



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE MODELAGEM
NOTA TÉCNICA Nº 39/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR

Brasília, 19 de maio de 2023.

PROCESSO Nº 50050.002989/2023-73

INTERESSADO: DIRETORIA DE PLANEJAMENTO

Referência: Processo nº 50000.053148/2017-71

Assunto: **Ato Justificatório para a modelagem de projeto no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal; licitação de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais localizada no Porto Organizado de Vila do Conde/PA, denominada área de arrendamento VDC29.**

1. OBJETIVO

1.1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura da licitação de área vinculada à Companhia Docas do Pará - CDP, denominada Terminal de Granéis Sólidos Vegetais - **VDC29**.

2. INTRODUÇÃO

2.1. 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, devendo ter, por finalidade, a eficiente alocação de recursos, com vistas à realização do interesse público.

2.2. 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.

2.3. Ainda, de acordo com Martins:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Além da reforma regulatória proposta, pretende-se também organizar o arranjo institucional do setor, mediante a definição de competências claras para a Secretaria de Portos da Presidência da República e para a ANTAQ. Propomos, nesse contexto, que as atividades típicas de agências reguladoras sejam exercidas pela ANTAQ, centralizando a realização das licitações e processos seletivos, assim como a fiscalização a todos os agentes do setor. Adicionalmente, a ANTAQ, observadas as diretrizes do Poder Concedente, poderá

disciplinar a utilização, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou autorizadas, assegurada a remuneração adequada ao titular da autorização. [...]

14. Por fim, a proposta de Medida Provisória estabelece regras de direito intertemporal no capítulo destinado às 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)

2.4. No cerne do novo arcabouço jurídico está a instituição de medidas com vistas a assegurar a realização de 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 e concessões, 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.

2.5. 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 redução de custos aos usuários.

2.6. No tocante aos novos arrendamentos, 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 de dezembro de 2012 (posteriormente convertida na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013), e pelas Portarias SEP/PR nº 15, de 15 de fevereiro de 2013, e 38, de 14 de março de 2013.

2.7. 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, em um primeiro momento, a vencer até 2017.

2.8. As justificativas das diretrizes e atos praticados pelo Poder Concedente e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ para a definição de modelagem dos arrendamentos se deram por meio dos seguintes atos:

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

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

2.8.3. Portaria Conjunta SEP/PR-ANTAQ 91, 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;

2.8.4. Ofício n.º 178/2013-DG, de 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 n.º 3.094/2013 - ANTAQ e encaminhados ao TCU. O Ofício 178/2013 referido foi complementado posteriormente pelos Ofícios n.º 38/2013-GAB, de 16/10/2013, e n.º 39/2013-GAB, de 17/10/2013;

2.8.5. Ofício n.º 39/2013-GAB, de 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;

2.8.6. Acórdão n.º 1.077/2015 TCU-Plenário, de 06 de maio de 2015, que autoriza as licitações do Bloco 1 do PAP;

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

2.9. A Infra S/A promoveu as ações necessárias de modo que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA analisado por este Ato Justificatório representasse cabalmente a política pública voltada ao setor portuário. De outra forma, há que se destacar que os estudos que embasarão o procedimento licitatório são referenciais, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, que tomará como base o Plano Básico de Implantação - PBI, aprovado pelo Poder Concedente, e o Projeto Executivo, aprovado pela Autoridade Portuária.

2.10. 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 - TCU, que entendeu e concordou com a metodologia utilizada.

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

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

2.13. 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.

2.14. Destaca-se que o VDC29 teve duas licitações frustradas Leilão 02/2015 (leilão Bloco I - etapa 1) e Leilão 03/2016 (leilão Bloco I - etapa 2), entretanto, tendo em vista o atual desenvolvimento do arco norte, entende-se que o projeto adquiriu maturidade suficiente para uma nova licitação.

2.15. Ademais, tendo em vista que o terminal já passou pelas etapas de consulta pública e análise do TCU, entende-se, S.M.J., que a área poderá ser encaminhada diretamente para licitação na ANTAQ, tendo em vista que não houve alteração significativa do projeto, conforme apresentado no EVTEA SUPER 7105434, após essas últimas etapas. Nada impede, por outro lado, que o estudo seja encaminhado ao TCU para conhecimento de eventuais novas alterações.

3. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO VDC29

3.1. A área a que se refere esse Ato Justificatório, denominada VDC29, está localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Vila do Conde, sob jurisdição da Companhia Docas do Pará – CDP.

3.2. As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento VDC29 envolvem recepção, armazenagem e expedição de granéis sólidos vegetais.

3.3. A superfície total da área do arrendamento VDC29 é de **67.448 m²** (sessenta e sete mil, quatrocentos e quarenta e oito metros quadrados), composta por área *onshore* de **56.850 m²** e *offshore* de **10.598 m²**, conforme indicado na figura a seguir.



Figura 1 - Localização da área do arrendamento VDC 29.

Fonte: Elaboração Própria.

3.4. A área é caracterizada como *greenfield* (não existem estruturas permanentes e operacionais) portanto, o empreendimento será executado sobre terreno sem estruturas existentes.

3.5. O futuro arrendatário deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para o terminal VDC29 de modo a alcançar a capacidade dinâmica de 7 milhões de toneladas ano para embarque de navios, considerando as seguintes relações de investimentos mínimos:

3.6. Investimentos do terminal até o final do 6º ano contratual:

3.6.1. Implantação de capacidade estática mínima de 252.000 toneladas para o armazenamento de milho e soja;

3.6.2. Sistema de descarregamento de barcaças, de uso exclusivo do terminal VDC29, para recepção da carga com capacidade dinâmica mínima de 5 milhões toneladas ano, instalada no berço do píer de barcaça;

3.6.3. Construção de píer de barcaças com capacidade dinâmica mínima de 5 milhões toneladas ano para desembarque de barcaças;

3.6.4. Sistema de recepção rodoviário com capacidade dinâmica mínima de 2.2 milhões de toneladas ano, para atender a demanda caminhões com carga de 35 toneladas;

3.6.5. Sistema de expedição com transportador de correias, balança de fluxo e torre de transferência com capacidade nominal mínima total de 4.000 t/h, de modo a interligar os carregadores de navio no berço de embarque longo curso, perfazendo a capacidade dinâmica de 7 milhões de toneladas ano para embarque de navios;

3.6.6. Construção de píer para atender navios de até 120.000 TPB, comportando a capacidade dinâmica mínima de 7 milhões toneladas ano para o carregamento de navios e navegação longo curso.

3.7. A seguir, é fornecido 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):

| | |
|---|-----------------|
| Receita Bruta Global | R\$ 4.792.321 k |
| Fluxo de Caixa Global do Projeto | R\$ 1.008.303 k |
| Investimento Total (<i>Capex e Retrofit</i>) | R\$ 716.036 k |
| Despesa Operacional Total | R\$ 1.438.162 k |
| Movimentação Total (t) | 130.759 k |
| Valor de Remuneração mensal fixo | R\$ 731,2 k |
| Valor de Remuneração variável (R\$/t) | R\$ 2,59 |
| Retorno Não Alavancado do Projeto | |
| TIR após o Imposto | 9,92% |
| Valor Presente Líquido do Projeto | R\$ 0 |
| Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento) | |
| TIR após o Imposto | 13,53% |
| Valor Presente Líquido do Projeto | R\$ 142.543 k |

Tabela 1 – Principais resultados do projeto VDC29.

Fonte: Infra S.A., EVTEA (2022).

3.8. Destaca-se que o prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 (vinte e cinco) anos, com início da vigência previsto para o ano de 2024 e término em 2049. Ressalta-se que o mesmo foi firmado de forma que comportasse de maneira adequada a realização dos investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as remunerações fixas e variáveis.

3.9. Em cumprimento ao Acórdão n.º 1.077/2015/TCU-Plenário, o estudo de viabilidade do VDC29 adotou como data base dezembro/2022.

3.10. 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, pré audiência pública, pós audiência pública, pré análise TCU, pós análise do TCU), sempre foram/serão realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc) junto à Autoridade Portuária, 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.

4. DUE DILIGENCE JURÍDICA

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

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

4.2.1. possibilidade de prorrogação ou manutenção do contrato atual mediante liminar judicial ou outro instrumento;

4.2.2. existência de bens não reversíveis, passíveis de serem retirados do terminal ou indenizados pela futura arrendatária;

4.2.3. investimentos não amortizados realizados pela atual titular, que possam gerar direito à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual; e

4.2.4. outros fator que possam gerar impactos jurídicos em relação à área a ser licitada.

4.3. Para a realização desses levantamentos, foi realizada análise dos instrumentos contratuais pertinentes bem como deverão ser solicitadas informações à administração portuária, ao Ministério de Portos e Aeroportos e ao órgão de assessoramento jurídico junto à ANTAQ, especialmente no que diz respeito à existência de ações judiciais, administrativas ou procedimentos extrajudiciais envolvendo a área.

4.4. Este relatório não visa fornecer ao mercado avaliação exaustiva de todos os aspectos que envolvem o negócio. Os interessados, caso julguem necessário, deverão realizar seus próprios levantamentos visando mitigar riscos relacionados ao negócio, além daqueles já relacionados neste documento.

4.5. Em relação ao histórico contratual, ressalta-se que a área VDC29 é *greenfield*, sem estruturas de operação, possui 67.448 m², está situada no Porto Organizado de Vila do Conde, administrado pela Companhia Docas do Pará – CDP. Sendo assim, até este momento, o *greenfield* em questão ainda não foi explorado para atividades portuárias. Desse modo, não foram identificados contratos de arrendamento ou outros instrumentos congêneres que possam impactar o futuro arrendamento.

4.6. Tendo em vista que se trata de área que ainda não foi ocupada por arrendamentos portuários ou outras atividades econômicas, não há bens na área que possam ser aproveitados ou que tenham potencial de gerar passivos à futura arrendatária.

4.7. Durante a análise realizada pela Infra S.A., não foram identificados processos relativos à área em questão que possam causar impactos à futura arrendatária. Caso sejam identificados processos futuramente, estes serão indicados nas futuras revisões dos estudos.

4.8. Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área VDC29, constante nos tópicos anteriores, foram analisados os riscos referentes à licitação da referida área, buscando-se identificar a existência de entraves ao procedimento licitatório futuro ou impactos ao novo arrendamento. Na tabela a seguir é apresentada análise de riscos referente à área em questão.

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos | Risco |
|---|---|--|--------------|
| Contratual, patrimonial e processual | <p>A área em questão é <i>greenfield</i>, sem estruturas de operação, e não foi ocupada por arrendamentos portuários ou outras atividades econômicas.</p> <p>Desse modo, não foram identificados contratos de arrendamento ou outros instrumentos congêneres que possam impactar o futuro arrendamento.</p> <p>Também não há bens na área que possam ser aproveitados ou que tenham potencial de gerar passivos à futura arrendatária.</p> <p>Por fim, quanto à questão processual, a princípio, não foram identificados processos relativos à área em questão, que possam causar impactos ao arrendamento.</p> | <p>Não foram identificados impedimentos para a futura licitação da área.</p> <p>Caso eventualmente sejam identificados processos relacionados à área em questão, estes serão indicados nas futuras revisões dos estudos.</p> | Baixo |

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

Tabela 02 - Análise de riscos referentes à área VDC29
Fonte: Infra S.A.

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

5.1. A modalidade de licitação adotada para os arrendamentos portuários será o leilão, conforme expressamente autorizado pelo §1º do art. 6º da Lei Federal n.º 12.815, 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.

5.2. Nesse sentido, tendo em vista que a Lei Federal n.º 12.462, de 4 de agosto de 2011, é aplicada subsidiariamente às licitações de arrendamento de instalação portuária, conforme previsão do art. 66 da Lei Federal n.º 12.815, de 2013, deverá ser previsto que o leilão se dará por meio da apresentação de lances públicos pelas licitantes.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às Licitações de Concessão de Porto Organizado e de Arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis n.ºs 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993.

5.3. A apresentação de lances públicos encontra respaldo no inciso I do art. 17 da Lei Federal n.º 12.462, 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;

5.4. 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 dos últimos 50 leilões de terminais portuários realizados desde 2013 promovidas pela União.

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

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

- 5.6.1. 1º volume contendo declarações preliminares, documentos de representação e a garantia de proposta;
- 5.6.2. 2º volume contendo a proposta pelo arrendamento; e
- 5.6.3. 3º volume contendo os documentos de habilitação.

5.7. Na sessão pública, o diretor irá solicitar à Comissão Especial de Licitação da ANTAQ os volumes de número 2, que deverá conter a proposta pelo arrendamento, para sua abertura. Após, o diretor dirá à viva voz o valor da proposta, que corresponderá ao valor de outorga.

5.8. Existindo duas ou mais propostas, ocorrerá a sessão de propostas à viva-voz, sendo que estarão 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.

5.9. 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.

5.9.1. O arranjo acima descrito para a etapa em viva-voz é extremamente vantajoso para a administração pública, pois:

5.9.2. 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; e

5.9.3. Considerando que a proposta em viva-voz deve ser superior à proposta escrita e superior à proposta da licitante concorrente, ocorrerá, conseqüentemente, a elevação do Valor de Outorga final.

5.10. 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.

5.11. O leilão ANTAQ n.º 07/2016, que teve como objeto o arrendamento da área STM04 localizada no Porto Organizado de Santarém/PA, é um exemplo de sucesso da dinâmica indicada. Naquela ocasião, a fase à viva voz contou com 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, conforme indicado na tabela abaixo:

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

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

Fonte: EVTEA - EPL - 2018.

5.12. Destacam-se os seguintes pontos a partir dos dados apresentados:

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

5.12.2. o terceiro colocado na apresentação de propostas iniciais pôde 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.

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

5.14. Ademais, com base na disposição constante do art. 27 da Lei Federal n.º 12.462, de 2011, o leilão prevê fase recursal única, que sucede a fase de habilitação do vencedor do certame.

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

5.15. A medida, também autorizada por meio do art. 14 do Decreto Federal n.º 8.033, 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.

5.16. Da mesma sorte, com a fase recursal única, é reduzido o número de recursos a serem analisados pela Comissão de Licitação, uma vez 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.

5.17. 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 n.º 12.462, de 2011, denominado "contratação integrada", o qual prevê a transferência do encargo da elaboração dos projetos básico e executivo, bem como a execução das obras e dos serviços de engenharia ao vencedor do certame.

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

V - contratação integrada.

5.18. 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 de arrendamento, o que é peculiar ao regime geral de licitações. É o que se busca evitar no Regime Diferenciado de Contratação - RDC.

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

6.1. A Lei n.º 12.815, de 2013, estabelece no *caput* do 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.

6.2. 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 que tenha previsão em regulamento.

6.3. Por sua vez, o Decreto n.º 8.033, de 2013, vai mais longe e prevê explicitamente no inciso VII do art. 9º o "maior valor de outorga" como critério de julgamento do certame licitatório.

6.4. 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.).

6.5. 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.

6.6. 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 que 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.

6.7. Além disso, o "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).

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

7. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA

7.1. Como já dito, o "maior valor de outorga", critério de julgamento previsto no inciso VII do art. 9º do Decreto n.º 8.033, de 2013, tem sido o critério adotado pelo Poder Concedente, em face de sua vantajosidade, demonstrada anteriormente.

7.2. O parcelamento do pagamento do valor da outorga proposto pela proponente vencedora é uma estratégia adotada pelo Poder Concedente assegurada no inciso II do art. 16 da Lei n.º 12.815, de 2013, para atrair interessados, uma vez que este mecanismo impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento.

7.3. A outorga ofertada pela proponente vencedora deverá ser paga em 6 (seis) parcelas, sendo a primeira no valor de 25% (vinte e cinco por cento) a ser paga de forma prévia à assinatura do contrato e as demais em cinco parcelas, de igual valor, pagas anualmente.

8. DO PAGAMENTO DE *BID* À AUTORIDADE PORTUÁRIA

8.1. Conforme previsto no art. 3 da Lei n.º 12.815, de 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.

8.2. Alinhado à prática já estabelecida e consagrada no PAP - Programa de Arrendamentos Portuários, o valor auferido como valor de *bid* ofertado pelo licitante vencedor do processo de leilão da área VDC29 do Porto de Vila do Conde, vinculado à Companhia Docas do Pará - CDP, é receita portuária decorrente da exploração da concessão dessa infraestrutura, sendo uma obrigação financeira a ser paga à Autoridade Portuária, sendo este recurso considerado como receita portuária.

8.3. Ressalte-se que a diretriz de pagamento de outorga (*Bid*) às Autoridades Portuárias foi estabelecida com o objetivo de fortalecer as infraestruturas portuárias por meio da geração de receitas para investimentos e que o instrumento em questão já foi analisado pelo mercado mediante consultas e audiências públicas, bem como pelo Tribunal de Contas da União - TCU, nos leilões de arrendamentos portuários que precederam o presente projeto.

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

9.1. Conforme determinação do Acórdão n.º 3.661/2013 - Plenário TCU, foi incluído o valor de ressarcimento do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA no fluxo de caixa do projeto, sendo tal montante considerado na equação econômico-financeira como aporte no primeiro ano de contrato.

9.2. A remuneração total devida pelo estudo de viabilidade da área VDC29 totaliza: R\$ 232.809,42 (duzentos e trinta e dois mil, oitocentos e nove reais e quarenta e dois centavos).

10. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO

10.1. Conforme determinação do TCU, foi incluído na modelagem econômico-financeira o custo da realização do leilão. De igual forma aos leilões que precederam o presente projeto, opta-se pela realização na B³ S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão, em São Paulo/SP.

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

10.3. O valor de remuneração de R\$ 627.779,20 (seiscentos e vinte e sete mil, setecentos e setenta e nove reais e vinte centavos) à B³ foi definido com base em contrato firmado com a ANTAQ, contudo, o mesmo pode ser alterado quando do lançamento do Edital, uma vez que outras áreas poderão ser licitadas na mesma sessão.

11. DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL - EVTEA PARA A ÁREA DE ARRENDAMENTO VDC29

11.1. Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA 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.

11.2. Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento VDC29, cumpre destacar que as atividades a serem realizadas na área visam atender a armazenagem e o abastecimento de grãos vegetais para a exportação. Cabe informar também a necessidade de investimentos que garantam o aumento da capacidade de movimentação de grãos na região visto o grande crescimento da produção de soja e milho. Em relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento VDC29, cumpre destacar que as atividades a serem realizadas na área visam atender o abastecimento de insumos de grãos sólidos vegetais.

11.3. Nesse sentido, a elaboração de estudos de viabilidade visando à abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento VDC29 mostra-se de relevante interesse público, na medida em que, a exportação desse produto representa um grande diferencial em termos financeiros e logísticos para o país.

11.4. 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.

11.5. Na elaboração do presente estudo, foram observados os dispositivos que regem a elaboração de projetos de exploração de áreas portuárias, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde, a seguir especificados.

| 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 ANTAQ nº 85, de 18 de agosto de 2022; | Procedimento para elaboração de EVTEA |
| Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde (2017); | Planejamento setorial |
| Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Vila do Conde (2022). | Planejamento setorial |
| Regulamento de Exploração do Porto de Vila do Conde (2022); | Planejamento setorial |
| Comex Stat – Ministério da Economia (2019) | Planejamento setorial |

Tabela 4 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados.

Fonte: Infra S.A.

12. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEA'S DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULAM A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS

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

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

12.2. 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.

12.3. Os arrendamentos promovidos através do Programa de Arrendamentos Portuários 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.

13. CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS NOS EVTEA'S

13.1. As projeções de demanda foram estruturadas a partir de duas etapas, refletindo dois grandes blocos de avaliação competitiva, são elas: (i) análise de demanda macro e (ii) análise de demanda micro.

13.2. 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.

13.3. 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.

13.4. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimar a demanda macro potencial do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde no tocante aos granéis sólidos vegetais, tendo em vista à área de arrendamento VDC29, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:

13.4.1. Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde – 2017 (ano base 2016);

13.4.2. Projeções do Agronegócio Brasil 2020/21 a 2030/31 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA;

13.4.3. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado de Vila do Conde (PDZ - 2022).

13.5. 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.

14. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO E COMPETIÇÃO

14.1. A área denominada VDC29 localiza-se no Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde, composto pelos arrendamentos portuários dentro do Porto de Belém, pelos Terminais de Outeiro e Miramar, pelo Porto de Vila do Conde; e pelos Terminais de Uso Privado (TUP) localizados na zona de influência do porto.

14.2. Verifica-se que as movimentações de granéis sólidos vegetais, especialmente grãos de soja e milho, ocorrem nos Terminais de Uso Privado Hidrovias do Brasil, Terminal Portuário Graneleiro de Barcarena, Terminal de Grãos Ponta da Montanha e no Porto Público de Vila do Conde.

14.3. A vocação operacional proposta para o VDC29 mantém aderência com as diretrizes traçadas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Vila do Conde - 2022 para a região, que consiste na movimentação de granéis sólidos vegetais. Assim, os volumes estimados destes granéis sólidos foram considerados para o dimensionamento da demanda macro do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde.

14.4. A partir da delimitação dos granéis sólidos vegetais (grãos de soja e milho) que serão movimentados no terminal VDC29 busca-se, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2020/21 a 2030/31 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA e nas projeções de crescimento do Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde 2017 (ano base 2016), identificar a demanda macro total prevista para o horizonte de projeto, com início no ano de 2025 até o ano de 2049. Posteriormente, a demanda macro identificada será segregada entre os participantes de mercado de forma a calcular a demanda micro para o terminal VDC29.

14.5. A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de granéis sólidos vegetais, especialmente grãos de soja e milho, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2020/21 a 2030/31 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA e nas projeções Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde 2017 (ano base 2016), em diferentes cenários, as quais serão utilizadas para projetar a demanda micro para o terminal VDC29.

| DEMANDA MACRO | | | |
|---|---------------------|------------|------------|
| Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde | | | |
| Granéis Sólidos Vegetais (Soja e Milho) | | | |
| ANO | CENÁRIOS (tonelada) | | |
| | Tendencial | Pessimista | Otimista |
| 2023 | 18.040.776 | 17.656.985 | 18.362.395 |
| 2024 | 18.507.956 | 17.728.955 | 19.173.749 |
| 2025 | 18.987.237 | 17.801.302 | 20.020.969 |
| 2026 | 19.478.931 | 17.874.029 | 20.905.643 |
| 2027 | 19.983.360 | 17.947.137 | 21.829.427 |
| 2028 | 20.500.855 | 18.020.629 | 22.794.050 |
| 2029 | 21.031.752 | 18.094.507 | 23.801.319 |
| 2030 | 21.576.400 | 18.168.773 | 24.853.121 |
| 2031 | 22.135.155 | 18.243.430 | 25.951.424 |
| 2032 | 21.965.494 | 17.988.206 | 25.889.381 |
| 2033 | 21.804.778 | 17.742.578 | 25.836.811 |
| 2034 | 21.652.818 | 17.506.235 | 25.793.642 |
| 2035 | 21.509.428 | 17.278.878 | 25.759.811 |
| 2036 | 21.743.164 | 17.356.372 | 26.167.842 |
| 2037 | 21.979.809 | 17.434.512 | 26.582.772 |
| 2038 | 22.219.402 | 17.513.303 | 27.004.722 |
| 2039 | 22.461.985 | 17.592.752 | 27.433.819 |
| 2040 | 22.707.597 | 17.672.864 | 27.870.191 |
| 2041 | 22.665.697 | 17.521.068 | 27.957.338 |
| 2042 | 22.623.874 | 17.370.576 | 28.044.758 |
| 2043 | 22.582.128 | 17.221.377 | 28.132.452 |
| 2044 | 22.540.460 | 17.073.460 | 28.220.419 |
| 2045 | 22.498.868 | 16.926.812 | 28.308.662 |
| 2046 | 22.699.251 | 16.970.118 | 28.685.899 |
| 2047 | 22.901.588 | 17.013.671 | 29.068.362 |
| 2048 | 23.105.899 | 17.057.475 | 29.456.125 |
| 2049 | 23.312.205 | 17.101.529 | 29.849.266 |

Tabela 5 - Projeção para Granéis Sólidos Vegetais no Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde em diferentes cenários em tonelada.
Fonte: Infra S.A., a partir das Projeções do MAPA/Plano Mestre.

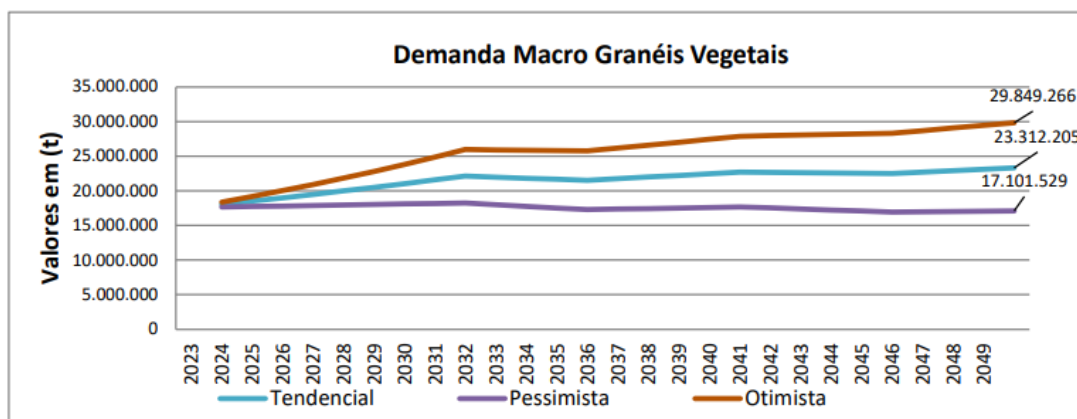


Gráfico 1 - Cenários de movimentação de Granéis Sólidos Vegetais no Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde (em t).
Fonte: Infra S.A., a partir das projeções do MAPA/Plano Mestre.

15.1. 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*.

15.2. 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 VDC29:

15.2.1. Estimativa de giro médio de estoque;

15.2.2. Capacidades estáticas estimadas das instalações futuras;

15.2.3. Capacidades estáticas e dinâmicas das instalações em operação e

15.2.4. Capacidade dinâmica da operação de transbordo realizada no Porto Público de Vila do Conde.

16. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS

16.1. 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.

16.2. 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.

16.3. 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.

16.4. 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.

16.5. 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.

16.6. 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.

16.7. Assim, para determinar de que maneira as diretrizes mencionadas se aplicam ao VDC29, foram avaliados aspectos concorrenciais (intra e interportos), bem como o potencial de expansão das regiões portuárias.

17. JUSTIFICAÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADOS NO TERMINAL E SUA FUNDAMENTAÇÃO

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

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

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

17.2. 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 VDC29.

• Composição da receita média unitária

17.3. Conforme já citado, o terminal VDC29 está focado na movimentação e armazenagem de grãos vegetais, especialmente grãos de soja e milho. Para estimar a receita média unitária do terminal procedeu-se o levantamento em sítios eletrônicos das tabelas de preços disponibilizadas por terminais de grãos sólidos vegetais em operação.

17.4. O preço médio identificado considerando os serviços de armazenagem e movimentação para o grupo de terminais é de R\$ 51,62 por tonelada. Neste contexto, faz-se necessário o devido tratamento estatístico dos preços dos serviços prestados pelos terminais portuários a título de armazenagem e movimentação de grãos sólidos vegetais.

17.5. Ressalta-se que se trata de preços máximos, ou seja, o desconto depende de cada cliente, seu volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços. Na média, considera-se desconto de 20% sobre os preços de balcão, que resulta no preço de R\$ 41,29 por tonelada. Assim, após a análise estatística dos preços, chega-se ao valor de R\$ 36,65 por tonelada.

17.6. Sendo assim, para fins de modelagem adota-se o preço de R\$ 36,65 por tonelada, de acordo com levantamentos atuais de preços, com data-base em dezembro de 2022, conforme tabela a seguir:

| Empresa | Armazenagem e Movimentação | Média Armazenagem | Média Movimentação | Com Impostos | Com 20% Desconto |
|------------------------|----------------------------|-------------------|--------------------|--------------|------------------|
| Cotegipe, Salvador | 72,17 | 72,17 | | 72,17 | 57,74 |
| T-Grão, Santos | 45,00 | 45,00 | | 45,00 | 36,00 |
| T39, Santos | 40,00 | 40,00 | | 40,00 | 32,00 |
| Fertisanta, Imbituba | 92,37 | 46,60 | 45,77 | 92,37 | 73,90 |
| Serra Morena, Imbituba | 53,60 | 23,46 | 30,14 | 53,60 | 42,88 |
| Coamo, Paranaguá | 35,00 | 35,00 | | 35,00 | 28,00 |
| Pasa, Paranaguá | 46,00 | 46,00 | | 46,00 | 36,80 |
| TES, Santos | 40,00 | 40,00 | | 40,00 | 32,00 |
| Cargill, Santarém | 40,50 | 40,50 | | 40,50 | 32,40 |
| Cargill, Paranaguá | 37,00 | 37,00 | | 37,00 | 29,60 |
| Termasa, Rio Grande | 49,11 | 20,00 | 29,11 | 49,11 | 39,29 |
| ADM | 50,00 | 50,00 | | 50,00 | 40,00 |
| TEAG | 45,00 | 45,00 | | 45,00 | 36,00 |
| TGG | 40,00 | 40,00 | | 40,00 | 32,00 |
| Tiplam | 48,00 | 48,00 | | 48,00 | 38,40 |
| TMIB/VLI | 87,71 | 71,40 | 16,31 | 92,09 | 73,67 |
| Média | 41,29 | | | 51,62 | 41,29 |
| Desvio Padrão | 14,44 | | | | |
| (1,5) Desvio Padrão | 21,65 | | | | |
| (-) Desvio Padrão | 19,64 | | | | |
| (+) Desvio Padrão | 62,95 | | | | |
| Média Normal | 36,65 | | | | |

Tabela 6 - Preços de referência para armazenagem e movimentação granel sólido vegetal em terminais portuários (em R\$) em dezembro/2022.

Fonte: Infra S.A.

18. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"

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

18.2. 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.

18.3. 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.

18.4. 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.

18.5. 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.

18.6. 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:

18.7.1. Definição das cestas de serviços a serem prestados pelos Terminais;

18.7.2. Valoração de cada um dos serviços; e

18.7.3. Definição do comportamento das duas variáveis anteriores ao longo do tempo.

18.8. 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

18.9. 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.

18.10. 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.

18.11. 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.

18.12. 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.

18.13. Para a situação do Terminal objeto deste Ato Justificatório, tendo em vista a existência de outros terminais na hinterlândia do Porto de Vila do Conde, que movimentam o mesmo perfil de carga do VDC29, não se vislumbra a necessidade de

estabelecimento de preço teto.

18.14. Desse modo, a futura Arrendatária ficará livre para praticar o preço com base nas condições concorrenciais do mercado, contudo, 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.

19. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO

19.1. 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 na Nota Técnica Regulação de Nível de Serviço, apresentada ao Tribunal de Contas da União em resposta à determinação 9.1.19 do Acórdão n.º 3661/2013.

19.2. O desempenho operacional do VDC29 foi mensurado pelos seguintes aspectos: a) consignação média; b) prancha média; e c) taxa de ocupação de berço.

- **Consignação média**

19.3. Esse indicador é medido em unidades que o navio carrega ou descarrega durante sua estadia no porto. A seguir, a consignação média dos navios que aportaram no Complexo Portuário de Vila do Conde entre os anos de 2020 e 2022:

| Consignação Média Granel Vegetal | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|-------------|-------------|-------------|
| TUP Ponta da Montanha | 53.388 | 57.986 | 56.805 |
| TUP Vila do Conde | N.D. | 46.048 | 53.709 |
| TUP Graneleiro Barcarena | 64.417 | 59.419 | 57.250 |

Tabela 7 - Histórico de consignação média, período 2020 -2022.
Fonte: Infra S.A., dados adaptados Anuário Antaq (2022).

- **Prancha média**

19.4. A Prancha Média considera o volume de carga movimentado no berço por período, medido geralmente em toneladas/hora. Distingue-se entre Prancha Média Operacional (considera apenas o tempo de operação) e Prancha Média Geral (considera todo o tempo atracado).

19.5. A tabela a seguir mostra os dados de produtividade dos diversos produtos em toneladas/hora no Porto de Vila do Conde, dividido em Operacional e Geral, para o período de 2020 a 2022:

| Prancha Média Granel Vegetal | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| TUP Ponta da Montanha - Geral | 756 | 753 | 664 |
| TUP Ponta da Montanha - Operacional | 909 | 888 | 761 |
| TUP Vila do Conde - Geral | N.D. | 841 | 985 |
| TUP Vila do Conde - Operacional | N.D. | 1.075 | 1.241 |
| TUP Graneleiro Barcarena - Geral | 770 | 1.096 | 1.170 |
| TUP Graneleiro Barcarena - Operacional | 898 | 1.380 | 1.509 |

Tabela 8 - Prancha Média geral e operacional, período 2020 – 2022.
Fonte: Infra S.A., dados adaptados Anuário/Antaq (2022).

- **Taxa de ocupação de berço**

19.6. A tabela a seguir mostra a taxa de ocupação dos cais dos terminais privados do Complexo Portuário de Vila do Conde entre os anos 2020 e 2022:

| Taxa de Ocupação Cais | 2020 | 2021 | 2022 |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| TUP Ponta da Montanha | 66,9% | 51,0% | 81,0% |
| TUP Vila do Conde | N.D. | 67,5% | 85,3% |
| TUP Graneleiro Barcarena | 16,2% | 34,0% | 39,7% |

Tabela 9 - Taxa de ocupação terminais privados Complexo portuário Vila do Conde 2020 - 2022.
Fonte: Infra S.A., dados adaptados Anuário/Antaq (2022).

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

20.1. 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.

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

20.3. Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento VDC29, utilizou-se a movimentação histórica nacional observada nas exportações de grãos de soja e milho no sistema *ComexStat* entre os anos de 2002 e 2022, tendo em vista que a movimentação de grãos de soja e milho no Complexo Portuário de Vila do Conde ocorreu a partir de 2014. Portanto, a série histórica de movimentação de grãos sólidos vegetais no Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde é insuficiente para a determinação do Value at Risk (VaR).

20.4. Quanto à metodologia, em atendimento à recomendação exarada no Acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário, utilizou-se a metodologia do *Value at Risk (VaR)* Método Paramétrico Distribuição Normal para um grau de confiança de 95%. A seguir, apresentam-se as bases de dados do *ComexStat* consideradas para grãos de soja e milho:

| Produto Soja | 2022 | 2015 | 2010 | 2005 | 2002 |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Total Exportação Nacional | 78.726.527 | 54.577.312 | 29.067.352 | 22.288.159 | 15.925.487 |

Tabela 10: Movimentação de Soja em (t) entre 2022 e 2002, Sistema *ComexStat*.

Fonte: Infra S.A.

| Produto Milho | 2022 | 2015 | 2010 | 2005 | 2002 |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|
| Total Exportação Nacional | 43.151.476 | 28.901.730 | 10.799.190 | 1.062.808 | 2.740.560 |

Tabela 11: Movimentação de Milho em (t) entre 2022 e 2002, Sistema *ComexStat*.

Fonte: Infra S.A.

20.5. A partir desses dados calcula-se o *Value at Risk (VaR)* Método Paramétrico Distribuição Normal para grau de confiança de 95%, conforme metodologia abaixo:

| Complexo Portuário de Vila do Conde - Demanda Projetada | Média 2025 a 2049 | % |
|---|-------------------|----------------|
| Soja | 11.551.139 | 52,83% |
| Milho | 10.315.587 | 47,17% |
| Total | 21.866.725 | 100,00% |

Tabela 12: Demanda Média Projetada por Produto.

Fonte: Infra S.A.

| VaR Nacional | % | VaR | VaR Ponderado |
|---------------------------|----------------|----------------|---------------|
| Participação Soja | 52,83% | 12,02% | 6,35% |
| Participação Milho | 47,17% | 104,02% | 49,07% |
| Total | 100,00% | | 55,42% |

Tabela 13: *Value at Risk VaR* por Produto.

Fonte: Infra S.A.

20.6. No caso do arrendamento VDC29, chega-se a um VaR de 55,42%. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo $(1 - \text{VaR})$, equivalente a 44,58% aplicado sobre a demanda projetada.

20.7. 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 VDC29 está exposta na tabela a seguir:

| Granel Sólido Vegetal - VDC29 | | |
|-------------------------------|----------------------------|-----------|
| Ano | Micro Demanda (Tendencial) | MME (VaR) |
| 2025 | 0 | 0 |
| 2026 | 0 | 0 |
| 2027 | 0 | 0 |
| 2028 | 0 | 0 |

| | | |
|----------------------|-----------|---------------|
| 2029 | 1.367.395 | 609.589 |
| 2030 | 2.805.612 | 1.250.750 |
| 2031 | 6.591.248 | 2.938.399 |
| 2032 | 6.540.728 | 2.915.877 |
| 2033 | 6.492.871 | 2.894.542 |
| 2034 | 6.447.621 | 2.874.370 |
| 2035 | 6.404.924 | 2.855.335 |
| 2036 | 6.474.524 | 2.886.363 |
| 2037 | 6.544.990 | 2.917.777 |
| 2038 | 6.616.335 | 2.949.583 |
| 2039 | 6.688.569 | 2.981.785 |
| 2040 | 6.761.706 | 3.014.389 |
| 2041 | 6.749.229 | 3.008.827 |
| 2042 | 6.736.775 | 3.003.275 |
| 2043 | 6.724.345 | 2.997.734 |
| 2044 | 6.711.937 | 2.992.202 |
| 2045 | 6.699.552 | 2.986.681 |
| 2046 | 6.759.221 | 3.013.282 |
| 2047 | 6.819.471 | 3.040.141 |
| 2048 | 6.880.309 | 3.067.263 |
| 2049 | 6.941.742 | 3.094.650 |
| Redutor (VaR) | | 55,42% |

Tabela 14: Movimentação Mínima Exigida para a área VDC29 em (t).

Fonte: Infra S.A.

21. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

- **Terminais com Valor Presente Líquido positivo**

21.1. 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.

21.2. O estabelecimento dos percentuais dos valores de arrendamento sendo 50% alocados nas parcelas fixas e 50% nas variáveis foi definido por diretriz do Poder Concedente, assegurado no art. 16, inciso II, da Lei n.º 12.815/2013, buscando adequar os parâmetros de pagamentos pela exploração da área aos movimentos sazonais observados na economia brasileira.

21.3. Dessa forma, os valores de arrendamento portuário constituem receita da Autoridade Portuária decorrentes da exploração de área dentro do Porto Organizado, sendo uma obrigação financeira entre o futuro arrendatário e a autoridade portuária.

21.4. Já em relação ao 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 será especificado no Edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no Terminal.

22. DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 9,92%

22.1. 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, conforme o Acórdão n.º 329-ANTAQ, de 30 de maio de 2022, que estabeleceu o valor da taxa de desconto em 9,92%.

23. CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO – SPE

23.1. 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.

23.2. 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.

23.3. 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.

23.4. 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.

23.5. 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.

23.6. 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.

23.7. 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.

23.8. 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.

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

24. DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS

24.1. A previsão de revisão ordinária surgiu nas concessões rodoviárias, em que o regulador se debruça no contrato para analisar os custos, a variação da demanda e consequentemente 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.

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

Art. 9º 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.

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

§ 3º 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;

24.3. 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.

24.4. 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.

24.5. Já no setor portuário, mais especificamente nos contratos de arrendamento, a remuneração na maioria das vezes ocorre por intermédio de preços livres, não sendo essa 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 em que a arrendatária poderá, de acordo com a sua estratégia comercial, conceder descontos. Diferente das concessões, em que 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.

24.6. 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"*.

24.7. 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"*.

24.8. 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.

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

24.10. 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.

24.11. Inclusive, cumpre-se notar que na Resolução nº 85-ANTAQ/2022, que estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados, não são previstas revisões ordinárias obrigatórias ao contrato de arrendamento, cabendo reequilíbrio contratual apenas a pedido da arrendatária ou do poder concedente.

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

25. **DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL**

25.1. 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.

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

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

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

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

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

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

25.4. 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.

26. **JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS**

26.1. 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:

- 26.1.1. descrição da área de arrendamento;
- 26.1.2. licenciamento ambiental;
- 26.1.3. análise documental e visitas técnicas;
- 26.1.4. definição do estudo ambiental necessário ao licenciamento;
- 26.1.5. avaliação dos potenciais passivos ambientais;
- 26.1.6. identificação dos principais impactos ambientais;
- 26.1.7. proposição de programas ambientais;
- 26.1.8. gerenciamento de áreas contaminadas; e
- 26.1.9. precificação dos custos ambientais.

26.2. 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.

26.3. O licenciamento ambiental do empreendimento será inicialmente conduzido pela Companhia Docas do Pará (CDP), por meio da GERPMA, até a obtenção da Licença Prévia (LP), passando a responsabilidade de atendimento das condicionantes da LP e obtenção e manutenção das demais licenças (Licença de Instalação - LI e Licença de Operação - LO) para o futuro arrendatário.

26.4. Na tabela a seguir é apresentada parte da documentação disponibilizada para elaboração do estudo ambiental, referente à área de arrendamento:

| Documentação | Empreendedor | Emissor | Objeto | Emissão | Validade |
|--------------------------|----------------------------------|---|--|------------|-------------|
| PDZ | Companha Docas do Pará | UFPA | Atualização do PDZ do Porto Organizado de Vila do Conde/PA | mai/18 | |
| LO nº 7126/2012 | Companha Docas do Pará | SEMAS/PA | Porto Organizado | 09/10/2012 | 08/10/2016* |
| Carta DIRPRE nº 234/2015 | Companha Docas do Pará | Companha Docas do Pará | Solicitação de renovação da LO nº 7126/2012 | 14/05/2015 | |
| SP/P6614/R0611/2015 | Santos Brasil Participações S.A. | Geoklock Consultoria e Eng. Ambiental LTDA | Investigação Ambiental Confirmatória (Fase II) – Unidade Barcarena | nov/15 | |
| PAE | SEP Companha Docas do Pará | MC ETICA MEDICINA DO TRABALHO | PAE – Porto de Vila do Conde | set/17 | |
| PCE | SEP Companha Docas do Pará | PMS Gestão Integrada em Segurança e Meio Ambiente | PCE – Porto de Vila do Conde | 10/03/2012 | |
| PEI | SEP Companha Docas do Pará | PMS Gestão Integrada em Segurança e Meio Ambiente | PEI – Porto de Vila do Conde | 05/12/2014 | |
| | | | | | |
| PGRS | SEP Companha Docas do Pará | | PGRS – Porto de Vila do Conde | Sem data | |

*Solicitação de renovação realizada pela Carta DIRPRE nº 234/2015.

Tabela 15 - Documentação avaliada referente à área VDC29.

Fonte: Infra S.A., a partir das informações coletadas.

• Identificação de passivos ambientais

26.5. Um passivo ambiental deve ser reconhecido quando existe a obrigação por parte da empresa 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.

26.6. A avaliação dos potenciais passivos ambientais será resultado da análise documental e informações obtidas por meio de vistoria técnica na área de interesse, conforme apresentado no item 4 - Análise Documental e das Visitas Técnicas. Caso haja a confirmação documental que indique a existência ou possibilidade de um passivo ambiental na área, esta deverá constar descrita no Estudo, com a devida indicação da fonte.

26.7. Assim, o diagnóstico preliminar de passivos ambientais baseou-se nas atividades previstas para a área VDC29. Com relação à área, verificou-se que o Terminal não possui passivos ambientais declarados.

26.8. A área de estudo analisada não desenvolve atividades potencialmente contaminadoras, porém, tendo em vista o histórico de uso e ocupação do solo, adotando-se o princípio da precaução, entende-se ser mais prudente remetê-la à classificação como Área Potencialmente Contaminada (AP).

26.9. Dessa forma, em conformidade com os editais do Programa de Arrendamentos, serão de responsabilidade do Poder Público os novos passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, desde que identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a data da assunção.

• Estudos ambientais

26.10. Os estudos ambientais necessários para subsidiar o processo de licenciamento dos terminais varia de acordo com a complexidade do empreendimento.

26.11. Levando-se em consideração os procedimentos para o licenciamento ambiental do terminal **VDC29**, foi prevista a elaboração de estudos ambientais específicos, incluindo um Relatório de Controle Ambiental (RCA) e um Plano Básico Ambiental (PBA), contendo os programas a serem executados pelo Terminal durante as fases de instalação e operação.

26.12. Ressalta-se que não deverá ocorrer a mudança na carga atualmente trabalhada no terminal.

26.13. A tabela a seguir apresenta o resumo das atividades a serem executados para o cumprimento do rito de licenciamento ambiental da área VDC29:

| Nº | Atividade | Tipo de Estudo | Licença Ambiental |
|----|--------------------------------------|---|-------------------|
| 1 | Implantação das Obras e Equipamentos | Elaboração do Estudo de Caracterização da Vegetação | LI |
| | | Elaboração do PBA | |
| | | Execução do PBA durante as obras | |
| | | Relatório de atendimento das condicionantes da LI | |
| 2 | Operação do VDC29 | Execução do PBA | LO |
| | | Relatório de atendimento das condicionantes da LO | |

Tabela 16 - Características e tipologia de estudos e licenças ambientais da área VDC29.

Fonte: Infra S.A.

26.14. Finalmente, aplicando-se o princípio da precaução, recomenda-se que a SEMAS/PA seja consultada quanto aos procedimentos necessários para o licenciamento ambiental do empreendimento antes do início das atividades relatadas na Tabela 15.

- **Compensação Florestal**

26.15. Observa-se que as obras a serem implantadas no Terminal demandarão a supressão de vegetação nativa, sendo necessária a obtenção de autorização para supressão da vegetação e o pagamento de compensação florestal.

26.16. Conforme estabelecido na Instrução Normativa nº 02, de 06 de julho de 2015, da SEMAS/PA, os empreendimentos e atividades potencialmente poluidoras e degradadoras, que gerem supressão de vegetação, submetidos ao licenciamento ambiental na SEMAS/PA, deverão ser objeto de Autorização de Supressão de Vegetação (ASV), nos termos desta Instrução Normativa (Art. 1º).

26.17. O interessado deverá protocolar a solicitação de ASV, no mesmo processo administrativo do licenciamento da atividade principal, contendo toda instrução processual necessária à viabilidade do pedido, incluindo o pagamento do Documento de Arrecadação Estadual - DAE, correspondente ao porte da autorização, e o Estudo de Caracterização da Vegetação (Art. 4º).

- **Compensação Ambiental**

26.18. A Compensação Ambiental é prevista na Lei Federal Nº 9.985/2000, sendo ela um requisito do processo de licenciamento de empreendimentos geradores de significativo impacto ambiental assim considerado pelo órgão ambiental competente, com fundamento em estudo de impacto ambiental e respectivo relatório - EIA/RIMA, conforme previsto no Art. 36, e tem amparo legal no princípio do poluidor – pagador.

27. DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS

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

28. JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO

28.1. Preliminarmente, importante destacar que a Garantia de Execução deixou de ser cláusula essencial nos contratos de arrendamentos após a alteração da Lei nº 12.815, de 2013, promovida pela Lei nº 14.047, de 2020. Tal alteração, oriunda do Congresso Nacional, teve o condão de diminuir as obrigações dos Contratos de Arrendamento, não os igualando a um contrato de Concessão de Porto Organizado, onde manteve-se a obrigatoriedade da Garantia de Execução.

28.2. Com a alteração legislativa, a única remissão a garantias está calcada no caput do art. 56, da Lei nº 8.666, de 1993, vejamos:

"Art. 56. **A critério da autoridade competente**, em cada caso, e desde que prevista no instrumento convocatório, poderá ser exigida prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e compras.

§ 1º Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades de garantia: (Redação dada pela Lei no 8.883, de 1994)

I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, devendo estes ter sido emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Fazenda; (Redação dada pela Lei no 11.079, de 2004)

II - seguro-garantia; (Redação dada pela Lei no 8.883, de 1994) II - fiança bancária. (Redação dada pela Lei no 8.883, de 8.6.94)

§ 2º A garantia a que se refere o caput deste artigo não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no parágrafo 3º deste artigo. (Redação dada pela Lei no 8.883, de 1994)

§ 3º Para obras, serviços e fornecimentos de grande vulto envolvendo alta complexidade técnica e riscos financeiros consideráveis, demonstrados através de parecer tecnicamente aprovado pela autoridade competente, o limite de garantia previsto no parágrafo anterior poderá ser elevado para até dez por cento do valor do contrato. (Redação dada pela Lei no 8.883, de 1994)

§ 4º A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a execução do contrato e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente.

§ 5º Nos casos de contratos que importem na entrega de bens pela Administração, dos quais o contratado ficará depositário, ao valor da garantia deverá ser acrescido o valor desses bens."

28.3. Nesse sentido, entende-se que a exigência de garantia contratual é uma faculdade da autoridade competente, nesse caso, do Poder Concedente, que define as diretrizes do procedimento licitatório.

28.4. Nessa mesma toada orienta o Tribunal de Contas da União - TCU:

"É facultado à Administração exigir prestação de garantia nas contratações de bens, obras e serviços, de modo a assegurar a plena execução do contrato e a evitar prejuízos ao patrimônio público.

Antes de estabelecer no edital exigência de garantia, deve a Administração, diante da complexidade do objeto, avaliar se realmente é necessária ou se servirá apenas para encarecer o objeto."

28.5. Além de reafirmar o texto legal, o TCU vai além. A exigência de garantia contratual deve ser sopesada pela Administração de tal sorte a não "encarecer o objeto".

28.6. No presente caso, trata-se de um projeto *greenfield* em uma região com forte vocação para exploração de granel sólido vegetal, em que estão instalados os TUP Barcarena, TUP Vila do Conde e TUP Ponta da Montanha, compondo uma estrutura logística estabelecida propícia para o desenvolvimento de um novo terminal.

28.7. Ademais, em que pese o CAPEX intensivo o futuro arrendatário terá até 7 anos para realizar os investimentos previstos para a movimentação no terminal. Nesse sentido, entende-se que o risco de não cumprimento contratual é baixo, de forma que a garantia de execução não traria grande benefício para o objetivo do contrato.

28.8. Além dos TUPs instalados na área, convém destacar as operações *ship-to-ship* no Porto para escoamento de grãos que gerou aumento de capacidade de escoamento de grãos relevante em Vila do Conde.

28.9. Por fim, destaca-se a existência da regulação da ANTAQ e da necessidade de manutenção do equilíbrio contratual para garantir a execução do contrato.

28.10. Diante de todo o exposto, entende-se pela não exigência da garantia de execução do futuro adjudicatário.

29. SUGESTÕES DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS/EDITALÍCIAS PARA DAR SUPORTE À MODELAGEM PROPOSTA

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

29.2. Nesse sentido, com o intuito de auxiliar a Agência Reguladora na elaboração nas minutas desses documentos, a Infra S.A. apresentou na Nota Técnica nº 5/2023/COPAQ2-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (7061562), sugestões de cláusulas contratuais/editalícias as quais consideram as recomendações do Tribunal de Contas da União em estudos anteriores bem como demais propostas de aprimoramentos.

30. CONCLUSÃO

30.1. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do terminal VDC29 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.

30.2. Dessa forma, caso a Diretora do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias esteja de acordo com as as diretrizes expostas neste Ato Justificatório e com o EVTEA devidamente revisado, faz-se necessária a aprovação desta Nota Técnica e dos estudos em questão e a submissão dos autos para o Secretário Nacional de Portos e Transporte Aquaviários para avaliação e eventual aprovação e posterior envio dos documentos (7146149, 7105434 e 7061562), em caráter restrito, por se tratar de documentos preparatórios, para (i) a Antaq para análise e publicação do edital e da minuta de contrato; e (ii) para a Companhia Docas do Pará - CDP para conhecimento do conteúdo deste Ato Justificatório e do EVTEA revisado.

À consideração superior,

Respeitosamente,

CARLOS MAGNO L. S. FILHO

Coordenador de Novos Arrendamentos

DANIEL RODRIGUES ALDIGUERI

Coordenador-Geral de Modelagem



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Magno Lopes da Silva Filho**, **Coordenador(a) de Novos Arrendamentos**, em 02/06/2023, às 17:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Rodrigues Aldigueri**, **Coordenador(a)-Geral de Modelagem**, em 02/06/2023, às 17:35, 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://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7146149** e o código CRC **F586BC92**.



Referência: Processo nº 50050.002989/2023-73



SEI nº 7146149

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: