



## MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

## NOTA TÉCNICA Nº 117/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA

Brasília, 14 de julho de 2021.

**PROCESSO Nº 50000.057204/2019-17****INTERESSADO: TCU - TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO**

A Sua Senhoria o Senhor

**BRUNO MARTINELLO LIMA**

Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária

Tribunal de Contas da União - TCU

SAFS, Quadra 4, Lote 1, Anexo II, Sala 250

70042-090 - Brasília - DF

**Assunto: Procedimento Licitatório das áreas denominadas STS08 e STS08A, localizadas no Porto Organizado de Santos/SP.**

Senhor Secretário,

1. Ao cumprimentá-lo, refiro-me ao procedimento licitatório das áreas denominadas **STS08** e **STS08A**, localizadas no Porto Organizado de Santos/SP, destinadas à movimentação e armazenagem de graneis líquidos, analisado pela comunidade portuária por meio da Audiência Pública ANTAQ n.º 06/2020, e os estudos protocolados junto ao Tribunal de Contas da União - TCU, por meio do processo 039.655/2020-2, em 11/2020.

2. Ressalte-se que as análises da SEINFRA Porto Ferrovia sobre os terminais em questão já foram concluídas, que sua manifestação final se deu por meio do Pronunciamento da Unidade, de 28/06/2021, de onde se destaca:

Manifestando minha concordância com os demais itens, apresento a seguinte proposta de encaminhamento:

I. **Dar ciência** ao Ministério de Infraestrutura, com fundamento no art. 9º, inciso I, da Resolução-TCU 315/2020, que o uso da metodologia do Coeficiente de Variação (CV), para fins de definição da movimentação mínima exigida (MME), não é adequada para mensuração e compartilhamento de riscos, infringindo o princípio da eficiência, insculpido no art. 37 da Constituição Federal;

II. **Recomendar** ao Ministério de Infraestrutura, com fundamento no art. 11 da Resolução-TCU 315/2020, que:

a) avalie a conveniência e a oportunidade de, no cálculo da MME, quando optar por um método estatístico, adote, preferencialmente, as metodologias do VaR paramétrico, com base de dados nacionais, como regra, ou, alternativamente, do VaR histórico, com base de dados dos complexos portuários, e quando adotar outras metodologias, conforme o caso concreto, como é o caso do método do giro de estoque, faça acompanhar os fundamentos jurídicos e econômicos que o caso necessitar;

b) avalie a conveniência e a oportunidade de buscar novos orçamentos para os itens de segurança operacional do capex além daquele declarado pela atual arrendatária, de forma a circularizar mais efetivamente seus preços, o que resultaria em estudo de viabilidade mais confiável e eficiente;

III. informar ao Ministério da Infraestrutura e à Antaq do Acórdão que vier a ser proferido, destacando que, dentro do escopo delimitado na presente fiscalização regulamentada pela IN-TCU 81/2018, **não foi detectada inconsistência que obste o regular prosseguimento do processo**

concessório dos terminais portuários denominados STS08A e STS08, localizado no Porto de Santos/SP, e que o relatório e o voto que fundamentam a deliberação ora encaminhada podem ser acessados por meio do endereço eletrônico [www.tcu.gov.br/acordaos](http://www.tcu.gov.br/acordaos); e

IV. arquivar os presentes autos, com fundamento no art. 169, inciso V, do Regimento Interno do Tribunal.

3. Destaque-se que a versão final a ser publicada, após manifestação formal do TCU por meio de Acórdão Plenário, incorporará todas as melhorias discutidas ao longo das análises da SEINFRA, assim como atenderá todas as recomendações exaradas no citado Pronunciamento de Unidade, de modo que, o formato geral dos documentos licitatórios, incluindo as equações financeiras (CAPEX, OPEX, Receita Média Unitária, Prazo Pré-Operacional, etc.) respeitará o formato apresentado a este TCU.

4. Estritamente em relação ao formato das poligonais propostas para os citados terminais, faz-se relevante comunicar a este egrégio Tribunal, que alguns ajustes se fazem necessários em função da evolução de análises mais aprofundadas realizadas junto à Autoridade Portuária, e o atual operador das áreas, com o objetivo de dar viabilidade técnica ao terminal **STS08** em relação à opção de implantação de estação de descarregamento ferroviário.

5. Destaque-se que a possibilidade de implantação de um ramal ferroviário já vem sendo citada desde a versão inicial dos estudos, em sua 'Seção C - Engenharia', que aponta:

Não há ramal ferroviário direto no terminal, tampouco foi prevista sua realização. Contudo, registra-se que a malha ferroviária da margem direita do porto está próxima, a menos de 500 m do Terminal.

6. Não foi possível inserir áreas que viabilizassem opções de escoamento ferroviário nos terminais desde suas versões iniciais em função da indisponibilidade de áreas tecnicamente adequadas, assim como pelas discussões em andamento com operadores ferroviários em relação à disponibilidade e compatibilidade de movimentação desta carga quanto às demais já movimentadas na malha ferroviária do Porto do Santos/SP.

7. A disponibilidade de áreas capazes de realizar este tipo de atividade foi viabilizada a partir de 06/2020 com a publicação da [nova poligonal](#) do Porto de Santos/SP, realizada através da Portaria n.º 77/2020 (SEI n.º 4336156).

8. Naturalmente, somente após a alteração da poligonal do Porto de Santos/SP, a Autoridade Portuária pôde iniciar discussões com os operadores ferroviários em relação à viabilidade técnica operacional de implantação de uma solução de escoamento ferroviário de granel líquido na região da Alemoa.

9. As análises foram realizadas verificando a compatibilidade com as demais cargas movimentadas na malha ferroviária do Porto de Santos/SP, sendo que a conclusão pela sua viabilidade se deu apenas em 06/2021.

10. Ressalta-se que os ajustes promovidos na poligonal da área **STS08**, devidamente justificados nos parágrafos anteriores, não trazem qualquer reflexo em relação às salvaguardas relacionadas à segurança do escoamento das refinarias, nem tampouco qualquer reflexo na equação financeira do terminal, uma vez que apenas se buscou viabilizar a **opção** de tornar o terminal mais versátil, e que a versão aprovada destes estudos já traz, em sua equação financeira, níveis de movimentação atrelados ao desempenho dutoviário, ou seja, 30 giros anuais, número esse muito superior ao que poderia ser alcançado caso o terminal agregue aos seus serviços o escoamento ferroviário.

11. Destaque-se que não se pretende agregar à equação financeira valores de CAPEX para implantação de estações de descarregamento ferroviário, uma vez que o que se pretende com os ajustes da área proposta para o terminal é apenas garantir flexibilidade ao interessado, para que o mesmo possa efetivamente participar do processo licitatório considerando tecnologias que entendam como adequadas para a operação do terminal em questão.

12. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, ressaltando que os métodos a serem propostos devem

ser tecnicamente capazes de gerar a movimentação exigida pelo edital.

13. Segue, abaixo, desenho comparativo quanto ao formato das áreas:

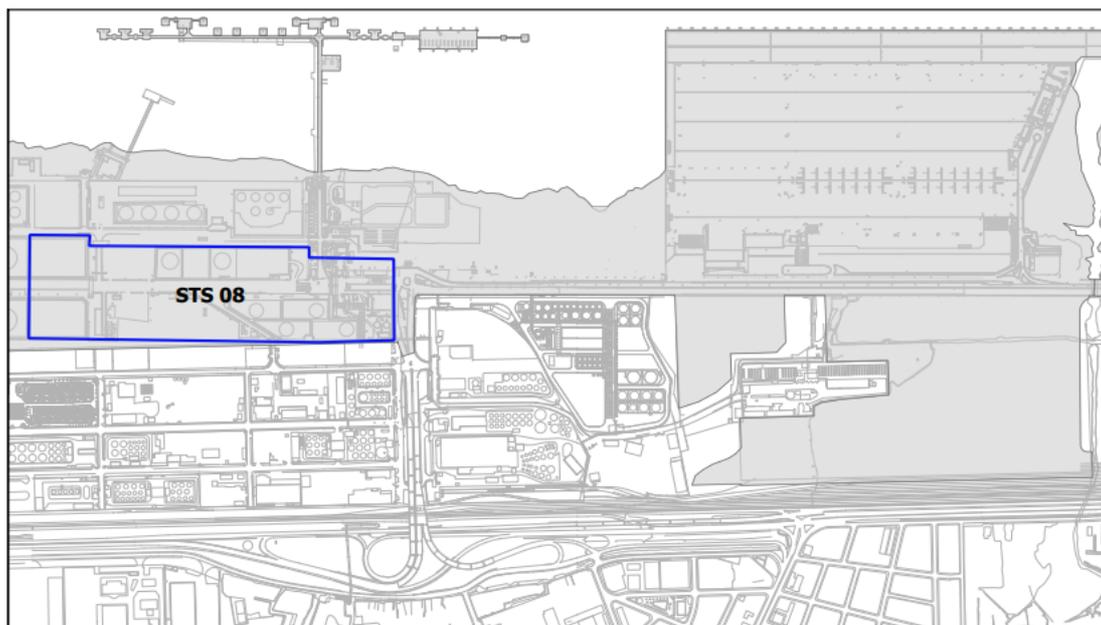


Figura 01: Formato atual da área STS08.

Fonte: Elaboração Própria.

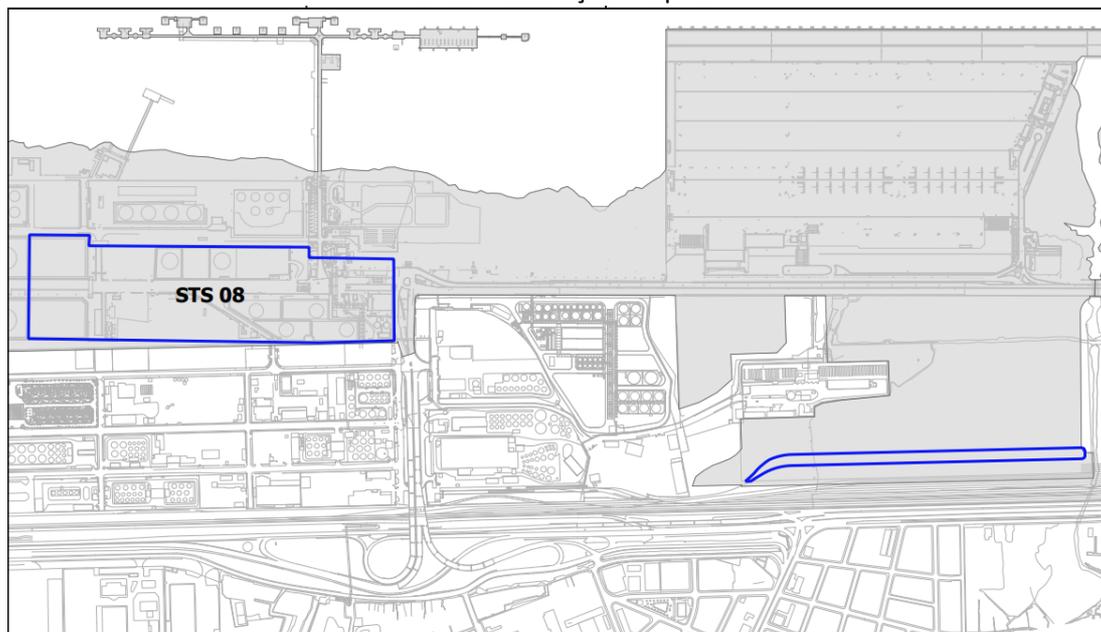


Figura 02: Formato final proposto para área STS08.

Fonte: Elaboração Própria.

14. Assim, dado que as alterações promovidas não modificam os estudos, somente adequando a poligonal da área, entende-se não haver necessidade de reanálise dos estudos por parte da Corte de Contas.

15. Por fim, informo que esta Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários permanece à disposição para eventuais esclarecimentos e tratativas relativas ao assunto.

Atenciosamente,

**DIOGO PILONI E SILVA**

Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários



**Referência:** Processo nº 50000.057204/2019-17



SEI nº 4336047

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