas as instalações portuárias objeto da Cláusula 37ª, a qual define como integrantes do arrendamento: instalações portuárias, obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação e informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistema de controle e de segurança, observadas ainda, as relações de bens constantes no Anexo VIII. A relação de bens reversíveis deverá ser ratificada mediante “Termo de Reversão de Bens” da SPA, que ainda não foi elaborado.</p>	

Perspectiva	Situação	Análise de riscos	Risco
	<p>Marimex Despachos, Transportes e Serviços LTDA Foram identificados os seguintes processos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Processo Administrativo nº 00748.000772/2020-60 (ref. 00410024041202011), da SNPTA. Interessada: Marimex Despachos Transportes e Serviços LTDA. Pedido de prorrogação antecipada, expansão de área e reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato DP/16.2000. A SNPTA negou o pedido da empresa, considerando tratar-se de ato administrativo de natureza discricionária do Poder Concedente, e que será dada à área destinação diversa da atualmente praticada, tendo em vista a sua incompatibilidade com o novo PDZ de Santos. Em 28/04/2020, mediante o Despacho Decisório nº 35/2020/SNPTA, encaminhado à Marimex mediante o Ofício nº 108/2020/DGCO-SNPTA/SNPTA, a SNPTA decidiu pelo indeferimento do pleito de expansão de área e prorrogação do contrato de arrendamento em questão. Processo nº 1025498-03.2020.4.01.3400, da 16ª Vara Federal Cível da SJDF. Impetrante: Marimex. Impetrado: Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. Trata-se de Mandado de Segurança com pedido de tutela de urgência, em caráter liminar, buscando a prorrogação do Contrato DP/16.2000. Em 08/06/2020, após análise do agravo interno interposto pela União, foi indeferido o pedido de concessão da tutela recursal de urgência formulado pela empresa. Em 20/01/2021, foi prolatada sentença denegando a segurança. 	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área nem outros tipos de impactos ao estudo de viabilidade.</p>	<p>Baixo</p>
Processual	<p>Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA. (anteriormente Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais) Foram identificados os seguintes processos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Processo Administrativo nº 50000.049444/2017-78, no âmbito da SNPTA. Interessada: Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais. Processo gerado em: 29/11/2017. <p>Pedido de reequilíbrio e prorrogação ordinária do Contrato de Arrendamento DP42.2000, complementado por pedido de alteração de perfil de carga do terminal, buscando adequar as operações à nova configuração do PDZ do Porto de Santos.</p> <p>Segundo a SNPTA, a alteração do perfil de carga no contrato existente poderia, entre outros fatores, representar uma transmutação total do objeto em prejuízo aos princípios da isonomia dos licitantes, logo, o pedido de alteração do perfil de carga e prorrogação do contrato de arrendamento DP/42.2000 foi indeferido.</p> <p>A arrendatária interpôs embargos de declaração, com efeitos infringentes, contra o referido Despacho Decisório. A Consultoria Jurídica junto ao Ministério da Infraestrutura opinou pelo conhecimento apenas parcial dos embargos de declaração opostos, contudo, quanto à parte conhecida, foi recomendada a rejeição dos embargos.</p> <ul style="list-style-type: none"> Processo nº 50300.016933/2019-21, no âmbito da ANTAQ. Interessada: Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais. Processo gerado em: 26/09/2019. <p>Tendo em vista o pleito da arrendatária de prorrogação ordinária e recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual, a SNPTA encaminhou, para análise da ANTAQ, o pleito apresentado referente a reequilíbrio por eventos pretéritos, decorrentes de alegados investimentos não previstos originalmente no contrato. Posteriormente, passou a ser objeto da análise novo fato gerador de desequilíbrio informado pela arrendatária, especificamente cobrança de IPTU. Conforme o EVTEA apresentado pela empresa, o valor referente a investimentos não previstos em contrato, considerando as glosas efetuadas pelo poder concedente, seria na ordem de R\$ 18.486.754,48, e o valor referente ao IPTU seria de R\$ 26.567.974,03. Desse modo, o valor total de desequilíbrio seria de R\$ 45.054.728,51 em favor da arrendatária (ou R\$ 50.186.406,95, caso não fossem consideradas as glosas do poder concedente).</p> <p>O processo em questão encontra-se em análise pela Agência.</p> <ul style="list-style-type: none"> Processo nº 1063414-71.2020.4.01.3400, no âmbito da 9ª Vara Federal Cível da SJDF. Autor: Deicmar Armazenagem e Distribuição LTDA. Réus: ANTAQ e União. Processo autuado em: 10/11/2020. <p>A arrendatária pleiteia a prorrogação do Contrato DP/42.2000, com pedido de tutela antecipada.</p> <p>Em 01/12/2020 foi concedida antecipação de tutela em favor da autora. Não tivemos acesso ao inteiro teor da decisão, contudo, conforme consta na Nota Técnica nº 32/2020/CGEV/DGCO/SNPTA, de 02/12/2020, "<i>a arrendatária conseguiu, em sede judicial, liminar garantindo a vigência de seu contrato até a análise final do presente processo</i> [Processo nº 50000.049444/2017-78]". Conforme consta no sistema de informações processuais do TRF1, houve juntada de contestação em 09/01/2021.</p>	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área nem outros tipos de impactos ao estudo de viabilidade.</p> <p>A SNPTA já se manifestou no sentido de que não tem interesse na prorrogação contratual.</p> <p>Contudo, foi identificado pleito de recomposição de equilíbrio econômico financeiro contratual em análise pela ANTAQ, que pode, em tese, gerar obrigação de ressarcimento por parte do poder público (sem impacto à nova arrendatária).</p>	<p>Médio</p>

Tabela 34: Análise de riscos referentes à área STS53

Fonte: Elaboração própria

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

6.205. Com base nas perspectivas contratual, processual e patrimonial, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, que gerem obrigação de ressarcimento ou outros riscos jurídicos dessa natureza. Contudo, foi identificado pleito de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual em análise pela ANTAQ, que pode, em tese, gerar obrigação de ressarcimento por parte do poder público (sem impacto à nova arrendatária).

Sugestão de cláusulas contratuais ou editalícias para dar suporte à modelagem proposta

6.206. Conforme o art. 6º, § 3º da Lei nº 12.815/2013, a elaboração dos editais de licitação de arrendamentos portuários é de competência da ANTAQ, a quem cabe, portanto, a elaboração das minutas desse documento e do contrato.

6.207. Desse modo, a título de sugestão, tendo em vista recomendações do Tribunal de Contas da União em estudos anteriores bem como demais propostas de aprimoramentos, propõe-se à Agência a inclusão de cláusulas nas minutas de edital e contrato da área STS53 relativas aos seguintes pontos:

- Definição de prazo para o poder concedente convocar a arrendatária para a celebração do contrato de arrendamento, após o cumprimento das obrigações prévias à celebração do contrato.
- Inclusão de regra segundo a qual o Poder Concedente, ao apreciar o pedido de prorrogação contratual apresentado pela arrendatária, deverá fundamentar a vantagem da prorrogação do contrato em relação à realização de nova licitação de arrendamento, além de observar os requisitos para a prorrogação previstos em lei ou regulamento.
- Inclusão de cláusula prevendo a solução de controvérsias mediante procedimentos de mediação e arbitragem.
- Substituição, na Subcláusula 1.1.1, inciso xxvi, da expressão "das Subcláusulas 7.1.2.1 e 7.1.2.2" por "da Subcláusula 7.1.2.2". Alteração realizada visando a não caracterização da MME como parâmetro de desempenho no contrato, uma vez que a MME desempenha o papel de mecanismo de compartilhamento de risco entre a arrendatária e o poder concedente.
- Supressão da exigência de Garantia de Execução do Contrato, conforme diretriz da SNPTA.
- Supressão da limitação à participação no certame de empresas "coligadas" (Itens 11.4, 11.5 e 27.2.7), tendo em vista que uma empresa coligada não necessariamente possui ingerência ou poder de controle sobre as demais empresas do grupo, diferentemente do que ocorre no caso das Controladas, Controladoras e entidades sujeitas ao mesmo controle comum. Esse entendimento está em consonância com o que tem sido adotado no setor aéreo pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). (Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/andamento/audiencia-publica-11-2018/relatorio-de-contribuicoes-anac>).
- Inclusão da obrigação da arrendatária para obter, renovar e manter vigentes, durante todo o período do Contrato, todas as licenças, permissões e autorizações ambientais necessárias ao pleno exercício das Atividades objeto do Arrendamento Ao término do Contrato, a arrendatária deverá efetuar a transferência de titularidade do processo de licenciamento ambiental à administração do porto ou a quem o poder concedente determinar, devendo manter vigentes as licenças até a conclusão do processo de transferência. (Subcláusula 7.1.1, incisos xxv e xxvi)

6.208. Além dos pontos elencados, propõe-se à Agência a inclusão ou alteração especificamente das seguintes cláusulas na minuta de edital da área STS53:

CAPÍTULO IV – DA DOCUMENTAÇÃO

Subseção IV - Da Garantia de Proposta

16.1 A **Garantia de Proposta** deverá ser aportada no valor mínimo de R\$ 60.407.868,73 (sessenta milhões, quatrocentos e sete mil, oitocentos e sessenta e oito reais e setenta e três centavos).

CAPÍTULO V – DAS ETAPAS DO LEILÃO

Sessão III – Da Sessão Pública do Leilão

22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado objeto do estudo, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.

22.14.1 A regra prevista no item 22.14 se estende às sociedades Controladas, Controladoras e sujeitas ao mesmo controle comum.

22.14.2 Para aferição da participação do mercado, utilizar-se-ão os valores indicados na tabela abaixo, retirados do estudo Seção B – Estudos de Mercado, Tabela 8, denominada "Participação de mercado das instalações dedicadas à movimentação de fertilizantes e sulfatos no Complexo Portuário de Santos".

Terminal	Capacidade Dinâmica Futura (t)	Percentual de participação de mercado
STS53	5.558.938	35,2%
STS20	2.600.000	16,5%
TERMAG	3.600.000	22,8%
TIPLAM	2.400.000	15,2%
Descarga Direta	1.620.701	10,3%

CAPÍTULO VI – DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO

Seção I - Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato [...]

27.2 Caberá à **Adjudicatária** apresentar ao **Poder Concedente** os seguintes documentos:

27.2.1 Comprovante de recolhimento da remuneração à **B3** no valor de R\$ 258.269,70 (duzentos e cinquenta e oito mil, duzentos e sessenta e nove reais e setenta centavos), cujo pagamento deverá ser efetuado no prazo previsto no **Manual de Procedimentos**; [...]

27.2.3 Comprovante de pagamento à empresa encarregada da realização dos estudos que deram origem a este Edital, conforme autorizado pelo art. 21 da Lei nº 8.987/95, pela Portaria SEP/PR nº 38/2013, de acordo com orientação a ser emitida pela **ANTAQ**, no valor total de R\$ 150.825,82 (cento e cinquenta mil, oitocentos e vinte e cinco reais e oitenta e dois centavos) à Empresa de Planejamento Logístico S.A. – EPL.

27.2.4 Comprovante de pagamento à Santos Port Authority – SPA, pelos esforços alocados na elaboração dos estudos que deram origem a este Edital, no valor total de R\$ 330.711,03 (trezentos e trinta mil, setecentos e onze reais e três centavos).

Propõe-se, ainda, a inclusão ou alteração das seguintes cláusulas na minuta de contrato da área STS53:

7. Obrigações e Prerrogativas das Partes

7.1 Obrigações da Arrendatária

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

7.1.2 A **Arrendatária** obriga-se ainda a:

7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual de adubos (fertilizantes) e/ou sulfatos, indicados nos quadros abaixo:

Ano do Arrendamento	Movimentação Mínima Exigida de adubos (fertilizantes) e/ou sulfatos
Ano 1	0
Ano 2	0
Ano 3	0
Ano 4	783.497
Ano 5	2.205.211
Ano 6	2.254.968
Ano 7	2.305.849
Ano 8	2.357.880
Ano 9	2.403.748
Ano 10	2.450.508
Ano 11	2.498.178
Ano 12	2.546.775
Ano 13	2.596.317
Ano 14	2.648.125

Ano 15	2.700.967
Ano 16	2.754.864
Ano 17	2.809.836
Ano 18	2.865.906
Ano 19	2.919.252
Ano 20	2.973.592
Ano 21	3.028.943
Ano 22	3.085.325
Ano 23	3.142.757
Ano 24	3.196.670
Ano 25	3.251.510

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

7.1.2.2 Prestar as **Atividades** de acordo com os seguintes **Parâmetros do Arrendamento**:

- i. Prancha Geral Média, a partir do 4º (quarto) ano de contrato, de 1154 t/h. Sendo a Prancha Geral Média o volume de carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado;
- ii. Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:
 - a) Obras de demolição de edificações;
 - b) Construção de armazéns com capacidade estática total mínima de 277.947 toneladas;
 - c) Aquisição de equipamentos para descarregamento de navios (dois descarregadores de navios tipo garra – grab ship unloader, com capacidade nominal individual mínima de 1.500 t/h, com dimensões para atender embarcação de projeto tipo Panamax, e correspondentes moegas de recepção no cais);
 - d) Aquisição de conjunto de equipamentos para transporte de granéis entre o cais, armazéns e sistema de expedição ferroviária (correia transportadora, sistema de despoeiramento, torre de transferência, elevador de canecas);
 - e) Instalação de no mínimo 3 (três) balanças de fluxo e 4 (quatro) balanças rodoviárias;
 - f) Aquisição de no mínimo 12 (doze) pás carregadeiras para mover a carga no interior dos armazéns;
 - g) Aquisição de sistema de carregamento ferroviário, para atender no mínimo 4 vagões simultâneos;
 - h) Aquisição e instalação de trilhos ferroviários a ser conectada a nova pera ferroviária;
 - i) Aquisição e instalação de sistema de combate a incêndio; e
 - j) Aquisição e instalação de subestação.
 - k) Investimentos fora da área arrendada, na infraestrutura comum do Porto Organizado de Santos, especificamente os seguintes:
 - Obra para o alinhamento do cais contemplando os seguimentos 5, 6 e 7;
 - Derrocamento do berço denominado “Curva 23” e “armazém frigorífico” para a cota de projeto -15 DNH (cota de dragagem de -15,5m DNH); e
 - Dragagem do berço “curva 23” e “armazém frigorífico” para cota de projeto de -15 DNH (cota de dragagem de -15,5m DNH).

7.2 Prerrogativas da Arrendatária.

7.2.1 Para a realização das **Atividades**, a **Arrendatária** terá prioridade de atracação na modalidade de atracação Preferencial no berço de atracação que será formado pela junção dos berços “curva 23” e “armazém frigorífico”, observadas as normas para atracação de navios no Porto de Santos, estabelecidas conforme o Regulamento de Exploração do Porto – REP.

9 Valor Estimado do Contrato, Condições de Pagamento e Reajuste de Valores

9.1 Valor Global Estimado do Contrato

9.1.1 O valor global estimado do **Contrato de Arrendamento** é de R\$ 6.040.786.873,25 (seis bilhões, quarenta milhões, setecentos e oitenta e seis mil, oitocentos e setenta e três mil e vinte e cinco centavos), correspondente ao montante estimado de receitas a serem obtidas pela Arrendatária para explorar as Atividades durante o prazo de vigência do Contrato. [...]

9.2 Condições de Pagamento

9.2.1 A **Arrendatária** deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:

- i. R\$ 1.417.825,15 (um milhão, quatrocentos e dezessete mil, oitocentos e vinte e cinco reais e quinze centavos) por mês, a título de Valor do Arrendamento Fixo, pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento; e
- ii. R\$ 6,58 (seis reais e cinquenta e oito centavos) por tonelada de qualquer carga movimentada, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1.

15 Bens do Arrendamento

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

15.1.3 Todos os bens que vierem a ser adquiridos pela arrendatária para operação portuária dentro da área arrendada, nos termos da Cláusula 7.1.2.2, inciso ii, deste **Contrato**.

21 Capital Social Mínimo

21.1 Até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos, a **Arrendatária** constituída para a exploração do Arrendamento deverá subscrever e integralizar 100% (cem por cento) do capital social inicial mínimo, no valor de R\$ 131.767.555,40 (cento e trinta e um milhões, setecentos e sessenta e sete mil, quinhentos e cinquenta e cinco reais e quarenta centavos).

7. DOCUMENTOS RELACIONADOS

7.1. Estudo EVTEA STS53 (SEI 4275920)

8. CONCLUSÃO

8.1. Após proceder a atualização e revisão do estudo sobre a área STS53 segundo as práticas definidas para o setor portuário nacional para exploração de áreas e diretrizes do Poder Concedente, entende-se que o presente estudo está apto a ser utilizado em procedimento licitatório pelo Poder Público, para o qual a presente Nota Técnica deverá ser publicada conjuntamente aos demais documentos que compõem o estudo.

8.2. À consideração superior.

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

THILO ZINDEL
Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

CONRADO FREZZA

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

RÔMULO CASTELO BRANCO G. DE ARAÚJO

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

EDGARDO ERNESTO CABRERA CHAMBLAS

Assistente Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

CAROLINE MAIARA DE JESUS

Coordenadora da Gerência de Meio Ambiente

GUSTAVO DE OLIVEIRA LOPES

Assessor Técnico da Gerência do Meio Ambiente

De acordo.

FERNANDO DE CASTILHO

Gerente de Estruturação de Projetos 1

PAULA DURANTE TAGLIARI

Gerente de Meio Ambiente

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



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Corrêa dos Santos, Coordenador(a)**, em 01/07/2021, às 15:26, 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 **Edgardo Ernesto Cabrera Chamblas, Assistente I**, em 01/07/2021, às 15:31, 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 **Conrado da Silveira Frezza, Assessor Técnico II**, em 01/07/2021, às 15:39, 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 **Thilo Martin Zindel, Assessor Técnico I**, em 01/07/2021, às 15:46, 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 **4275953** e o código CRC **3C360C77**.



Referência: Processo nº 50840.100180/2021-48



SEI nº 4275953

Via W4 Sul, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C 8º andar - Bairro Asa Sul
Brasília/DF, CEP 70308-200
Telefone: (61) 3426-3719 - www.epl.gov.br