



**MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA**  
**SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS**  
**DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS**  
**COORDENAÇÃO-GERAL DE MODELAGEM DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS**  
**NOTA TÉCNICA Nº 175/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA**

Brasília, 13 de setembro de 2021.

**PROCESSO Nº 50000.014851/2020-60**

**INTERESSADO: CODERN - COMPANHIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE**

Referência: Processo nº 50000.014851/2020-60

Assunto: **Ato Justificatório para a modelagem do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal; Licitação do Terminal de Sal de Areia Branca - TERSAB no Porto Organizado de Areia Branca/RN.**

**SUMÁRIO**

- I - **Objeto;**
- II - **Introdução;**
- III - **Características Gerais do Empreendimento;**
- IV - **Plano de Transição Operacional da Área (PTO);**
- V - **Justificativa do Parcelamento de Outorga e do Percentual de Garantia de Execução;**
- VI - **Justificativa Para Utilização do Critério de Licitação - “Maior Valor de Outorga”;**
- VII - **Do Pagamento do Valor de Outorga;**
- VIII - **Fundamentação da Política Tarifária e Valores Empregados;**
  - VIII.1 **Verificação de Aspectos Concorrenciais;**
  - VIII.2 **Justificação de Preços e Tarifas Utilizados e Sua Fundamentação;**
  - VIII.3 **Composição da Receita Média Unitária;**
- IX - **Justificativas em Relação ao Estabelecimento de Preço Teto;**
- X - **Demonstração da Incorporação nos Evteas de Modelos que Expressam e Estimulam a Concorrência Inter e Intraportos;**
  - X.1 **Consideração dos cenários competitivos nos Evteas;**
  - X.2 **Construção do modelo de demanda macro e competição;**
  - X.3 **Construção do modelo de demanda micro e competição;**
- XI - **Justificativa para Adoção do Regime Diferenciado de Contratação - RDC;**
- XII - **Valor de Ressarcimento da Empresa Autorizada para Realização de Estudos de Viabilidade das licitações;**
- XIII - **Valor de Pagamento dos Custos Referentes ao Leilão;**
- XIV - **Adequação dos Estudos aos Instrumentos de Planejamento de Setor Portuário;**
- XV - **Definição de Parâmetros de Desempenho;**
- XVI - **Forma de Pagamento pela Exploração do Arrendamento;**
  - XVI.1 **Terminais com VPL Positivo;**
  - XVI.2 **Terminais com VPL Negativo ou Marginalmente Positivo;**
- XVII - **Capital Social Mínimo e Abertura de Sociedade de Propósito Específico - Spe.**
- XVIII - **Da Ausência de Previsão Contratual de Revisões Quinquenais;**
- XIX - **Definição de *Alpha* para Cálculo de MME;**
- XX - **Definição da Taxa Interna de Retorno Referencial em 9,38%;**
- XXI - **Justificativa para os Parâmetros Ambientais;**
- XXII - **Obtenção do Termo de Referência Ambiental;**
- XXIII - **Do Envio ao TCU das Comunicações Dirigidas às Empresas;**
- XXIV - **Conclusão.**

**I. DO OBJETIVO**

1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura da licitação de área vinculada à Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN/RN, denominada Terminal Salineiro de Areia Branca/RN - **TERSAB**, destinada à movimentação e à armazenagem de Granéis Minerais, especialmente sal marinho, no âmbito do planejamento do Governo Federal.

## II. INTRODUÇÃO

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

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

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

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

Em algumas circunstâncias, contudo, é possível haver políticas que reúnem ambas as características, como é o caso das leis resultantes de projeto de lei de conversão de medidas provisórias que, a um só tempo, realizam os objetivos do Estado e do governo. É o caso da Lei nº. 12.815/2013, resultante do projeto de lei de conversão da Medida Provisória nº. 595, de 6 de dezembro de 2012.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. No tocante aos novos arrendamentos, objeto desta Nota, foi anunciado em 2012 – primeiramente em 15 de agosto e, em segundo momento, em 6 de dezembro –, o módulo portuário do Plano de Investimentos em Logística (PIL - Portos), acompanhado pela edição da Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012 (posteriormente convertida na Lei 12.815/2013), e pelas Portarias-SEP/PR nº 15, de 15/2/2013 e nº 38, de 14/3/2013.

6. Assim, o Governo Federal definiu os empreendimentos dentro dos portos marítimos organizados passíveis de serem licitados, incluindo novas áreas (*greenfields*), contratos de arrendamentos vencidos e, num primeiro momento, a vencer até 2017.

7. As justificativas das diretrizes e atos praticados pelo poder concedente e pela Agência Reguladora para a definição de modelagem dos arrendamentos se deram através dos seguintes atos:

**Portaria SEP/PR nº 15, de 15/2/2013** – Definição de áreas passíveis de arrendamento, as quais seriam objeto de estudos para avaliar a viabilidade técnica, econômica e operacional.

**Portaria SEP/PR nº 38, 14/3/2013** – Divulgação de chamamento para empresas interessadas na elaboração de estudos para 159 áreas, com definição da modelagem a ser utilizada.

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

**Ofício 178/2013-DG, de 11/10/2013** - Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental (EVTEA), bem como as minutas de edital e contrato referentes ao primeiro bloco foram aprovados por meio da Resolução 3.094/2013 - ANTAQ e encaminhados ao TCU. O Ofício 178/2013 referido foi complementado posteriormente pelos Ofícios nº 38/2013-GAB, de 16/10/2013, e nº 39/2013-GAB, de 17/10/2013.

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

**Acórdão nº 1.077/2015 TCU-Plenário, de 06/05/2015**, que autoriza as licitações do Bloco 1 do PAP.

**Acórdão nº 2.413/2015 TCU-Plenário, de 30/09/2015** - Aprovação Final pelo TCU da licitação de 8 áreas pelo critério de Maior Valor de Outorga.

8. Destacamos que para os estudos em questão foi utilizado o WACC estabelecido pelo então Ministério da Fazenda, por intermédio da Nota Conjunta SEI nº 2/2018/SEPRAC/STN/SEFEL-MF, de 30/10/2018 que estabeleceu o valor da taxa de desconto em 9,38%.

9. No que se refere ao prazo do contrato de 25 anos estabelecido para a área em questão, ressaltamos que o mesmo foi estabelecido de forma que comportasse de maneira adequada os investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as outorgas fixas e variáveis.

10. A Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL foi instada por meio do Ofício nº 144/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA (SEI nº 2006904), de 22 de outubro de 2019, a realizar elaboração do estudo do terminal portuário em área localizada no Porto de Areia Branca na cidade de Areia Branca-RN.

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

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

13. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantado pelo licitante vencedor, ressalte-se que a [Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas](#) (UNCITRAL) recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constantes nos estudos meramente referencial.

14. A partir desse formato os interessados tem flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de gerar a movimentação exigida pelo edital.

15. Ressalte-se que os estudos em questão foram disponibilizados para os interessados através da Audiência Pública n.º 11/2020 - ANTAQ, e que seu Extrato de Contribuições está disponível no (SEI n.º 2823179).

16. Por fim, conforme previsto na IN.º 81/2019-TCU, o Tribunal de Contas da União manifestou-se sobre a modelagem proposta através do Acórdão n.º 6758/2021 (SEI n.º 3927890) de onde destaca-se:

Considerando que as manifestações apresentadas nos autos (peças 55 a 57) pelo Sindicato das Indústrias de Extração do Sal do Estado do Rio Grande do Norte (Siesal) não modificam as conclusões dos exames empreendidos pela unidade instrutora, a qual reiterou sua proposta de encaminhamento de peças 53-54, conforme tratativas entre o Gabinete deste relator e a SeinfraPortoFerrovia, visto que os pontos apresentados cuidam de questões discricionárias e/ou relacionadas a aspectos concorrenciais e mercadológicos, os quais extrapolam o escopo da análise e das competências desta Corte, mas que **podem ser avaliadas e decididas pelo Poder Público previamente ao certame concessório**;

Os Ministros do Tribunal de Contas da União ACORDAM, por unanimidade, com fundamento nos arts. 1º, inc. XV, 143, inc. III, 169, inc. V, 250, inc. I, e 258, inc. II, do Regimento Interno, c/c as disposições da Instrução Normativa-TCU 81/2018, de acordo com os pareceres emitidos nos autos, em informar aos órgãos responsáveis que, dentro do escopo delimitado na fiscalização, **não foi detectada inconsistência que obste o regular prosseguimento do processo concessório** do terminal portuário do Tersab, e adotar as providências indicadas neste acórdão.

17. No que se refere as avaliações deste Poder Concedente em relação as manifestações apresentadas pelo Sindicato das Indústrias de Extração do Sal do Estado do Rio Grande do Norte (Siesal), informa-se que as mesmas foram realizadas de forma minuciosa por meio da Empresa de Planejamento e Logística - EPL, conforme (SEI nº 3931867), e optou-se pela manutenção da modelagem.

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

### III. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO TERSAB

19. A área a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **TERSAB**, está localizada no município de Areia Branca no Complexo Portuário de Areia Branca, sob jurisdição da Companhia Docas do Estado do Rio Grande do Norte – CODERN, vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

20. O Terminal Salineiro de Areia Branca é constituído por uma ilha artificial de aproximadamente 31.711m<sup>2</sup> (área *offshore*), com instalações para armazenar o sal proveniente principalmente das salinas de Areia Branca, Mossoró e Macau, e para efetuar seu embarque nos navios.

21. Além disso, possui uma base de apoio na área continental de 3.403 m<sup>2</sup> (área *onshore*) composta por trechos descontínuos de edificações, bacia de contenção (tanque) e píer.

22. Os equipamentos utilizados na operação pertencem à CODERN e serão disponibilizados ao vencedor do certame licitatório, que poderá utilizá-los ou substituí-los, de acordo com a solução de engenharia que vier a ser adotada.

23. A área do arrendamento que será disponibilizada ao futuro arrendatário possui um total de **35.114 m<sup>2</sup>** (trinta e cinco mil, cento e quatorze metros quadrados), subdividida uma parte *offshore* e outra *onshore* conforme abaixo:

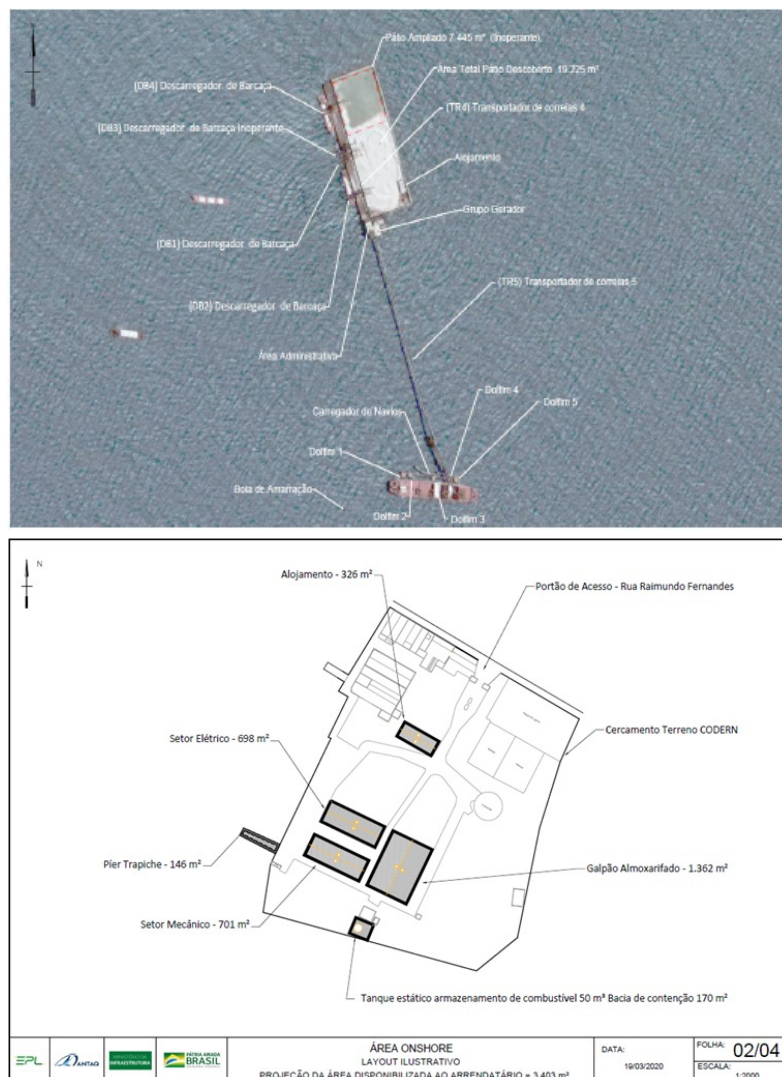


Figura 01: Área de arrendamento *off-shore* e *on-shore* TERBSAB/RN.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

24. A superfície total da área *offshore* é de **31.711 m<sup>2</sup>** (trinta e um mil, setecentos e onze metros quadrados), composta por cais de atracação de barcas, plataforma de armazenagem, edificações, ponte do transportador, passarela, torre de transferência e berço de atracação destinado ao embarque de navios.

25. A superfície total da área *onshore* é de **3.403 m<sup>2</sup>** (três mil, quatrocentos e três metros quadrados), composta por trechos descontínuos de áreas, que contempla edificações, bacia de contenção (tanque) e pier. O futuro arrendatário irá utilizar as instalações citadas como área de apoio da operação *offshore*, fundamental para suporte com suprimentos, manutenções e logística da equipe.

26. Ambas as áreas são caracterizadas como *brownfield* (previamente ocupada por estruturas permanentes). Portanto, o empreendimento será executado sobre área com estruturas existentes, podendo essas ser mantidas ou renovadas.

27. Ademais, importante destacar que, além dos bens disponíveis, a Autoridade Portuária irá realizar uma série investimentos na futura **área de arrendamento** nos anos de 2020 e 2021, que foram também enquadrados no presente Estudo, visto que nele constam os ativos que serão disponibilizados ao futuro arrendatário.

28. Com relação aos **investimentos a serem realizados pela Autoridade Portuária**, eles visam à realização de adequações operacionais no terminal para resguardar a regularidade e a segurança das operações, englobando a recuperação e aquisição de ativos, que incluem no mínimo:

28.1. Obras de recuperação das estruturas metálicas de sustentação e defensas dos cais de barcas;

28.2. Recuperação e melhorias no Berço de Atracação de Navios:

28.2.1. Recuperação do sistema de defensas nos *dolphins* 02 e 03, com ênfase nas estacas frontais de sustentação dos painéis frontais de defesa, das jaquetas, do paramento, para instalação de novos painéis e elementos cilíndricos de borracha;

28.2.2. Substituição de painel e elemento de borracha e recuperação das estacas frontais do *dolphin* de atracação 04; e

28.2.3. Fornecimento de duas boias de amarração para o berço de atracação.

28.3. Reforma e adaptação de edificação na área *onshore*:

28.3.1. Edificação destinada ao alojamento de funcionários;

28.4. Recuperação e melhorias no Berço de Atracação de Navios;

- 28.4.1. Recuperação do sistema de defensas nos *dolphins* 02 e 03, com ênfase nas estacas frontais de sustentação dos painéis frontais de defesa, das jaquetas, do paramento, para instalação de novos painéis e elementos cilíndricos de borracha;
- 28.4.2. Substituição de painel e elemento de borracha e recuperação das estacas frontais do *dolphins* de atracação 04; e
- 28.4.3. Fornecimento de duas boias de amarração para o berço de atracação.
- 28.5. Recuperação das instalações civis em concreto armado e pré-moldados na área *Offshore*;
  - 28.5.1. Prédio novo para alojamentos localizado no perímetro leste da ilha;
  - 28.5.2. Setor de oficinas;
  - 28.5.3. UTE (unidade termoelétrica); e
  - 28.5.4. Prédio administrativo lado sul/oeste da ilha.
- 28.6. Aquisição e melhorias de grupos geradores marítimos:
  - 28.6.1. Aquisição de quatro novos grupos geradores marítimos com potência individual de 650 kva; e
  - 28.6.2. "Overall" de dois existentes.
- 28.7. Remoção e transporte do Descarregador de Barcaças nº 03;
  - 28.7.1. Desmontagem e remoção do DB número três, atualmente inoperante na área *offshore*.
- 28.8. Manutenção geral dos Descarregadores de Barcaças 01 e 02;
  - 28.8.1. Serviço de modernização dos sistemas elétricos e de automação do DB's 01 e 02.
- 28.9. Melhorias operacionais nos Descarregadores de Barcaças 01, 02 e 03;
  - 28.9.1. Aquisição de manoplas de acionamento (*joysticks*) para operação rápida e eficiente.
- 28.10. Recuperação da ponte do transportador e torre de transferência (*Drive House*);
  - 28.10.1. Recuperação das estruturas metálicas e tubadas da Ponte do transportador nº 05 e Torre de transferência.
- 28.11. Aquisição e substituição de correias transportadoras;
- 28.12. Fornecimento e instalação de usina de dessalinização de água do mar para área *offshore*;
- 28.13. Recuperação estrutural da Talha de Carregamento *offshore*;
- 28.14. Obras de revitalização do sistema de proteção catódica *offshore*:
  - 28.14.1. Instalação do sistema de proteção anticorrosiva de estruturas metálicas submersas e enterradas da plataforma.
- 28.15. Aquisição e instalação do sistema de linha de vida para operação da área *offshore*:
  - 28.15.1. Atendimento ao MTE para permitir segurança durante o acesso aos Descarregadores de Barcaças.
- 28.16. Sinalização náutica para sistema de balizamento e material de fundeio para as boias de amarração:
  - 28.16.1. Aquisição de boias P180, Lanternas e acessórios para o sistema de balizamento;
  - 28.16.2. Instalação de correntes, amarras, manilhas, ELO KENTER para boias de amarração e sinalização – 7/8" e 3".

29. O Ministério da Economia efetuou no mês de agosto do exercício de 2020 a emissão de crédito suplementar através da portaria nº 303/2020, em favor da Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN, subsidiando todos os investimentos citados a serem executados pela autoridade portuária. Dessa forma, com os recursos advindos do Governo Federal, a CODERN retomou os trabalhos no sentido de dar prosseguimento aos processos licitatórios interrompidos no final de 2019 por falta de recursos.

30. Com objetivo de complementar as informações de obra/serviços a serem realizados pela Autoridade Portuária, para os investimentos citados que contêm maior complexidade, foram anexos ao estudo às especificações técnicas e projetos previstos para algumas intervenções conforme referenciado a seguir.

31. Para determinação das ações a serem realizadas para recuperação dos ativos, além da projeção de investimentos, a Autoridade Portuária contratou empresa para avaliação e elaboração de relatório de inspeção emersa-submersa (anexo)<sup>[1]</sup>, concretizando diagnóstico da estrutura existente e subsidiando a revitalização do sistema de **proteção catódica** (projeto anexo)<sup>[2]</sup> das estruturas metálicas submersas na água do mar e enterradas, do terminal salineiro de areia branca. O serviço prestado foi concluído no ano de 2020 de forma a atualizar e ratificar as intervenções necessárias para revitalização do sistema.

32. De forma a complementar as informações referente a obras de recuperação das estruturas metálicas de sustentação e defensas dos **cais de barcaças, estão anexos** os projetos<sup>[3]</sup> com descrição da estrutura e Memorial Descritivo<sup>[4]</sup> contendo informações dos materiais utilizados e serviços a serem executados.

33. Por fim, para as intervenções previstas para a Recuperação e melhorias no **Berço de Atracação de Navios, estão anexos** os projetos<sup>[5]</sup> representando a estrutura e Manual de instalação<sup>[6]</sup> contendo informações dos materiais utilizados e serviços a serem executados.

34. Todos os investimentos previstos de responsabilidade da Autoridade Portuária foram iniciados no ano de 2020 e apresentam previsão de término até o final do exercício de 2021, conforme **cronograma** de obras (anexo)<sup>[7]</sup>, que descreve as principais etapas de cada serviço atividade a ser realizada.

35. Além dos investimentos que serão realizados pela Autoridade Portuária, foi identificada a necessidade de outros investimentos no terminal e canal de acesso que ficarão a cargo do **futuro arrendatário**.

36. O **futuro arrendatário** deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação, que incluem, no mínimo:

- 36.1. Recuperação estrutural da plataforma ampliada (pátio de estocagem) atualmente inoperante:
  - 36.1.1. Obras de instalação de Sistema de contenção para a cortina de estacas;
  - 36.1.2. Instalação de sistema de drenagem de água na área de estocagem do terminal.

- 36.2. Dragagem de aprofundamento do canal de acesso para cota de 14m (DHN);
- 36.3. Aquisição de novo Descarregamento de Barcaças, com capacidade nominal mínima de 500 t/h e correspondente moega de recepção; e
- 36.4. Aquisição de pá carregadeira para movimentação na plataforma de estocagem.
- 36.5. Fornecimento e instalação de Guindaste Giratório na área *offshore*:
- 36.5.1. Guindaste giratório de 10 (dez) toneladas para apoio operacional na plataforma.
- 36.6. Fornecimento e instalação de Guindaste Giratório na área *onshore*:
- 36.6.1. Guindaste giratório de 5 (cinco) toneladas para apoio operacional no continente.
37. Para o projeto de arrendamento TERSAB, prevê-se um **adiantamento** de receitas à Autoridade Portuária. O adiantamento foi considerado no primeiro ano na avaliação econômico-financeira do estudo de viabilidade como despesa no montante de R\$ R\$ 15.536.676,61 (quinze milhões, quinhentos e trinta e seis mil seiscentos e setenta e seis reais e sessenta e um centavos) (12/2019), conforme diretriz do Poder Concedente.
38. No que diz respeito à compatibilidade entre o projeto proposto para a área conforme o presente EVTEA e as disposições constantes no PDZ do Porto de Areia Branca/RN, verifica-se que a área em questão está compatível com o documento vigente.
39. A seguir, segue um resumo dos resultados chave do modelo, como receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL) com um prazo de 25 anos.

Receita Bruta Global	R\$ 1.618.255 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 129.750 k
Investimento Total	R\$ 164.110 k
Despesa Operacional Total	R\$ 810.011k
Movimentação Total (t)	69.320 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$365,70k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 1,78
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,38%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o Imposto	24,12%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 72.990 k

Tabela 02: Principais resultados do projeto TERSAB.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

40. Em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, foi atualizado o estudo TERSAB para a data base 12/2019.
41. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, informa-se que durante o processo de atualização dos estudos, e em todas as suas fases (Elaboração de Estudos, Pré Audiência Pública, Pós Audiência Pública, Pré análise TCU, Pós Análise TCU) sempre são realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc) junto às Autoridades Portuárias, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e demais órgãos competentes, conforme o caso, para identificação de possíveis litígios judiciais ou outras alterações que possam impactar no andamento da licitação. Não foram identificados litígios judiciais ou outros aspectos que possam atrapalhar o andamento dos trâmites licitatórios envolvendo a área TERSAB.

#### IV. PLANO DE TRANSIÇÃO OPERACIONAL DA ÁREA (PTO)

42. A fim de assegurar uma transição eficaz e segura das operações portuárias, de modo a garantir a continuidade das operações na transição entre a CODERN e a Arrendatária, bem como a minimização do impacto sobre os usuários, a Arrendatária deverá desenvolver um Plano de Transferência Operacional (PTO) para a área objeto do Arrendamento.
43. O PTO tem como objetivos gerais:
- 43.0.1. Transferência sem interrupção das operações portuárias de acordo com um cronograma de implementação; e
- 43.0.2. Garantia das condições de segurança operacional e facilitação das operações portuárias.
44. A transferência operacional deverá ocorrer em 2 (duas) etapas, que são:
- 44.0.1. Elaboração do PTO, contendo todas as informações exigidas neste Apêndice, a partir da data de publicação do ato de homologação e adjudicação até a declaração do Poder Concedente de não objeção à elaboração do PTO;
- 44.0.2. Execução do PTO, que terá início a partir da data de assinatura do **Contrato de Arrendamento** e término com a assinatura pelas partes deste Contrato do **Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos**, previsto no Apêndice 2 do Contrato.
45. A Etapa 1 deverá ter a duração máxima de 45 (quarenta e cinco) dias, correspondente ao período para o cumprimento das obrigações prévias à celebração do **Contrato**, mais o prazo necessário para que o poder concedente declare sua não objeção à elaboração do PTO.
46. A Etapa 2 deverá ter a duração mínima estabelecida no PTO pela Arrendatária, não inferior a 45 (quarenta e cinco) dias contados da assinatura do Contrato e incluirá o tempo necessário até que os órgãos intervenientes expeçam toda a documentação imprescindível ao início das Atividades. A Arrendatária comunicará sobre o término da execução do PTO ao Poder Concedente, que então poderá declarar a sua não objeção à execução do PTO. Somente após esses prazos e requisitos poderá ser celebrado o **Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos**, que corresponde à **Data de Assunção**.
47. Na Etapa 1 os prepostos designados pela Arrendatária já poderão ter livre acesso a todas as instalações do Arrendamento, observadas as normas de segurança em vigor.
48. O atraso para a conclusão das Etapas 1 ou 2 do PTO, ainda que ocasione impactos no fluxo de caixa do empreendimento, não gerará direito a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual em favor da Arrendatária.

#### V. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DE OUTORGA E DO PERCENTUAL DE GARANTIA DE EXECUÇÃO

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

50. Em seguida, acerca do parcelamento do pagamento do Valor da Outorga proposto pela Proponente Vencedora, com uma entrada de 25% e sendo o restante do Valor da Outorga pago em cinco parcelas anuais, esclarece-se ser estratégia adotada, como diretriz do Poder Concedente, assegurada no art. 16, inciso II, da Lei nº 12.815/2013, para atrair interessados diante do cenário econômico do país, pois impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento.

51. No que se refere à definição do valor a ser adotado como garantia de execução, este MINFRA aponta como imprescindível a sua previsão, dado que aumenta o grau de cumprimento dos contratos avançados. Nesta seara, determina-se a taxa de 2,5% - a ser calculada sobre o valor do contrato - para a definição do valor da garantia de execução.

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

53. Desse modo, evidencia-se a conveniência de se adotar a metodologia citada de garantia de execução para os contratos de arrendamentos, assim como se justifica valor e regra determinados.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## VII. DO PAGAMENTO DO VALOR DE OUTORGA

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

63. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (BID) ofertado pelo licitante vencedor do TERSAB deverá ser pago à Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN nesse caso deverá ser considerado pela mesma como receita portuária.

64. Ressalte-se que a diretriz de pagamento de outorgas (BID) às Autoridades Portuárias foi estabelecida com o objetivo de fortalecer as infraestruturas portuárias através da geração de receitas para investimentos e que o instrumento em questão já foi analisado pelo mercado, através de Audiências Públicas, e pelo Tribunal de Contas da União - TCU, em anteriores.

## VIII. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS

65. Existe um enorme interesse público para que os portos operem com eficiência e segurança e que os serviços sejam prestados de forma competitiva e ajudem no desenvolvimento econômico regional e nacional, considerando seu papel vital no comércio internacional.

66. A identificação da necessidade de regulação econômica ou a sua aplicação adequada, variando conforme o ambiente competitivo, é o desafio que se impõe aos agentes regulatórios. Os objetivos da regulação econômica incluem: garantir eficiência, atender à demanda – estimulando

investimentos, proteger os usuários contra práticas monopolísticas e outros abusos dos operadores, promover ou proteger a competição e prevenir contra a discriminação de preços.

67. Existe um longo histórico, sobretudo nos países desenvolvidos, de experiências bem e mal sucedidas no tratamento desses objetivos no setor portuário. A referência que melhor consolida essa experiência, mesclando-a com a teoria de forma sólida, e que é utilizada mundialmente como documento base no planejamento portuário, é o *Port Reform Toolkit*, publicado pelo Banco Mundial e atualmente em sua segunda edição. Trata-se de um documento robusto, com oito módulos que abordam diferentes assuntos relacionados a reformas institucionais e regulatórias portuárias. Pode ser baixado pelo link: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>. Particularmente, o Módulo 6 deste documento, intitulado *Port Regulation: Overseeing the Economic Public Interest in Ports*, foi também utilizado pelo Poder Concedente como insumo para nortear sua política tarifária.

68. Nesta seção, serão pontuadas as questões regulatórias a serem consideradas na formulação da estratégia de arrendamentos portuários, apresentados os mecanismos estratégicos para aumentar a competitividade portuária – estruturais e regulatórios – e analisado o custo-benefício de suas aplicações.

69. A política tarifária para o terminal em questão foi inspirada na prática do setor portuário internacional e está em conformidade com as recomendações do Banco Mundial.

70. Sabe-se que um dos principais mecanismos para reduzir os preços e aumentar eficiência é através do estímulo ao aumento da concorrência. Sempre que há demanda e áreas de expansão disponíveis, recomenda-se a licitação de novas estruturas, o aumento da capacidade das áreas existentes (ganhos de produtividade) e melhorias estruturais que ampliem o dinamismo do porto.

71. Assim, para determinar de que maneira as diretrizes mencionadas se aplicam ao **TERSAB**, foram avaliados aspectos concorrenciais (intra e interportos), bem como o potencial de expansão das regiões portuárias.

### VIII.1 Verificação dos aspectos concorrenciais

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

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

74. A despeito dessa avaliação, cumpre notar que todos os contratos preveem o monitoramento das tarifas pela ANTAQ, através de relatórios frequentes da arrendatária, medida essa alinhada com as responsabilidades legais da Agência, bem como cláusulas que possibilitam eventual implementação de medidas regulatórias. Se o arrendatário fornecer informações erradas ou imprecisas, será multado.

### VIII.2 Justificação de preços e tarifas utilizado no TERSAB e sua fundamentação

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

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

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

76. A subseção a seguir suporta as premissas e valor do preço a ser praticado pela empresa arrendatária, conforme considerado no estudo de viabilidade do terminal **TERSAB**.

### VIII.3 Composição da receita média unitária

77. Conforme já citado, o terminal **TERSAB** está focado na movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente sal.

78. Considerando que a operação de movimentação e armazenagem de sal marinho, no Terminal Salineiro de Areia Branca, é diferenciada em relação a outros terminais de graneis sólidos minerais que movimentam este tipo de carga em portos brasileiros, não sendo possível empregar a metodologia paramétrica da pesquisa de preço.

79. Também não foram utilizadas as tabelas públicas do Terminal Salineiro de Areia Branca, tendo em vista que as referidas tabelas não remuneram adequadamente os custos associados à operação de sal marinho.

80. Nesse sentido, para estimar a receita bruta média unitária do arrendamento em tela, procedeu-se ao levantamento das demonstrações contábeis publicadas de terminais semelhantes com objetivo de parametrizar a relação entre receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais.

81. A premissa utilizada reflete o lucro operacional antes do resultado financeiro. Este lucro evidencia se a empresa está tendo resultado nas suas atividades operacionais antes de qualquer alavancagem financeira por meio de empréstimos. Portanto, estima-se que do ponto de vista operacional os terminais portuários teriam uma estrutura de custos e despesas operacionais semelhantes.

82. Assim, com base nas três últimas demonstrações contábeis publicadas (2018, 2017 e 2016), referentes a seis terminais portuários que operam em portos brasileiros, identificou-se que a relação entre a receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais foi de **142,67%**.

83. Este percentual foi aplicado sobre o total das despesas operacionais fixas e variáveis estimadas para o terminal **TERSAB**. A tabela a seguir detalha a metodologia empregada para calcular a receita bruta unitária que será dado de entrada do modelo econômico-financeiro.



Receita Bruta Total	1.618.110
Receita Líquida Total	1.387.530
Receita Bruta Unitária	23,34
ISS	5,00%
PIS	1,65%
COFINS	7,60%
Total dos Impostos sobre a Receita Bruta	14,25%
Relação entre Receita Líquida e Despesas Operacionais Fixas e Variáveis	142,67%
Total da Demanda Prevista entre 2022 e 2046 (Kt)	69.320
Receita Bruta Total Prevista em (KRS)	1.618.110
Total Despesas Operacionais Fixas + Custos Ambientais (KRS)	695.010
Total Despesas Operacionais Variáveis (KRS)	115.001
Total Depreciação (KRS)	145.488
Total Amortização (KRS)	898
Custo do Estudo e Leilão (KRS)	16.144
Total das Despesas Operacionais Fixas e Variáveis (KRS)	972.540
Despesa Total Unitária	14,03

Tabela 03: Preços de referência para Sal Marinho (em KR\$).

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

84. O preço médio identificado para o terminal **TERSAB** é de **R\$ 23,34 por tonelada**. Neste contexto precisa-se ressaltar que se trata de preço de referência no caso de sal, ou seja, o preço efetivamente cobrado poderá ser inferior ou igual ao Preço-Teto.

#### IX. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO ESTABELECIMENTO DE “PREÇO TETO”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

95. Para a situação do terminal objeto deste Ato Justificatório, se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário, portanto, se julgou necessário estabelecer preço teto nesse empreendimento.

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

96. Para discorrer sobre esse tema, far-se-á referência à Nota Técnica - Competição, a qual foi encaminhada ao Tribunal de Contas da União em resposta ao item 9.1.4 do Acórdão nº 3661/2013:

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

97. De início, vale destacar que previamente à elaboração dos estudos, foi realizada a avaliação do cenário competitivo atual, tendo sido o estudo sobre competição realizado conjuntamente com o estudo de demanda, refletindo o entendimento de que a análise de competição é parte fundamental e indissociável da projeção da demanda portuária.

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

#### X.1. Consideração dos cenários competitivos nos EVTEAs

99. As projeções de demanda para o terminal foram estruturadas a partir de duas etapas, refletindo dois grandes blocos de avaliação competitiva, denominados análise de demanda macro e análise de demanda micro.

100. Na análise de demanda macro, busca-se identificar como as cargas produzidas e consumidas no país são escoadas pelos portos brasileiros. Esse cenário corresponde à competição interportuária.

101. Para a demanda micro, busca-se identificar como as cargas destinadas a um Complexo Portuário são distribuídas entre os terminais existentes. Esse cenário corresponde à competição intraportuária.

102. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimação de demanda potencial relativa à área de arrendamento **TERSAB**, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:

- a) Plano Nacional de Logística Portuária – PNL (2019), Projeção de Demanda e Carregamento da Malha (Ano Base de 2018); e
- b) Dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018).

103. Em âmbito nacional, esses estudos são os instrumentos oficiais de planejamento do setor portuário, indicativos para atração de investimentos e identificação de oportunidades, possibilitando a participação da sociedade no desenvolvimento dos portos e da sua relação com as cidades e o meio ambiente, bem como proporcionando a integração com as políticas de expansão da infraestrutura nacional de transportes e a racionalização da utilização de recursos públicos.

#### X.2. Construção do modelo de demanda macro e competição

104. A área denominada **TERSAB**, situada no Complexo Portuário de Areia Branca, encontra-se alocada no “Cluster do Rio Grande do Norte”. Segundo dados apresentados no Plano Nacional de Logística Portuária – PNL por meio do relatório “Projeção de Demanda e Carregamento da Malha” (Ano Base de 2018), publicado em 2019, a demanda total prevista para granel sólido mineral (sal marinho) para o horizonte de 2022 a 2046 possui taxa média de crescimento da ordem de 1,45 a.a.%, conforme tabela a seguir.

Cluster Rio Grande do Norte /Granel Sólido Mineral	Taxas de Crescimento
2018 - 2025	3,11%
2025 - 2035	1,37%
2035 - 2045	1,08%
2035 - 2045	1,08%
2045 - 2055	0,95%
2055 - 2060	0,88%
2022 - 2046	1,45%

Tabela 04 – Projeção de demanda para Granel Sólido Mineral no “Cluster do Rio Grande do Norte”.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

105. Ainda de acordo com o PNL, a demanda prevista para granel sólido mineral (sal marinho) deve ultrapassar 4,41 milhões de toneladas no ano de 2060.

106. As projeções de movimentação portuária para o Complexo Portuário de Areia Branca constam nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), do qual são extraídas as previsões de demanda macro relativa ao perfil de carga compatível com o projeto da área de arrendamento **TERSAB**. A tabela a seguir mostra as taxas de evolução da demanda macro no cenário tendencial para a movimentação de granel sólido mineral (sal marinho).

Taxas de Crescimento	Cabotagem Embarque	Longo Curso Embarque	Total Embarque
Sal Marinho 2019-2020	12,1435%	18,6584%	15,4968%
Sal Marinho 2020-2025	0,8724%	0,7064%	0,7847%
Sal Marinho 2025-2030	1,2208%	0,7523%	0,9751%
Sal Marinho 2030-2035	1,5653%	0,3309%	0,9298%
Sal Marinho 2035-2040	1,7531%	0,0818%	0,9218%
Sal Marinho 2040-2045	1,8627%	-0,0544%	0,9511%
Sal Marinho 2045-2050	1,7366%	-0,0546%	0,9261%
Sal Marinho 2050-2055	1,5676%	0,0000%	0,8909%
Sal Marinho 2055-2060	1,4256%	0,0137%	0,8418%
Sal Marinho 2022-2046			0,92%

Tabela 05 – Projeção de demanda para sal marinho no Complexo Portuário de Areia Branca.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

107. A vocação operacional proposta para o terminal **TERSAB** mantém aderência com as operações historicamente realizadas na área, que consistem na movimentação de granéis sólidos minerais, com destaque para o sal marinho. Assim, os volumes estimados destes granéis sólidos foram considerados para o dimensionamento da demanda macro do terminal **TERSAB**.

108. Com base nos dados apresentados no Plano Mestre e no PNL, é possível identificar que as taxas médias de evolução previstas para a movimentação portuária de sal marinho mostram-se aderentes para o período previsto contratualmente de 2022 a 2046 (PNL: 1,45% e Plano

Mestre: 0,92%).

109. Diante do alinhamento entre as projeções mencionadas, o estudo adotou as informações do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), tendo em vista que o Plano Mestre é um instrumento de planejamento voltado para identificar a demanda macro de um Complexo Portuário, contendo construção de cenários alternativos de movimentação, denominados tendencial, otimista e pessimista.

110. A partir da delimitação dos produtos que serão movimentados no terminal **TERSAB** busca-se, com base nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), identificar a demanda macro total prevista para o horizonte de projeto, com início no ano de 2022 até o ano de 2046. Posteriormente, a demanda macro identificada será segregada entre os participantes de mercado de forma a calcular a demanda micro para o terminal **TERSAB**.

111. A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de granéis sólidos minerais, com base nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), em diferentes cenários, as quais serão utilizadas para projetar a demanda micro para o terminal.

DEMANDA MACRO			
Complexo Portuário de Areia Branca			
SAL MARINHO			
CENÁRIOS DE MOVIMENTAÇÕES			
ANO	Tendencial (t)	Pessimista (t)	Otimista (t)
2020	2.534	2.534	2.534
2021	2.554	2.552	2.567
2022	2.574	2.570	2.600
2023	2.594	2.588	2.634
2024	2.614	2.606	2.668
2025	2.635	2.624	2.703
2026	2.661	2.642	2.738
2027	2.687	2.661	2.774
2028	2.713	2.679	2.810
2029	2.739	2.698	2.846
2030	2.766	2.717	2.883
2031	2.792	2.736	2.921
2032	2.817	2.755	2.959
2033	2.844	2.775	2.997
2034	2.870	2.794	3.036
2035	2.897	2.814	3.076
2036	2.923	2.833	3.116
2037	2.950	2.853	3.156
2038	2.977	2.873	3.197
2039	3.005	2.893	3.239
2040	3.033	2.913	3.281
2041	3.061	2.934	3.324
2042	3.090	2.954	3.367
2043	3.120	2.975	3.411
2044	3.149	2.996	3.455
2045	3.180	3.017	3.500
2046	3.209	3.038	3.545

Tabela 06 – Cenários de movimentação portuária para Sal no Complexo Portuário de Areia Branca.  
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

### X.3. Da construção do modelo de demanda micro e competição

112. Para estimar a demanda portuária no terminal **TERSAB** foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Areia Branca, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região de influência, com o objetivo de estimar a demanda potencial do produto sal marinho para o terminal específico.

113. Para se chegar à demanda micro, torna-se relevante a definição da estimativa de divisão de mercado (marketshare) para o horizonte contratual, o qual é definido de acordo com a divisão de capacidades (capacityshare) do mercado. A ideia central é de que, no médio/longo prazo, haverá convergência entre o marketshare e o capacityshare.

114. Para estimação da demanda micro faz-se necessário identificar as capacidades instaladas e planejadas. 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 **TERSAB**:

114.1. Capacidade efetiva das instalações em operação;

114.2. Capacidade estimada das instalações futuras.

115. Atualmente, a área denominada TERSAB (Terminal Salineiro de Areia Branca) está em operação pela Cia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN para a atividade de armazenagem e movimentação de granéis sólidos minerais (sal marinho). A Lei 12. 815/13 estabelece que a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público. Destaca-se que a Autoridade Portuária é a única operadora portuária que realiza as operações de desembarque/embarque aquaviário de sal.

116. A operação atual de sal marinho no Terminal Salineiro de Areia Branca no que tange ao recebimento e expedição de cargas se dá exclusivamente no modal aquaviário (hidroviário e marítimo). A operação consiste no descarregamento de barcas provenientes das salinas localizadas nos municípios de Areia Branca/RN Mossoró/RN e Macau/RN e carregamento com destino as navegações de cabotagem e longo curso.

117. Estima-se que o novo terminal será o único operador portuário a operar sal marinho e deverá absorver a totalidade de demanda macro prevista no cenário tendencial. Ou seja, neste caso, a demanda micro corresponde à demanda macro.

118. No tocante ao dimensionamento da capacidade dinâmica para atendimento a demanda futura de sal marinho de 3.208.948 t em 2046, parte-se das capacidades estáticas de armazenagem instaladas e futuras bem como do giro de estoque efetivo estimado. Atualmente, o Terminal Salineiro de Areia Branca tem um pátio destinado para armazenagem de sal marinho de 90.000 m<sup>2</sup> e o melhor giro observado em 2018 foi de 27 giros por ano. A tabela seguir mostra os giros observados entre 2017 e 2019.

Instalação	Capacidade Estática Atual (t)	Movimentação 2017	Giro de Estoque	Movimentação 2018	Giro de Estoque	Movimentação 2019
Areia Branca	90.000	1.990.000	22	2.448.000	27	2.194.000

Tabela 07 – Giro de estoque observado no terminal **TERSAB**.  
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

119. Para atendimento a projeção de demanda no horizonte de 25 anos, projeta-se a ampliação da área de armazenagem do terminal para o total de 150.000 t em 2027. Considerando a recuperação e modernização dos sistemas de descarga/carregamento e o sistema de transporte de

esteiras, estima-se que o giro efetivo alcance 50 giros anuais com taxa de ocupação de 80% da capacidade estática a partir 2022.

120. Assim, chega-se a capacidade dinâmica de 3.600.000 t em 2022/2023 e 6.000.000 t a partir de 2027. Nesse sentido, a capacidade dinâmica estimada a partir de 2022 atenderá a demanda prevista em 2046 de 3.208.948 t, conforme demonstrado na tabela a seguir.

Participação de Mercado Atual e Futura																
2022					2023				2024				2027-2046			
Instalação	Capacidade Estática Atual	Giro Efetivo Estimado	Capacidade Dinâmica	% de Mercado	Capacidade Estática Atual	Giro Efetivo Estimado	Capacidade Dinâmica	% de Mercado	Capacidade Estática Atual	Giro Efetivo Estimado	Capacidade Dinâmica	% de Mercado	Capacidade Estática Futura	Giro Efetivo Estimado	Capacidade Dinâmica	% de Mercado
TERSAB	90.000	50,0	3.600.000	33%	90.000	50,0	3.600.000	67%	90.000	50,0	3.600.000	100%	150.000	50,0	6.000.000	100%

Tabela 08 – Participação de Mercado Atual e Futura do terminal TERSAB.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

#### XI. JUSTIFICATIVA PARA A ADOÇÃO DO REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO – RDC

121. A modalidade de licitação adotada para os arrendamentos portuários foi a do leilão, conforme expressamente autorizado pelo art. 6º, §1º, da Lei Federal nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabela 09 – Comparativo da disputa inicial e por viva-voz em STM04.

Fonte: EVTEA - EPL - 2018.

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

- a) O valor final ofertado em viva-voz do vencedor foi 62% superior ao primeiro valor por ele apresentado; e  
b) O terceiro colocado na apresentação de propostas iniciais pode disputar a área ofertando um valor que quase lhe garantiu a vitória, apenas 1,09% inferior ao lance vencedor e 215% do valor ofertado por ele inicialmente.

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

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

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

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

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

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

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

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

V - contratação integrada.

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

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

140. Conforme determinação TCU do Acórdão nº 3.661/2013, foi incluído o valor de ressarcimento do EVTEA no fluxo de caixa do projeto.

141. Destaca-se que o valor de ressarcimento sobre o estudo está sendo considerado na equação econômico-financeira do projeto, como aporte no primeiro ano de contrato.

142. Ressalta-se, ainda, que o valor carregado para o edital de licitação, contendo data base em 12/2019.

143. Dessa forma, a remuneração total devida pelo estudo de viabilidade da área **TERSAB** totaliza **R\$ 412.991,48** (quatrocentos e doze mil novecentos e noventa e um reais e quarenta e oito centavos).

## XIII. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO

144. Conforme determinação do TCU, foi incluído na modelagem econômico-financeira o custo da realização do leilão. Para esse leilão opta-se pela realização na bolsa de valores oficial do Brasil, B3 em São Paulo.

145. Destaca-se que o pagamento do valor consta como obrigação contratual do vencedor do certame a ser comprovado antes da assinatura do contrato.

146. O valor de remuneração de **R\$ 280.542,31** (duzentos e oitenta mil quinhentos e quarenta e dois reais e trinta e um centavos) à B3 foi definido com base em contrato firmado com a ANTAQ, contudo, o mesmo deve ser alterado quando do lançamento do edital, uma vez que outras áreas devem ser licitadas na mesma sessão.

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

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

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

149. Nesse contexto, a Empresa de Planejamento e Logística - EPL foi instada pelo Governo Federal a realizar a elaboração dos estudos para o **TERSAB**.

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

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

151. No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regimentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Complexo Portuário de Santos, a seguir especificado.

INTRUMENTO	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 – PNLP/2017;	Planejamento setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Areia Branca (2010)	Planejamento setorial

Tabela 10 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

## XV. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO

152. As justificativas para a formulação de parâmetros de desempenho para os terminais do Programa de Arrendamentos, especialmente no que diz respeito às áreas do Bloco I (Portos de Santos e Pará), foram apresentadas de forma exaustiva na Nota Técnica Regulação de Nível de Serviço (Anexo II), apresentada ao Tribunal de Contas da União em resposta à determinação 9.1.19 do Acórdão nº 3661/2013.

153. O desempenho operacional do **TERSAB** destinado à movimentação de granel mineral sólido foi mensurado pelos seguintes aspectos:

- a) **Consignação Média:** A consignação média de granéis minerais no desembarque de barcas é de 1.184 t e a média desse indicador para embarque em navios no período de 2014 a 2019 para o sal foi de 35.039 toneladas por navio.
- b) **Taxa de Ocupação de Berço:** A taxa de ocupação média observada foi de 33,7% no embarque de navios.
- c) **Prancha Média:** As médias observadas entre 2014 e 2019 para o sal no sentido embarque para navios, são de 441 toneladas por hora no caso da Prancha Média Operacional é de 454 toneladas por hora na Prancha Média Geral.
- d) **Nível de Serviço:** O Nível de Serviço médio no desembarque de barcas foi de 163,11% e para embarques de navios foi de 43,68%.

## XVI. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

### XVI.1. Terminais com Valor Presente Líquido positivo

154. Para os estudos do Programa de Arrendamentos Portuários optou-se por considerar, como forma de pagamento pela exploração do terminal, parcelas variáveis e parcelas mensais fixas com valores pré-definidos no EVTEA.

155. A definição dos percentuais entre as parcelas fixas e variáveis foi definida por diretriz do Poder Concedente, assegurada no art. 16, inciso II, da Lei nº 12.815/2013, buscando adequar os parâmetros de pagamentos pela exploração da área aos movimentos sazonais observados na economia brasileira.

156. Dessa forma calculou-se o VPL sem pagamentos à Autoridade Portuária e, para zerar o mesmo, converteu-se 50% do seu valor em parcelas mensais fixas e 50% em parcelas variáveis. Para capturar o valor excedente no leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade

Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante pago em 6 parcelas, conforme especificado no edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no terminal.

#### XVI.2. Terminais com Valor Líquido negativo ou marginalmente positivo

157. Já para os pagamentos do valor de arrendamento de terminais com viabilidade negativa ou marginalmente positivos foram determinados pagamentos iguais a 3% da Receita Bruta Global, divididos também em parcelas mensais fixas (equivalentes 50% do montante) e parcelas variáveis (equivalentes a 50% do montante).

158. Para capturar o valor excedente no leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante pago em 6 parcelas, conforme especificado no edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no terminal.

159. Destaca-se que o estudo em questão enquadra-se na primeira hipótese, possuindo VPL positivo, tendo sido assim estabelecido a divisão do VPL em valores de arrendamento sendo 50% para arrendamento variável e 50% para fixo.

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

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

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

162. Tendo esse princípio como justificativa, a obrigatoriedade de que o capital social seja de, no mínimo, 20% do Capex ou o equivalente a 12 meses de aluguel, possui relação direta com esse princípio, pois permite que o futuro arrendamento portuário possa se estabilizar, notadamente nos primeiros anos de atividade.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...] Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente:

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

[...] Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

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

[...] Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

177. Ademais, temos o custo regulatório da revisão ordinária. Em outros setores, temos no máximo 30 (trinta) concessões e no setor portuário temos mais de 200 (duzentos) contratos de arrendamento e a revisitação desses de forma periódica seria extremamente penosa, senão impossível para a ANTAQ e o poder concedente.

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

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

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

§ 1.º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

180. Note-se que o legislador quis diferenciar o arrendamento da concessão. É princípio basilar da hermenêutica jurídica que a lei não contém palavras inúteis: *verba cum effectu sunt accipienda*. Ou seja, todas as palavras devem ser consideradas para a perfeita interpretação legislativa e, presente exemplo, fica clara a diferença de concessão e arrendamento, não podendo nem chamar esse segundo de um "tipo de subconcessão".

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

#### XIX. DEFINIÇÃO DO ALPHA PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL

182. 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.

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

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

Passo 1: Calcular o desvio padrão do universo amostral de demanda para os três cenários, no período analisado;

Passo 2: Calcular a média aritmética simples dos valores de todo o universo amostral da demanda para os três cenários, no período analisado;

Passo 3: Calcular o percentual do desvio padrão do "passo 1" em relação à média do "passo 2"; e

Passo 4: Aplicar o percentual do "passo 3" sobre cenário tendencial (base), como redutor. Isto definirá a série de MME para o contrato.

185. Para a área de arrendamento **TERSAB**, chega-se à banda de variação  $\alpha$  (alpha) no valor de **68,45%**, conforme dados expostos na tabela a seguir.



Sal					
Ano	2019	2015	2010	2005	2000
TOTAL	1.982.650.007	1.990.823.572	1.877.572.026	1.175.169.251	952.109.140
Média	113.500.269				
Desvio Padrão	77.693.607				
$\alpha$ (alpha)	68,45%				

Tabela 11 – Banda de variação  $\alpha$  (alpha) para a área **TERSAB**.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

186. Após identificar o redutor que definirá a MME, aplica-se o mesmo à série de projeção de demanda micro para o arrendamento portuário. De acordo com as premissas adotadas, a MME para a área de arrendamento **TERSAB** está exposta na tabela a seguir.

Ano	SAL	
	Micro Demanda (Tendencial)	MME $\alpha$ (alpha)
2022	858	271
2023	1729	546
2024	2614	825
2025	2635	831
2026	2661	839
2027	2687	848
2028	2713	856
2029	2739	864
2030	2766	873
2031	2792	881
2032	2817	889
2033	2844	897
2034	2870	905
2035	2897	914
2036	2923	922
2037	2950	931
2038	2977	939
2039	3005	948
2040	3033	957
2041	3061	966
2042	3090	975
2043	3120	984
2044	3149	994
2045	3180	1.003
2046	3209	1.012
<b>Redutor (alpha)</b>		<b>68,45%</b>

Tabela 12 – Movimentação Mínima Exigida – MME para a área de arrendamento **TERSAB**.

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

## XX. DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 9,38%

187. Para a estipulação da Taxa Interna de Retorno - TIR, foi utilizado o conceito do custo médio ponderado de capital – *Weighted Average Cost of Capital* – WACC, por meio de metodologia estabelecida na Nota Técnica Conjunta nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF, de 30/10/2018 (anexo III).

## XXI. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

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

- Descrição da área de arrendamento;
- Licenciamento ambiental;
- Análise documental e visitas técnicas;
- Definição do estudo ambiental necessário ao licenciamento;
- Avaliação dos potenciais passivos ambientais;
- Identificação dos principais impactos ambientais;
- Proposição de programas ambientais;
- Gerenciamento de Áreas Contaminadas; e
- Precificação dos custos ambientais.

189. Com base nestas avaliações, faz-se a previsão do processo de licenciamento ambiental para o empreendimento e a proposição de medidas de controle e gerenciamento ambiental ou, quando pertinente, medidas compensatórias a serem adotadas pelo futuro arrendatário, bem como estimativa dos custos associados ao processo de licenciamento e à gestão ambiental.

190. A área de estudo do arrendamento, denominada **TERSAB**, faz parte do Porto Organizado de Areia Branca e compreende o Porto-Ilha e algumas estruturas na área continental, localizada no Município de Areia Branca-RN.

191. A área *offshore* é constituída por uma ilha artificial com 31.711 m<sup>2</sup> que se encontra a 10 milhas a nordeste do município de Areia Branca - RN e a 30 milhas a noroeste do município de Macau - RN.

192. O abastecimento de água no terminal é feito por meio de um poço artesiano a cerca de 1.282 m de profundidade, a energia elétrica é gerada e fornecida aos equipamentos operacionais através de três grupos geradores, o abastecimento de combustível que alimenta os equipamentos é realizado por dois tanques de 30m<sup>3</sup> cada e os efluentes líquidos sanitários recebem tratamento nas duas Estações de Tratamento de Esgoto Anaeróbicas - ETEA existentes na área.

193. De acordo com os estudos de engenharia realizados, o Terminal **TERSAB** manterá a atividade atualmente desenvolvida, ou seja, movimentação e armazenamento de sal, com a recuperação da estrutura ampliada em 2012, de forma a viabilizar o incremento da capacidade de armazenamento e movimentação.

194. No canal natural marinho de acesso aquaviário ao terminal salineiro, está prevista a realização de dragagem de aprofundamento que possibilitará a movimentação de navios com carga completa. O canal atual tem extensão de 15 Km, largura entre 400 a 1000 m e profundidade mínima de 11 m. O canal será dragado para que fique com 14 m de profundidade, em locais específicos, sendo uma área de cerca de 38.000,00 m<sup>2</sup> mais próxima da plataforma da **TERSAB** e outra de 126.054,66 m<sup>2</sup> que fica nas proximidades dos Recifes do João, totalizando um volume dragado em torno de 145.054,00 m<sup>3</sup>

195. Na tabela a seguir é apresentada a documentação disponibilizada para a EPL, em fevereiro de 2020, quanto à situação atual do Terminal, incluindo a do licenciamento ambiental:

Documentação do Terminal	Órgão Emissor	Objeto	Emissão	Validade
Licença de Instalação LI n° 680/2010 (Retificação)	IBAMA	Obras de ampliação da plataforma e dragagem de aprofundamento	23/04/2011	Vencida 23/04/2013
Parecer Técnico n° 13/2018-NLA-RN/DITEC-RN/SUPES-RN	IBAMA	Relatório de vistoria para verificar se foram implementadas pela CODERN as ações apontadas como emergenciais pelo IBAMA, com prazo de até 15/07/2018	18/07/2018	-
TAC n° 01/2018	IBAMA	Regularização ambiental do Terminal Salineiro de Areia Branca	17/10/2018	24 meses (17/10/2020)
-	CODERN	Relatório das Ações de Regularização Ambiental do Porto Organizado do <b>TERSAB</b> Processo IBAMA 02001.009127/2019-28	05/2019 07/2019	-
Ofício n° 360/2019 Ofício n° 417/2019	CODERN	Relatório das Ações de Regularização Ambiental do Porto Organizado do <b>TERSAB</b> Processo IBAMA 02001.009127/2019-28	10/2019 12/2019	-
-	CODERN	Relatório de Ações Implementadas nos Terminais Portuários da CODERN em Areia Branca/RN, em Cumprimento aos Termos de Compromissos Firmados	01/2020	-

Tabela 13 – Documentação avaliada referente à área **TERSAB**.  
Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

#### XXI.1. Identificação de passivos ambientais

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

197. A avaliação dos potenciais passivos ambientais foi resultado da análise documental e informações obtidas por meio de vistoria técnica na área de interesse.

198. Diante das informações coletadas e conforme cadastro da CETESB, a área de interesse pode ser classificada como: Área Potencialmente Contaminada (AP).

199. Foi verificado que o terminal encontra-se em processo de Regularização Ambiental, a partir das não conformidades identificadas pela fiscalização do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), realizada em 2008.

200. A fim de sanar as não conformidades apontadas, a CODERN firmou Termo de Ajuste de Conduta (TAC), junto ao IBAMA (TAC n° 001/2018), onde foram estabelecidas metas e prazos para adequações, as quais vêm sendo monitoradas pelas equipes integradas desses órgãos, de modo a garantir que as atividades executadas estejam em acordo aos normativos legais vigentes, a preservação do meio ambiente e primando pelo bem-estar social da comunidade portuária e adjacências.

200.1. O TAC n° 001/2018 traz como compromisso da CODERN os seguintes itens:

contratar, de forma imediata, empresa para resposta de acidente ambiental, de acordo com os requisitos da Resolução CONAMA n° 398/2008, até que haja aprovação e implementação do Plano de Emergência Individual (PEI) e do Programa de Ação de Emergências (PAE).

200.2. Requerer ao IBAMA a Licença de Operação para regularização ambiental do Terminal Salineiro de Areia Branca, e realizar sua publicação conforme determinado pela Resolução CONAMA 06/86;

200.3. Executar o Plano de Gestão Ambiental para Portos em Operação encaminhado pelo IBAMA, desde a assinatura deste TAC, até que haja emissão da Licença de Operação, devendo suas medidas serem incorporadas no RCA/PCA. A apresentação dos Relatórios deverá ter periodicidade trimestral, devendo o primeiro relatório ser apresentado 45 dias após a assinatura do TAC.

200.4. Reformar a área de tancagem, armazenamento, e distribuição de combustíveis no terminal marítimo.

200.5. Substituir os equipamentos e estruturas de proteção/atracação das barcas e navios.

200.6. Promover a resolução das irregularidades apontadas pelo IBAMA no Parecer Técnico n° 13/2018-NLARN/DITEC-RN/SUPES-RN, dentro dos prazos definidos no Anexo ao presente TERMO;

200.7. Apresentar o Relatório de Controle Ambiental – RCA / Plano de Controle Ambiental, incluindo o Plano de Emergência Individual (PEI), Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) e Programa de Ação de Emergências (PAE) para o Terminal Salineiro de Areia Branca conforme Termo de Referência validado pelo IBAMA;

200.8. Enviar ao IBAMA os documentos, Planos e Programas Ambientais para subsidiar as análises técnicas referentes à Licença de Operação do Terminal Salineiro de Areia Branca;

200.9. Executar, após a aprovação técnica do IBAMA, os Planos e Programas Ambientais previstos no RCA do Terminal Salineiro de Areia Branca, na forma e prazo acordados;

200.10. Enviar ao IBAMA os relatórios periódicos trimestrais da execução do Plano de Gestão Ambiental para acompanhamento da gestão até aprovação do RCA, devendo o primeiro relatório ser apresentado em 45 dias após a assinatura do TAC;

200.11. Comunicar ao IBAMA a ocorrência de qualquer acidente, emergência, ato ou fato imprevisto, que cause ou possa vir a causar impacto ou dano ambiental em decorrência das atividades previstas neste instrumento, conforme Instrução Normativa IBAMA no 15, de 6 de outubro de 2014.

200.12. Disponibilizar em sítio da rede mundial de computadores informações atualizadas relativas à regularização e gestão ambiental do Terminal Salineiro de Areia Branca;

201. No que concerne ao TAC n° 001/2018, segundo a CODERN por meio do Ofício 417/2019/CODERN apresentou ao IBAMA, em dezembro de 2019, o “Relatório das Ações de Regularização Ambiental do Porto Organizado de Areia Branca” além do “Relatório de Ações Implementadas nos Terminais Portuários da CODERN em Areia Branca/RN, em Cumprimento aos Termos de Compromissos Firmados”, datado de janeiro de 2020, as solicitações citadas acima estão sendo atendidas ou em processo de licitação para contratação do atendimento.

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

202. Diante do cenário apresentado, estabeleceu-se um prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias, contados da data de assunção à área, para que o futuro arrendatário identifique os Passivos Ambientais não conhecidos e existentes até a data de celebração do contrato de arrendamento. Esses deverão de responsabilidade do Poder Concedente para fins de eventual reequilíbrio contratual, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental em relação ao passivo não conhecido.

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

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

204. Neste contexto, cabe destacar a Lei n. 12.815/13, que estabelece em seu Art.14, item III, que:

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

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.”

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

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

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

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

207. Considerando as competências da Agência Reguladora e a Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários - CPLA lá constituída, todas as comunicações dirigidas às empresas são feitas, por padrão, pela ANTAQ, em decorrência do Ofício nº 214/2017/AECI, de 01/11/2017, encaminhado à Agência que sugeriu: “que a ANTAQ adote como procedimento padrão, o envio dos comunicados relevantes ao TCU até um dia antes da realização dos leilões de outorgas”.

#### XXIV. CONCLUSÃO

208. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do terminal **TERSAB** foi concebida conforme um conjunto de diretrizes orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos portos e terminais portuários brasileiros.

209. Todos os aspectos legais foram rigorosamente observados, tendo havido acompanhamento por parte do TCU que manifestou-se de forma definitiva através do Acórdão n.º 675/2021-Plenário (SEI nº 3927890) conforme abaixo:

Os Ministros do Tribunal de Contas da União ACORDAM, por unanimidade, com fundamento nos arts. 1º, inc. XV, 143, inc. III, 169, inc. V, 250, inc. I, e 258, inc. II, do Regimento Interno, c/c as disposições da Instrução Normativa-TCU 81/2018, de acordo com os pareceres emitidos nos autos, em informar aos órgãos responsáveis que, dentro do escopo delimitado na fiscalização, **não foi detectada inconsistência que obste o regular prosseguimento do processo concessório do terminal portuário do Tersab**, e adotar as providências indicadas neste acórdão. (Grifo nosso)

210. Dessa forma, sugerimos ao Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias que caso de acordo com as diretrizes expostas neste Ato Justificatório e com o EVTEA Versão Final (SEI n.º 4581766), submeta-os à aprovação do Secretário Nacional de Portos e

Transportes Aquaviários para posterior abertura de procedimento licitatório pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), e que encaminhe o EVTEA Versão Final (SEI n.º 4581766) para a Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN para conhecimento.

211. À consideração superior.

(assinado eletronicamente)

**DISNEY BARROCA NETO**

Coordenador-Geral Modelagens de Arrendamentos Portuários

- [1] Relatório da Inspeção Emersa-Submersa TERSAB (offshore) - Novembro 2019.
- [2] Projeto Proteção Catódica.
- [3] Projetos Desenhos Agrupados Recuperação do Cais de Barcaça.
- [4] Memorial Descritivo Cais de Barcaças
- [5] Projeto Berço de Atracação TERSAB.
- [6] Manual de Instalação Elemento de Borracha Berço de Atracação.
- [7] Cronograma de Obras Consolidado – CODERN, 21 de outubro de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **Disney Barroca Neto, Coordenador - Geral de Modelagem de Arrendamentos Portuários**, em 13/09/2021, às 17:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4581203** e o código CRC **0A5AC179**.



Referência: Processo nº 50000.014851/2020-60



SEI nº 4581203

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)