



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

Nota Informativa nº 02/2015/SPP/SEP/PR

Brasília, 02 de dezembro de 2015.

Assunto: **Justificativas para a modelagem do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal**

SUMÁRIO

I. OBJETO.....	2
II. INTRODUÇÃO	2
III. CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS PARA AS LICITAÇÕES DO PAP	6
IV. JUSTIFICATIVA PARA A IDENTIFICAÇÃO DAS ÁREAS QUE COMPÕEM O PROGRAMA DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS.....	12
V. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO – “MAIOR VALOR DE OUTORGA” EM DETRIMENTO DOS ANTERIORMENTE PREVISTOS	17
V.1. Experiências conhecidas em outros países e no Brasil em leilões de terminais portuários e mesmo em outros setores de infraestrutura no Brasil.	18
VI. JUSTIFICATIVA PARA O ESTABELECIMENTO DE “PREÇO TETO” APENAS EM CASOS EM QUE ESSA RESTRIÇÃO AO FUTURO ARRENDATÁRIO SEJA NECESSÁRIA.....	18
VI.1. Ausência de competidores	25
VI.2. Demanda inelástica.....	27
VI.3. Adoção de tratamento discriminatório por todos os participantes do mercado	27
VII. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEAS DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULAM A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS	29
VII.1. Consideração dos cenários competitivos nos EVTEAs	29
VII.2. Construção do modelo de demanda macro e competição	30
VII.3. Construção do modelo de demanda micro e competição.....	32
VIII.....DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO ATRIBUÍDOS AOS TERMINAIS, DEMONSTRANDO O ALINHAMENTO AO OBJETIVO DE INCREMENTO DE RESULTADOS	37
IX. ELEMENTOS DE PROJETOS REFERENTES A ESTIMATIVA DE CUSTOS, RECEITAS E MEIOS PARA A CONSECUÇÃO DO SERVIÇO	37
X. DEMARCAÇÃO DAS ÁREAS OBJETO DO CERTAME.....	38
XI. FUNDAMENTAÇÃO DOS VALORES ADOTADOS EM RELAÇÃO AOS EQUIPAMENTOS QUE COMPÕEM OS INVESTIMENTOS	38



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

XII. DEMONSTRAÇÃO DOS BENS REVERSÍVEIS EXISTENTES NOS ARRENDAMENTOS A SEREM LICITADOS.....	39
XII.1. Identificação dos bens reversíveis.....	40
XII.2. Identificação dos bens reversíveis e relevantes.....	41
XII.3. Bens reversíveis, relevantes e adequados para atendimento dos parâmetros de desempenho necessários ao futuro arrendamento (bens inventariados).....	41
XII.4. Identificação do valor e conservação dos bens inventariados.....	42
XIII..... JUSTIFICATIVA PARA A ADOÇÃO DO REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO – RDC	43
XIV. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE DAS LICITAÇÕES	44
XV. CONCLUSÃO	45
ANEXO I – DOCUMENTOS QUE EMBASARAM A LICITAÇÃO DAS ÁREAS DO PAP	47
ANEXO II – OFÍCIO CIRCULAR Nº 22/2013/SEP, DE 29 DE JANEIRO DE 2013.....	47
ANEXO III – PORTARIA SEP Nº 15, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2013	47
ANEXO IV – PORTARIA SEP Nº 38, DE MARÇO DE 2013, ANÁLISE TÉCNICA E PARECER JURÍDICO	47
ANEXO V – NOTA TÉCNICA REGULAÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO	47
ANEXO VI – NOTA TÉCNICA Nº 72/2015/DOUP/SPP/SEP/PR.....	47

I. OBJETO

1. A presente Nota tem por objetivo compilar as informações e justificativas para a modelagem adotada no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários – Programa de Investimentos em Logística - PIL-PORTOS, que prevê o arrendamento de cerca de 90 áreas nos portos brasileiros. Essa modelagem espelha uma série de diretrizes de Políticas Públicas, as quais serão apresentadas ao longo deste documento.

II. INTRODUÇÃO

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



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

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.¹ (grifos nossos)

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

4. 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*:

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.**

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.

Além disso, é importante aprimorar o marco regulatório, a fim de garantir maior segurança jurídica e, sobretudo, maior competição no

¹ MARTINS, Marcio Sampaio Mesquita. A implementação de políticas públicas por meio das agências reguladoras. *Jus Navigandi*, Teresina, ano 16, n. 2761, 22 jan. 2011. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/18332>>. Acesso em: 18 maio 2013.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

setor. Nesse sentido, a Medida Provisória proposta altera as Leis nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, lançando novas bases para o desenvolvimento do setor portuário nacional, calcadas em regras claras e precisas, que promovam a participação da iniciativa privada com o Estado, da operação dos terminais portuários.

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). [...]

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.

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. [...]

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

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

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

17. No que se refere à relevância da edição da Medida Provisória cumpre ressaltar que a redução do “Custo Brasil” no cenário internacional, a modicidade das tarifas e o aumento da eficiência das atividades desenvolvidas nos portos e instalações portuárias brasileiras dependem do aumento do volume de investimentos públicos e privados



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

e da capacidade de que tais empreendimentos assegurem a ampliação da oferta a custos competitivos. (grifos nossos)

5. No cerne do novo arcabouço jurídico, estava a instituição de medidas com vistas a assegurar a realização dos investimentos em infraestrutura portuária necessários a garantir a expansão da capacidade para fazer frente ao crescimento do setor. Nesse sentido, para a realização desses objetivos, o novo marco legal previu três mecanismos de implementação das políticas públicas estabelecidas pelo governo, a saber: i) novos arrendamentos, mediante a realização de procedimentos licitatórios; ii) instalação de novas e ampliações de instalações privadas; e iii) as prorrogações antecipadas de contratos de arrendamentos vigentes.²
6. Observa-se que os referidos mecanismos, em especial os novos arrendamentos, denotam estratégias para a alavancagem de investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, proporcionando maior eficiência operacional ao setor e reduzindo custos aos usuários.
7. No tocante aos novos arrendamentos, objeto desta Nota, foi anunciado em 2012 – primeiramente em 15 de agosto e, em segundo momento, em 6 de dezembro –, o módulo portuário do Plano de Investimentos em Logística (PIL - Portos), que foi acompanhado pela edição da Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012 (posteriormente convertida na Lei 12.815/2013), e pelas Portarias-SEP/PR nº 15, de 15/2/2013 e nº 38, de 14/3/2013.
8. Assim, o Governo Federal definiu os empreendimentos dentro dos portos marítimos organizados passíveis de serem licitados, incluindo novas áreas (*greenfields*), contratos de arrendamentos vencidos e, num primeiro momento, a vencer até 2017.
9. As justificativas das diretrizes e atos praticados pelo poder concedente e pela Agência Reguladora para a definição de modelagem dos arrendamentos deu-se através dos seguintes atos:
- a) **Portaria Conjunta SEP/PR-Antaq 91, de 24 de junho de 2013**– Constituição de Comissão Mista, composta por quatro membros da SEP/PR e cinco membros da Antaq, com o objetivo de avaliar e selecionar os projetos e/ou estudos de viabilidade, os levantamentos e as investigações, referidos na Portaria SEP/PR 38/2013 (Anexo I);
 - b) **Ofício 178/2013-DG, de 11/10/2013** - Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental (EVTEA), bem como as minutas de edital e contrato referentes ao primeiro bloco foram aprovados por meio da Resolução 3.094/2013, Antaq e encaminhados ao TCU. O Ofício 178/2013 referido foi complementado posteriormente pelos Ofícios nº 38/2013-GAB (peça 29), de 16/10/2013, e nº 39/2013-GAB (peça 30), de 17/10/2013 (Anexo I);
 - c) **Ofício 39/2013-GAB, de 17/10/2013** - enviou ao Tribunal de Contas da União as notas técnicas finais da Comissão Mista sobre análise feita após as Audiências Públicas 3 e 4/2013 (Anexo I);

² Há uma quarta vertente prevista, a concessão de portos públicos.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

- d) **Acórdão nº 1077/2015 TCU-Plenário, de 06/05/2015**, que autoriza as licitações do Bloco 1 do PAP (Anexo I);
- e) **Acórdão 2413/2015 TCU-Plenário, de 30/09/2015** - Aprovação Final pelo TCU da licitação de 8 áreas pelo critério de Maior Valor de Outorga (Anexo I);
- f) **Portaria SEP/PR nº 15, de 15/2/2013** – Definição de áreas passíveis de arrendamento, as quais seriam objeto de estudos para avaliar a viabilidade técnica, econômica e operacional (Anexo III);
- g) **Portaria SEP/PR nº 38, 14/3/2013** – Divulgação de chamamento para empresas interessadas na elaboração de estudos para 159 áreas, com definição da modelagem a ser utilizada (Anexo IV);
10. Os principais documentos que embasaram todo o processo que envolveu a SEP, ANTAQ e o Tribunal de Contas da União, culminando em autorização específica desse Tribunal para a licitação imediata das áreas em comento, seguem em anexo a esta Nota Informativa.

III. CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS PARA AS LICITAÇÕES DO PAP

11. Resta claro que todos os ritos processuais, legislação pertinente, bem como justificativa detalhada da modelagem econômica e financeira referente a cada arrendamento, foram devidamente cumpridos.

12. Nesse sentido, destaca-se que o Tribunal de Contas da União – TCU realizou processo de acompanhamento e análise dos estudos de viabilidade e minutas de editais e contratos referentes ao Bloco 1 do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP do Governo Federal. Os referidos estudos e minutas foram encaminhados para análise do TCU em outubro de 2013, tendo sido realizados os seguintes procedimentos de acompanhamento:

- **15/10/2013** – Autuação, no TCU, do Processo TC 029.083/2013-3, para análise dos editais de licitação referentes ao Bloco 1 do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal (Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e terminais de Outeiro e Miramar).
- **11/12/2013** – Exarado Acórdão nº 3.661/2013/TCU-Plenário, que condicionou a publicação dos editais de licitação à adoção de 19 providências:

9.1. condicionar a publicação dos editais das licitações para a concessão dos arrendamentos de áreas e instalações portuárias nos portos organizados de Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e Terminais de Outeiro e Miramar, constantes do primeiro bloco daqueles previstos na Portaria 38/2013, emitida pela Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), à adoção das seguintes providências:

9.1.1. realização das alterações necessárias no texto do estudo de demanda, de modo a compatibilizar a previsão da navegabilidade do complexo Araguaia-Tocantins em relação ao que prevê o Plano

[Assinatura]



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

- Hidroviário Estratégico e as planilhas de cálculo da demanda, ou seja, que se trata de hipótese de longo prazo;
- 9.1.2. uniformização dos seguintes dados do estudo de demanda e das planilhas dos EVTEAs, de forma a eliminar as discrepâncias observadas: i) STS04: capacidade em 2016 de 1,8 milhões de toneladas; ii) VDC04: início das operações em 2017 e alcance da capacidade plena em 2019; e iii) VDC29: início das operações em 2019;
- 9.1.3. ajuste das projeções de demanda relativas ao terminal VDC29, de forma que os volumes projetados para cada um dos novos terminais de grãos sólidos vegetais da região norte, somados, não ultrapassem a projeção da captura de carga futura destinada aos portos daquela região, estabelecida em 36% nos EVTEAs;
- 9.1.4. finalização dos estudos determinados pelo acórdão 2.896/2009 – Plenário e incorporação dos estudos de concorrência inter e intraportos na modelagem dos terminais, em observância ao art. 7º, inciso III, da Lei 8.987/1995, ao art. 3º, caput e inciso V, da Lei 12.815/2013, com vistas à promoção da modicidade tarifária, em respeito ao art. 6º, caput e § 1º, da Lei 8.987/1995, e ao art. 3º, inciso II, da Lei 12.815/2013;
- 9.1.5. apresentação de elementos suficientes à aferição dos quantitativos estimados em projeto, detalhando informações técnicas que permitam exata vinculação entre os projetos conceituais e as quantidades e preços dos itens que o compõe, de modo a fundamentar a projeção total de investimentos;
- 9.1.6. exclusão da parcela de 14,25% referente a “taxas de construção locais” incidente sobre os preços de cada serviço previsto nos projetos conceituais dos arrendamentos (com exceção dos equipamentos), por acarretar sobreinvestimento decorrente da aplicação, em duplicidade, de rubrica já embutida nas amostras que serviram de base para a obtenção dos preços referenciais;
- 9.1.7. realização do levantamento dos valores de mercado dos equipamentos referidos nos estudos de viabilidade, de preferência cotados em moeda nacional, justificando fundamentadamente a incidência ou não de impostos e outros adicionais aos preços cotados, bem como os casos em que, dado o alto grau de especificidade do equipamento, seja inviável a realização de pesquisa de mercado e revisão das projeções de gastos com equipamentos dos arrendamentos, se for o caso;
- 9.1.8. elaboração de metodologia clara e objetiva para definir a forma de levantamento dos bens reversíveis existentes nas áreas consideradas brownfield a serem licitadas, de suas condições de conservação e de definição de seus valores, motivando de forma adequada, inclusive, a opção de não efetuar diagnóstico de todos os bens, se for o caso;
- 9.1.9. realização do levantamento referido no subitem anterior e revisão das projeções de novos investimentos e de custos operacionais dos projetos a serem licitados, de forma a atualizar o valor dos aluguéis das áreas e as tarifas resultantes do fluxo de caixa, nos casos em que houver tal necessidade;
- 9.1.10. cômputo do valor de ressarcimento do EVTEA de cada terminal como item de investimento (CapEx-projetos), dentro do primeiro ano de arrendamento, de modo que o fluxo de caixa esteja compatível com a obrigação, contida na Minuta do Edital, de o vencedor do leilão arcar com essa despesa previamente à celebração do contrato;



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

- 9.1.11. revisão das projeções de despesas com pessoal administrativo do VDC12, com base em metodologia prevista no modelo, e efetivação dos ajustes necessários no fluxo de caixa do projeto;
- 9.1.12. fundamentação dos custos do componente F04 - Geral e Administrativa, indicando referências e fontes de informação utilizadas, de forma que seja demonstrada a razoabilidade da metodologia e dos valores empregados;
- 9.1.13. justificação das tarifas e fundamentação, de maneira consistente, da metodologia de coleta das tarifas utilizadas na alimentação dos fluxos de caixa, sem olvidar as pesquisas técnicas contratadas junto à USP oriundas do Convênio de Cooperação Técnica 1/2010, firmado com aquela instituição, objetivando dar cumprimento à determinação contida no item 9.1.3.1 do acórdão 1.904/2009 – Plenário;
- 9.1.14. estabelecimento de um teto tarifário para todos os estudos de viabilidade constantes de concessões portuárias;
- 9.1.15. revisão da modelagem empregada no STS13, de forma que as tarifas estabelecidas sejam devidamente fundamentadas a fim de refletir a variedade de cargas movimentadas no terminal;
- 9.1.16. ajuste dos valores das tarifas adotadas nos terminais VDC29, OUT01, OUT02, OUT03 e STM01, de modo que fiquem compatíveis com as premissas adotadas para definição de tais valores, sem o artifício de aumentá-las para tornar viável o fluxo de caixa dos projetos;
- 9.1.17. inclusão em todos os contratos de arrendamentos portuários de cláusula de revisão tarifária periódica, que contemple a definição da tarifa-teto, observando a metodologia a ser definida pela Antaq, de forma a manter a modicidade tarifária e o equilíbrio do contrato;
- 9.1.18. realização das alterações que se farão necessárias, relativamente ao Porto de Santos, em decorrência da edição da Lei Complementar 813/2013, do Município de Santos, inclusive quanto aos eventuais ajustes nas projeções de demanda, caso ocorra a realocação do terminal STS04;
- 9.1.19. apresentação de estudos consistentes para a definição dos parâmetros de desempenho atribuídos a cada terminal, demonstrando seu alinhamento ao objetivo de incremento dos resultados e sua compatibilidade com indicadores de eficiência adotados por portos de excelência, em nível mundial; [...]

- 30/12/2013 – Advocacia-Geral da União – AGU apresentou Pedido de Reexame em face do Acórdão nº 3.361/2013, reconhecendo a contribuição do acórdão para o aprimoramento dos procedimentos licitatórios, mas fazendo ressalvas sobre um de seus itens (9.1) e quatro de seus subitens: (9.1.13; 9.1.14; 9.1.15 e 9.1.17), agrupados em três temas: condicionamento de que todas as providências sejam atendidas para que se publique os editais de licitação; necessidade de utilização dos estudos da USP para definição das tarifas utilizadas nos estudos; e, imposição de tarifas-teto para todos os terminais do programa.
- 24/1/2014 – Protocolado no TCU documento atestando o atendimento de 15 das 19 providências indicadas nos subitens do Acórdão nº 3.661/2013.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

- 25/2/2014 – Autuado no TCU o Processo nº 004.440/2014-5 (atualmente apensado ao processo principal 029.083/2013-3), para monitoramento das condicionantes estabelecidas no Acórdão nº 3.661/2013.
- 11/6/2014 – Exarado (no Processo nº 004.440/2014-5) o Acórdão nº 1.555/2014, atestando o cumprimento de 15 das 19 condicionantes:
 - 9.1. considerar prejudicadas as condicionantes constantes dos itens 9.1.4 e 9.1.18 do acórdão 3.661/2013 – Plenário;
 - 9.2. considerar cumpridas as condicionantes constantes dos itens 9.1.1, 9.1.2, 9.1.3, 9.1.5, 9.1.6, 9.1.7, 9.1.8, 9.1.9, 9.1.10, 9.1.11, 9.1.12, 9.1.16 e 9.1.19 do acórdão 3.661/2013 – Plenário;
 - 9.3. considerar parcialmente cumprida a condicionante constante do item 9.1.13 do acórdão 3.661/2013 – Plenário, especificamente no que se refere à parte da redação não recorrida;
 - 9.4. alertar a Secretaria de Portos da Presidência da República e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários que, em face da ausência de uma avaliação sistemática e consistente de indicadores de performance de portos internacionais de notória eficiência, os estudos de viabilidade não são capazes de assegurar que o setor portuário brasileiro apresentará desempenho que o situe em nível competitivo no cenário internacional e tampouco evidenciam que as melhorias nos portos nacionais, apesar de existentes, se darão em patamar compatível com a eficiência delineada para o sistema portuário, consoante exigido pelo novo arcabouço normativo;
 - 9.5. determinar à Secretaria de Portos da Presidência da República e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que:
 - 9.5.1. fixem a produtividade de movimentação de veículos do terminal STS10 a partir de uma análise histórica do mix de veículos movimentados naquele terminal e de suas projeções futuras, ponderando os respectivos tempos médios de movimentação e aplicando sobre tais resultados as produtividades médias internacionais “roll-on, roll-off” obtidas pela agência;
 - 9.5.2. façam constar dos documentos que comporão as licitações todas as explicações encaminhadas a esta Corte sobre os quantitativos dos projetos, de forma a que os licitantes venham a ter informações mais completas sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental desenvolvido pelo poder público;
 - 9.5.3. envidem esforços para coleta de parâmetros de desempenho apresentados em portos internacionais e elabore base de dados que possibilite comparação dos indicadores de portos brasileiros com aqueles correntes no cenário mundial, celebrando, para tanto, se necessário, convênios e acordos com agências internacionais congêneres e outras instituições de pesquisa; [...]
- Na sequência, o Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo opôs Embargos de Declaração, alegando supostas omissões e contradições no Acórdão nº 1.555/2014, que havia atestado o cumprimento de 15 das 19 condicionantes. O embargante alegou, em suma, que: cabe ao Poder Legislativo monitorar os gastos públicos, com o auxílio do TCU; na condição de autor de representação autuada sob o nº TC 012.687/2013-8 (que questiona a legalidade da Portaria nº 38/2013,



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

da SEP/PR) dispõe ele de legitimidade para defender os interesses da Nação; e, que os fatos apontados na referida representação guardam sintonia com o objeto do processo TC 004.440/2014-5.

- 18/7/2014 – Despacho do TCU conhecendo os Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo.
- 25/7/2014 – AGU interpôs agravo em face do despacho que conheceu de Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo, alegando ilegitimidade do embargante, sob o fundamento de que o parlamentar não seria parte, nem terceiro interessado no processo em questão.
- 12/11/2014 – TCU proferiu o Acórdão nº 3143/2014, negando o provimento ao Agravo interposto pela AGU.
- 11/3/2015 – Em Sessão Ordinária do Plenário do TCU, o Ministro Vital do Rêgo pediu vistas ao processo do Processo nº 029.083/2013-3.
- 15/4/2015 – TCU proferiu o Acórdão nº 0828/2015, negando o provimento aos Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo.
- 6/5/2015 – TCU proferiu o Acórdão nº 1077/2015, autorizando as licitações do Bloco 1 do PAP.
- 31/7/2015 – Seinfra Hidroferrovias do TCU solicitou à SEP/PR esclarecimentos sobre os estudos referentes ao Bloco 1, a Fase 1 (áreas prioritárias) do PAP.
- 11/8/2015 – SEP/PR enviou ao TCU esclarecimentos em relação a todos os questionamentos levantados.
- 30/9/2015 – TCU proferiu o Acórdão nº 2413/2015, atestando que não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo concessório do Bloco 1, Fase 1, do Programa de Arrendamentos Portuários, tendo determinado o seguinte:

9.1. considerar cumpridas as determinações dos subitens 9.1.13, 9.1.14 e 9.1.17 do acórdão 3.661/2013-Plenário, posteriormente alteradas pelo acórdão 1.077/2015-Plenário, e do item 9.5 do acórdão 1.077/2015-Plenário no que se refere ao Bloco 1, Fase 1, do programa de arrendamentos portuários;

9.2. comunicar à Secretaria de Portos da Presidência da República e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que, dentro do escopo delimitado para o 1º estágio de fiscalização de concessões pela IN TCU 27/1998, que abrange os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo concessório do Bloco 1, Fase 1, do programa de arrendamentos portuários;



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

9.3. determinar à SEP/PR e à Antaq que, ao enviar a documentação pertinente ao 2º estágio de fiscalização, nos termos definidos nos artigos 7º e 8º da IN TCU 27/1998, comprovem a este Tribunal que, em relação aos terminais OUT01, OUT02 e OUT03, foram adotadas medidas que mitiguem os riscos decorrentes do insucesso na adjudicação de um dos terminais e do inadimplemento ou atraso de um dos concessionários na realização da contraparte nos investimentos e atividades atribuídos simultaneamente à responsabilidade dos três futuros arrendatários;

9.4. determinar à SEP/PR e à Antaq que, para os próximos blocos do programa de concessões portuárias, apresentem fundamentação consistente para adoção ou não de regras de vedação à adjudicação de mais de um terminal a um mesmo proponente;

9.5. recomendar à SEP/PR e à Antaq que:

9.5.1. façam constar, no sítio oficial na Internet criado para abrigar dados relativos aos arrendamentos portuários, todas as explicações encaminhadas a este Tribunal sobre os quantitativos dos projetos, de forma a que os licitantes venham a ter informações mais completas sobre o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental desenvolvido pelo poder público;

9.5.2. avaliem a pertinência de alterar a matriz de riscos definida para a atual fase de concessões portuárias, de modo a atribuir ao Poder Concedente o encargo de obter licença prévia para os terminais *greenfield* e reservar a obtenção das demais licenças ambientais aos arrendatários;

9.5.3. nos próximos processos de concessões portuárias, envidem esforços para evitar incluir, nos contratos de arrendamento, obrigações de fazer na modalidade solidária, ante o elevado risco de imputação recíproca de culpa pelo inadimplemento entre os coobrigados;

9.6. dar ciência à SEP/PR e à Antaq de que a eventual autorização contratual ou regulamentar para alienação de controle acionário de empresas arrendatárias de áreas portuárias após o início de processo de declaração de caducidade do respectivo processo de arrendamento por inadimplência da arrendatária no cumprimento das metas pactuadas não se coaduna com o princípio do “serviço adequado” previsto no art. 6º da Lei 8.987/1995 (Lei Geral das Concessões);

9.7. determinar à SeinfraHidroFerrovia que verifique, no segundo estágio de fiscalização da Fase 1 do Bloco 1 de concessões portuárias, o efetivo cumprimento do item 9.5.2 do acórdão 1.555/2014-Plenário, que determinou à SEP/PR e à Antaq que façam constar, dos documentos que comporão as licitações, todas as explicações encaminhadas a esta Corte sobre os quantitativos dos projetos, de forma a que os licitantes venham a ter informações mais completas sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental desenvolvido pelo poder público; (grifos nossos)

13. Em suma, os principais trâmites do processo em análise foram os seguintes: primeiramente, houve a publicação do Acórdão nº 3661/2013, condicionando a publicação dos editais de licitação do Bloco 1 do PAP à adoção de 19 condicionantes; após a apresentação de complementações, justificativas e de pedido de reexame pela SEP/PR, foi atestado o cumprimento de 15 das 19 condicionantes, no Acórdão 1555/2014; na sequência, o Deputado Augusto Rodrigues Coutinho de Melo opôs



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

Embargos de Declaração contra o Acórdão nº 1.555/2014, que foram rejeitados pelo Acórdão nº 0828/2015; posteriormente, foi atestado o cumprimento das 4 condicionantes que ainda estavam pendentes, por meio do Acórdão nº 1077/2015, liberando-se, desde que cumpridos certos requisitos, as licitações do Bloco 1 do PAP; por fim, após a decisão de submeter apenas estudos referentes à Fase 1 do Bloco 1 do PAP, consideradas áreas prioritárias, e após esclarecimentos finais prestados pela SEP/PR, foi exarado o Acórdão nº 2413/2015, atestando, como já mencionado, que *“não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo concessório do Bloco 1, Fase 1, do programa de arrendamentos portuários”*.

14. Assim, entre os requisitos legais e ritos processuais que foram observados na formulação dos estudos e minutas de editais e contratos em questão, destacam-se alguns pontos nos tópicos a seguir.

IV. JUSTIFICATIVA PARA A IDENTIFICAÇÃO DAS ÁREAS QUE COMPÕEM O PROGRAMA DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS

15. Como já mencionado anteriormente nesta Nota Informativa, ao longo do exercício de 2012, se intensificaram as discussões sobre a alteração do Marco Regulatório então em vigor, a Lei nº 8630/93. O diagnóstico, à época, era o de que havia a necessidade de dar maior ênfase na execução de investimentos privados nos portos, com vistas ao aumento da capacidade de movimentação dos portos e terminais brasileiros, seja por implantação de novas instalações, seja pela melhoria da infraestrutura das instalações com contratos vigentes, resultando com isso em aumento da competição do setor, em melhoria da eficiência na prestação dos serviços portuários, conseqüentemente, a redução do chamado “Custo Brasil”.

16. Sob a vigência do marco regulatório anterior, até o final de 2012, estimava-se que quase uma centena de contratos de arrendamentos portuários necessitavam de providências por parte do Poder Público em razão da proximidade de seu termo contratual ou de estarem efetivamente vencidos.

17. O Governo Federal, por meio da Casa Civil, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Ministério da Fazenda, Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), ANTAQ e Empresa de Planejamento e Logística (EPL), dentre outros atores, coordenou diálogos com toda a comunidade portuária visando elaborar o desenho do novo marco, que contempla o arrendamento de áreas nos portos organizados.

18. Em 6 de dezembro de 2012, entrou em vigor a Medida Provisória nº 595 (posteriormente convertida na Lei nº 12.815, a chamada Nova Lei dos Portos), dispoendo sobre a exploração de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. A nova Medida Provisória revogou a Lei nº 8.630/93, alterando significativamente as regras referentes aos arrendamentos portuários.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

19. Dentre as alterações trazidas pela MP nº 595/2012, destacam-se as mudanças no critério de julgamento das licitações e a redefinição de competências da Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR - que assumiu o papel de Poder Concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ – com poder fiscalizador e regulador e responsável pela realização das licitações e das administrações portuárias, responsáveis por apoiarem essas atividades.

20. Tendo por base sua nova competência estabelecida pela citada MP, a SEP/PR, no intuito de definir as áreas com potencial de realização de licitações nos portos brasileiros, iniciou levantamento junto às autoridades portuárias por meio do Ofício Circular nº 22/2013/SEP, de 29 de janeiro de 2013 (**Anexo II**).

21. Com base nesse levantamento, e a partir dos diálogos com os diversos atores portuários, foram mapeadas 159 áreas passíveis de serem arrendadas ao setor privado e suas respectivas necessidades de investimento.

22. Os critérios estabelecidos para a escolha das áreas do Programa de Arrendamentos Portuários foram:

- A existência de contratos vencidos e a vencer até 2017, tendo em vista que esse prazo foi considerado razoável para que as licitações ocorressem, já considerando o ineditismo do caso e os imprevistos eventuais em processos licitatórios de arrendamentos. Até 2017, poder-se-ia então realizar novos levantamentos com outra “data de corte” estabelecida, para a elaboração de nova rodada de licitações, conforme conveniente. Foram identificadas 117 áreas nessa condição, conforme indicado na Tabela 1:

Tabela 1 – Contratos vencidos e a vencer

Vencimento	Não Prorrogável	Prorrogável	TOTAL
Vencidos	43	3	46
até 2013	12	1	13
em 2014	13	4	17
em 2015	5	9	14
em 2016	4	9	13
em 2017	8	6	14
Total	85	32	117

*Fechamento do levantamento em fevereiro de 2013

Fonte: elaboração própria



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

- Eventuais áreas livres “greenfield” em relação à quais havia sinalização de interesse.

23. Foi então publicada a Portaria SEP nº 15, de 15 de fevereiro de 2013, comunicando que a SEP/PR havia publicado, em seu sítio eletrônico (www.portosdobrasil.gov.br), as informações relativas aos empreendimentos dentro dos Portos Marítimos Organizados, passíveis de serem licitados, conforme previsto no Artigo 49 da Medida Provisória nº 595/2012 (<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/arrendamentos-1>) (**Anexo III**).

24. É importantes observarI nas tabelas apresentadas que as áreas que apresentavam disponibilidade imediata foram aquelas que à época da publicação da portaria estavam com seus contratos vencidos ou eram áreas “greenfield”.

25. Deu-se assim ampla publicidade às áreas potenciais para novas licitações, o que possibilitou que posteriormente empresas interessadas apresentassem manifestações de interesse em realizar estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para subsidiar os procedimentos licitatórios, dentre elas a Estruturadora Brasileira de Projetos – EBP, que por meio da Portaria SEP nº 38, de março de 2013, foi autorizada, sem exclusividade, a desenvolver projetos e/ou estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações dos novos contratos de arrendamentos dos terminais portuários. A citada portaria foi precedida por análise técnica e jurídica (**Anexo IV**).

26. Consoante consta nos Blocos de Projetos e no Termo de Referência para o Desenvolvimento dos Estudos, respectivamente Anexos I e II da Portaria SEP/PR nº 38/2013, o objeto da autorização era o desenvolvimento de estudos referentes a 159 áreas de arrendamentos dentro de portos públicos passíveis de serem licitadas, bem como de duas concessões, a saber, Imbituba e Manaus, para entrega no prazo de 225 dias a contar da publicação da Portaria.

27. Nesse sentido, as áreas portuárias contempladas no escopo da Portaria em tela foram originalmente distribuídas em 04 blocos, a saber: 1) os portos de Santos/SP, Belém/PA, Santarém/PA, Outeiro/PA, Miramar/PA e Vila do Conde/PA; 2) os portos de Salvador/BA, Aratu/BA, São Sebastião/SP e Paranaguá/PR; 3) Cabedelo/PB, Fortaleza/CE, Itaquí/MA, Santana/AP, Maceió/AL, Recife/PE e Suape/PE, e 4) Itaguaí/RJ, Itajaí/SC, Niterói/RJ, Porto Alegre/RS, Rio de Janeiro/RJ, Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Manaus/AM, São Francisco do Sul/SC e Vitória/ES.

28. Optou-se por priorizar no Bloco 1 do programa as áreas do Porto de Santos, considerando sua importância estratégica para a economia nacional por se tratar do maior porto público brasileiro e dos portos da Companhia Docas do Pará, tendo em vista a



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

recente prioridade dada pelo Governo para a melhoria das soluções logísticas em direção ao Arco Norte brasileiro, principalmente no que se refere aos granéis vegetais.

29. Também vislumbrou-se uma divisão de blocos que levasse em conta questões geográficas (por exemplo, portos das regiões norte e nordeste no bloco 3 e portos das regiões sul e sudeste no Bloco 4), o que naquele momento tornou mais eficiente a elaboração dos estudos já que foram demandadas visitas e levantamentos de informações *in loco* por parte das equipes responsáveis.

30. Os estudos referentes ao Bloco 1 foram entregues, submetidos à avaliação da Comissão Mista SEP/PR - Antaq e, após realização dos procedimentos de audiência e consulta pública (realizada entre 12 de agosto de 2013 e 06 de setembro de 2013, com as audiências públicas realizadas nos dias 30 de agosto de 2013 – Santos, e 02 de setembro de 2013 - Belém) e dos ajustes resultantes desses procedimentos foram encaminhados em 11/10/2013 à Corte de Contas a fim de subsidiar a análise dos editais de licitação do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal, no âmbito do Processo TC 029.083/2013-3.

31. Importante ressaltar que foram recebidas mais de 3000 propostas de melhorias aos documentos disponibilizados no período de Consulta Pública. Todas as contribuições foram avaliadas e muitas foram incorporadas.

32. Como já mencionado, foram realizados de forma resumida, no âmbito do TCU, os seguintes procedimentos de acompanhamento referentes ao Programa de Arrendamentos Portuários: primeiramente, houve a publicação do Acórdão nº 3661/2013, condicionando a publicação dos editais de licitação do Bloco 1 do PAP à adoção de 19 condicionantes; após a apresentação de complementações, justificativas e de pedido de reexame pela SEP/PR, foi atestado o cumprimento de 15 das 19 condicionantes, no Acórdão 1555/2014; na sequência, o Deputado Augusto Rodrigues Coutinho de Melo opôs Embargos de Declaração contra o Acórdão nº 1.555/2014, que foram rejeitados pelo Acórdão nº 0828/2015; por fim, mais de um ano e meio após os estudos e minutas de editais de licitação terem sido enviadas à Corte de Contas, foi atestado o cumprimento das 4 condicionantes que ainda estavam pendentes, por meio do Acórdão nº 1077/2015, liberando-se as licitações do Bloco 1 do PAP, desde que cumpridos certos requisitos (os quais foram atendidos). Por fim, após a decisão de submeter apenas estudos referentes à Fase 1 do Bloco 1 do PAP, consideradas áreas prioritárias, e após esclarecimentos finais prestados pela SEP/PR, foi exarado o Acórdão nº 2413/2015, atestando, como já mencionado, que *“não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo concessório do Bloco 1, Fase 1, do programa de arrendamentos portuários”*.

33. Nesse ínterim, vale destacar que, em 09/06/2015, foi objeto de anúncio pela Exmo. Sr. Ministro do Planejamento, Orçamento e Gestão, o Programa de Investimento



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

em Logística - PIL, do Governo Federal, que visa induzir um conjunto de novos investimentos em infraestrutura de transportes no país, incluindo o setor portuário.

34. As principais alterações referentes à priorização de Blocos foi a subdivisão do Bloco 1 em 3 fases: a, b e c. Desse modo, priorizou-se os terminais de grãos e celulose, demanda considerada emergencial, nos primeiros leilões; e a remodelação do Bloco 2 do Programa trazendo para essa nova configuração de blocos terminais de grande relevância nacional, com menos situações conflituosas de modo a agilizar os procedimentos licitatórios. Verificou-se assim uma mudança de estratégia com relação ao primeiro lançamento de blocos, pois deixou-se de, necessariamente, se vincular as subdivisões com a lógica geográfica optando-se, por exemplo, por se selecionar por relevância apenas algumas áreas do Porto de SUAPE ou de Aratu, e não necessariamente todas de forma conjunta, como pode ser observado na Tabela 2.

Tabela 2 – Blocos de arrendamento do PAP

Blocos	Porto	Nº de terminais
Bloco 1.1)a	Vila do Conde	1
	Santos	3
Bloco 1.1)b	Outeiro	3
	Santarém	1
Bloco 1.2)c	Vila do Conde	6
	Belém	1
	Santarém	3
	Miramar	5
	Santos	6
Bloco 2	Paranaguá	6
	São Sebastião	1
	Aratu	1
	Suape	5
	Rio de Janeiro	1
	Santos	2
	São Francisco do Sul	1
	Itaqui	2
	Macapá	1
Manaus (concessão)	1	

Fonte: elaboração própria



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

V. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO – “MAIOR VALOR DE OUTORGA” EM DETRIMENTO DOS ANTERIORMENTE PREVISTOS

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

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

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

37. Já o Decreto nº 8.033/13, inicialmente, não previa expressamente o critério de maior valor de outorga. Contudo, com a edição do Decreto nº 8.464/15, essa possibilidade foi incluída no rol de critérios de julgamento possíveis.

38. Com base na Lei dos Portos e no do Decreto nº 8.464/15, optou-se por adotar o critério de maior valor de outorga para as licitações do PAP. Entendeu-se que o critério de maior valor de outorga é o mais adequado para os casos em questão, devido a diversas razões. Resumidamente, esse critério possibilitaria uma forma de exploração adequada para os casos em que esse mecanismo venha a ser mais aderente se considerados os demais critérios de julgamento estabelecidos pelo Decreto nº 8.033/2013.

39. Em determinadas situações, os critérios sugeridos pela Lei 12.815/13 não se apresentam como os mais adequados para produzir leilões eficientes. 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.).

40. Destaca-se que o uso do critério de maior valor de outorga é interessante por possibilitar angariar-se recursos para investimentos diretos para o setor. Isso pode ser constatado sobretudo no presente caso, em que os valores obtidos na licitação com os lances poderão ser revertidos em investimentos na estrutura do próprio porto, concorrendo para o ganho de eficiência e redução dos custos logísticos.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

41. Ademais, o fato do 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 mesmo, possíveis problemas que resultariam em pedidos de reequilíbrios contratuais por parte do futuro arrendatário em desfavor do poder público.

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

V.1. Experiências conhecidas em outros países e no Brasil em leilões de terminais portuários e mesmo em outros setores de infraestrutura no Brasil.

43. O maior valor de outorga é um critério de julgamento de licitação muito 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 no setor de energia (petróleo).

VI. JUSTIFICATIVA PARA O ESTABELECIMENTO DE “PREÇO TETO” APENAS EM CASOS EM QUE ESSA RESTRIÇÃO AO FUTURO ARRENDATÁRIO SEJA NECESSÁRIA

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

45. 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.

46. 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 o aumento da oferta.

47. Nas hipóteses em que a concorrência apresente imperfeições mais severas, a modicidade tarifária poderá ser garantida pela utilização do critério de julgamento da



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

licitação por menor tarifa. Somente em algumas situações especiais faz-se necessária a fixação de um teto tarifário, para corrigir as imperfeições do mercado concorrencial.

48. Apenas a título de ilustração, cita-se o caso dos terminais de fertilizantes em Santos, denominados nos estudos de STS 11 e STS 20.

49. Nessa situação, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental identificaram uma diferença considerável dos valores cobrados aos usuários, se comparados aos valores aplicados em outros portos, demonstrando uma situação de ausência de competição. Dessa forma, face a esse diagnóstico, poder-se-ia avaliar a utilização de tarifas-teto.

50. Em outra situação, no caso dos terminais de celulose, também localizados no Porto de Santos (STS 07 e STS 36), vislumbrou-se o risco de haver abuso do poder econômico por parte dos futuros arrendatários, considerando se tratar de um mercado monopsônico, com a possibilidade real de se tornarem detentores não só dos contratos de arrendamento dos terminais, mas de toda a cadeia produtiva a demandar esses terminais.

51. É de suma importância, porém, 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.

52. 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” para tal 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.

53. 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:

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



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

54. 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.

55. Se isto não ocorrer, ou seja, caso 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.

56. Em tal contexto, em 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 especializar-se em um determinado tipo de serviço, para os quais sua tarifa fosse mais confortável, deixando de ofertar os demais, gerando desabastecimento. São abundantes na história econômica brasileira exemplos de tentativas de controle de preços de serviços e produtos não homogêneos, com consequências graves sobre o abastecimento e sobre a estabilidade monetária do País.

57. Tal cenário não prestaria ao regulador, pois estar-se-ia 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 à promover melhorias nos serviços (atualização, redução de custos etc.), ou seja, tal cenário apenas deixaria o regulado em situação de maior manipulação da regulação.

58. Uma situação emblemática que demonstra a dificuldade de definição de tarifas-teto é o caso do terminal de granéis líquidos de Barnabé, no Porto de Santos. Nesse porto, há imensa variedade de granéis líquidos que são movimentados atualmente, a qual chega a quase uma centena. Grande parte desses produtos eram movimentados no antigo Terminal da Granel Química, que deverá ser objeto de licitação em futuro próximo.

59. Por relevante, insta chamar atenção para o fato de que essa diversidade, que é intrínseca ao setor de líquidos, no Brasil e no exterior, mostra-se ainda mais representativa no Porto de Santos devido ao amplo parque industrial existente em sua região de influência.

60. Além disso, o setor de granéis líquidos apresenta, para cada tipo de produto, ampla diversidade de especificações, adicionados a requisitos variados por parte dos clientes, resultando em milhares de combinações de solicitações, conforme se ilustra na Figura 1.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

Figura 1 – Variedade de cestas de serviços nos terminais de graneis líquidos

Especificações do produto	Requisitos do cliente
<ul style="list-style-type: none">• Especificações de segurança e ambientais para produtos tóxicos, corrosivos, inflamáveis, reativos, higroscópicos, segundo padrões internacionais• Densidade• Viscosidade• Valor (para efeito de seguro)• "Grades" diferentes, requerimentos diferentes. Ex.:<ul style="list-style-type: none">• Estireno: com resfriamento e sem resfriamento• Diesel: S10, S50, S500• Soda cáustica: comum ou <i>rayon</i>• Etanol: carburante ou industrial; etc.	<ul style="list-style-type: none">• Contratação por m³.mês movimentado ou aluguel do tanque• Spot ou longo prazo (prazos contratuais de até 10 anos)• Tempo (giro): terminal é usado como estoque ou para recebimento de matéria-prima• Requisitos padronizados ou acima do padrão (para controle de contaminação, evitar perdas, etc.) – política do cliente ou aplicação especial• Vazão requerida e número de linhas• Sistema de expedição/ recepção terrestre• Investimento em tancagem (operador, cliente ou conjunto)

Figura 1: Variedade de cestas de serviços nos terminais de graneis líquidos

61. Desse modo, pode-se afirmar que as contratações de serviços para os terminais como o que se pretende licitar para a área STS 13 são sempre distintas, ainda que para o mesmo tipo de produto, tornando inviável a definição de tarifas-teto para este caso.

62. A tarifação de uma atividade dessa natureza implicaria que se criasse uma matriz com todas as centenas de combinações possíveis de produtos, multiplicados pelos tipos de armazenagem possíveis, revestimentos de tanques, frequências de mistura, pressão de tanque, temperatura etc.

63. Tal multiplicidade de serviços é intrínseca à atividade do terminal, na medida em que presta serviços para uma miríade de indústrias, no estado de São Paulo e fora dele, que vão desde refinaria de petróleo até indústria de embalagens plásticas e detergentes, que demandam insumos os mais diversos, movimentados no STS13.

64. A heterogeneidade é, portanto, da natureza daquele negócio. Caso fosse tarifada toda aquela gama de produtos, certamente haveria distorções em sistema tão complexo de precificação, que tenderiam inclusive a acentuar-se ao longo dos anos, devido a flutuações de mercado dos produtos e a avanços tecnológicos.




Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

65. Assim, certamente o terminal tenderia a especializar-se na movimentação daqueles produtos que estivessem com tarifas mais distorcidas para cima e, conseqüentemente, abandonaria clientes que demandassem a movimentação de produtos cujas tarifas estivessem baixas.

66. Além do possível desabastecimento, esse processo de distorção alocativa produziria efeito concorrencial danoso sobre o mercado: em ambiente competitivo, a especialização artificial dos terminais levaria a redução das opções para os usuários e à queda da qualidade do serviço, na medida em que cada terminal prestaria serviço apenas para um determinado número específico de granéis químicos, criando divisão de mercado entre terminais. Do ponto de vista da eficiência econômica o resultado certamente seria sub-ótimo.

67. De fato, no setor de granel líquidos em Santos, há intensa competição entre os *players* instalados dentro e fora daquele Porto Organizado. Atualmente, 6 (seis) grandes grupos operam mais de 10 (dez) áreas distintas, e há perspectiva de que esse cenário se acirre ainda mais nos próximos anos.

68. Entende-se que essa ampliação da dinâmica competitiva, instigada pelo lançamento de um grande número de terminais para licitação, induzirá, por si só, à modicidade tarifária esperada e, com ela, à redução do denominado Custo Brasil. 

A



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

Figura 2 – Players de graneis líquidos instalados na zona portuária de Santos

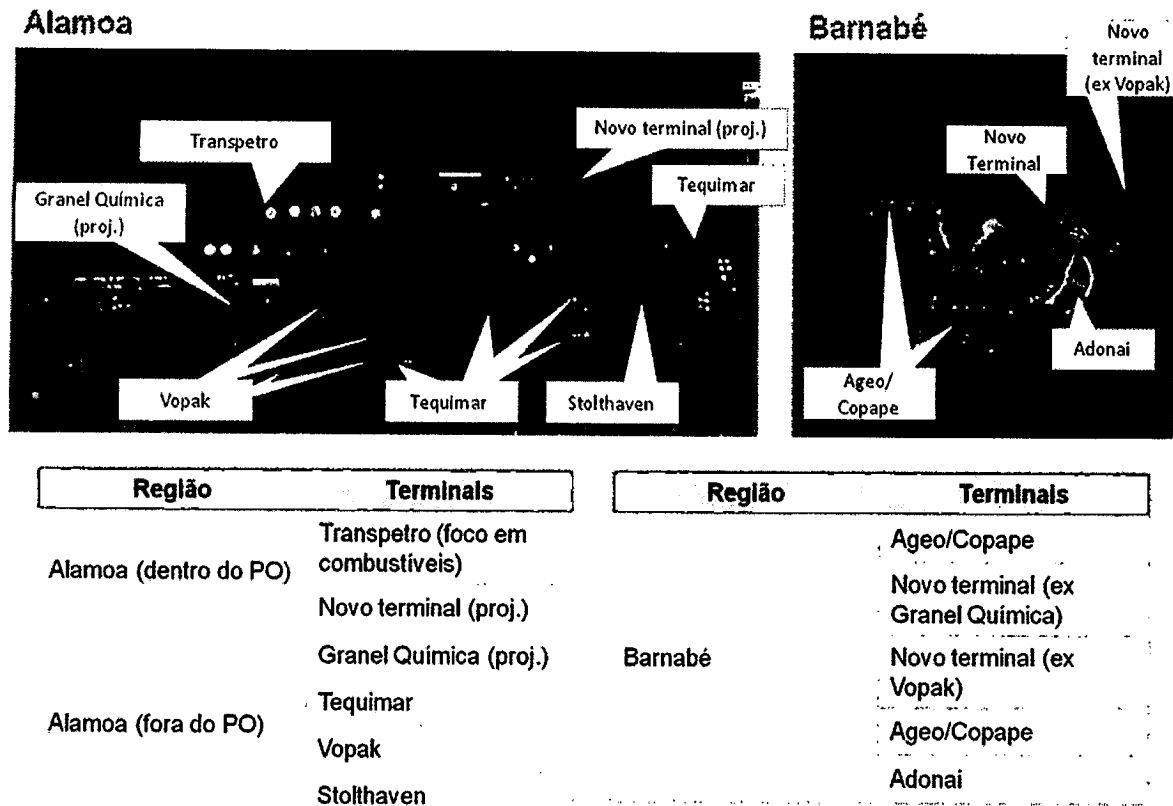


Figura 2: Players de graneis líquidos instalados na zona portuária de Santos. Fonte: elaboração própria.

69. Avaliou-se para os casos dos terminais do Bloco I do Programa de Arrendamentos Portuários conduzido pelo Governo Federal a relação custo-benefício existente para a definição de tarifas-teto e essa, como regra, se mostrou desfavorável.

70. A razão para essa consideração é que os resultados obtidos em termos regulatórios não compensariam o esforço administrativo a ser empreendido para tal, se comparados ao melhor mecanismo de manutenção da modicidade tarifária: a competição.

71. Ainda, para explicitar, por outro lado, a ausência de relação equilibrada entre custo-benefício na adoção do mecanismo de tarifas-teto, deve-se ressaltar a presença de vários agentes verticalizados nos casos de terminais que movimentam “comodities” em geral.

72. A presença de *tradings* como arrendatárias de terminais de granel sólido evidencia que a adoção de tarifas-tetos não prestará para orientar a ação do ente regulado na prestação de serviços, uma vez que para esses atores a parte portuária de sua cadeia logística pode ser entendida como um centro de custo, e não um negócio em si, como



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

ocorre com operadores logísticos. O mesmo ocorreria com terminais vinculados a determinada cadeia produtiva, como aqueles que movimentam graneis químicos.

73. Outro ponto crucial que também merece atenção é a tendência do Poder Público à imprecisão para levantamento dos valores a serem atribuídos, considerando a mencionada assimetria de informações relativamente ao mercado. Incurrer em erros na atribuição desses valores pode vir a gerar desvirtuamentos consideráveis em toda a cadeia produtiva atrelada aos portos, não se restringindo aos limites do Porto Organizado.

74. Nesse sentido, a prática impositiva de adoção de tarifas-teto a todo e qualquer arrendamento portuário mostra-se demasiadamente temerária e, conforme já mencionado, tende a trazer efetivos prejuízos para aqueles que buscam nos portos brasileiros os serviços necessários para a exportação e/ou importação de produtos.

75. Entretanto, tal regulação se mostra adequada em mercados de produto homogêneo, como os já mencionados contêineres, por exemplo. E sempre de acordo com as condições concorrenciais do porto específico e as características da cadeia produtiva do determinado mercado.

76. Ademais, a inexistência de limites máximos tarifários impostos em contrato não significará que a ANTAQ deixará de controlar e coibir eventuais casos isolados de abuso de poder econômico ou práticas anticompetitivas. Pelo contrário, a decisão de não se impor tarifa-teto de forma indiscriminada deve ser analisada em conjunto com as determinações previstas no contrato de arrendamento.

77. De acordo com Vitor RheinSchirato,

“...é importante mencionar que do Estado é esperada postura distinta com relação à matéria tarifária em um cenário concorrencial. Enquanto na prestação exclusiva cabe ao Estado fixar o valor das tarifas, com vistas a propiciar a modicidade tarifária [...], em um cenário liberalizado com concorrência de agentes, a postura estatal deve ser a de vigilante para reprimir abusos de qualquer espécie.”

78. A discussão sobre a necessidade regulação tarifária deve estar associada à estrutura competitiva do mercado em questão e à existência de uma relação entre poder de mercado e capacidade de utilização do mesmo por parte dos participantes em detrimento de outros entes.

79. Como regra, podem ser estabelecidas três situações, não excludentes, que potencializam uma conduta anti-competitiva por parte dos participantes de um determinado mercado, quais sejam:

↓



VI.1. Ausência de competidores

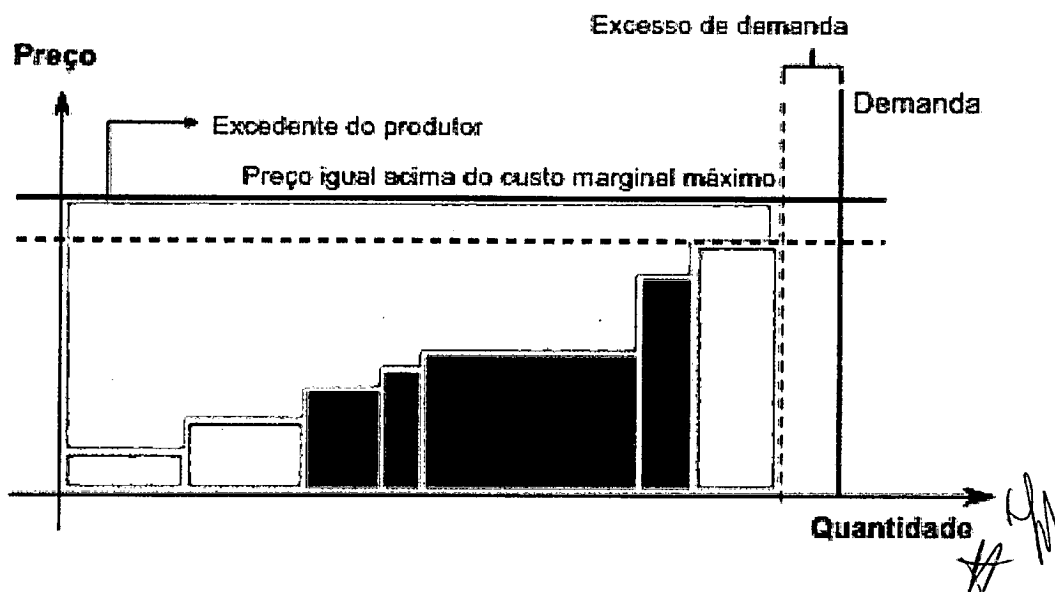
80. É sabido que a ausência de competidores em um determinado mercado ou relação desproporcional entre a demanda e a oferta pode levar ao estabelecimento de um preço superior àquele que seria observado em um ambiente competitivo. O setor portuário possui como característica inerente à sua estrutura de mercado a limitação física à entrada de novos competidores. Ou seja, a restrição física de espaço na costa poderia, por si só, representar um entrave à competição e, conseqüentemente, originar alguma forma de discriminação de mercado.

81. Cabe lembrar que o mecanismo de seleção dos arrendatários por meio de processo licitatório resulta na antecipação da competição a um estágio anterior à atuação no mercado, pois os arrendatários devem competir antes de efetivamente participarem do mercado.

82. Pode-se ressaltar ainda que a oportunidade atual de agrupar terminais visando ganho de eficiência, aumento da capacidade e a adequação ao novo marco regulatório possibilita geração adicional de capacidade que influencia diretamente na dinâmica do setor.

83. Esse aumento da competição reverte parte do excedente do produtor em ganho aos consumidores e na geração de uma nova estrutura de competição e eficiência para o futuro, conforme ilustrado de maneira simplificada nas Figuras 3 e 4.

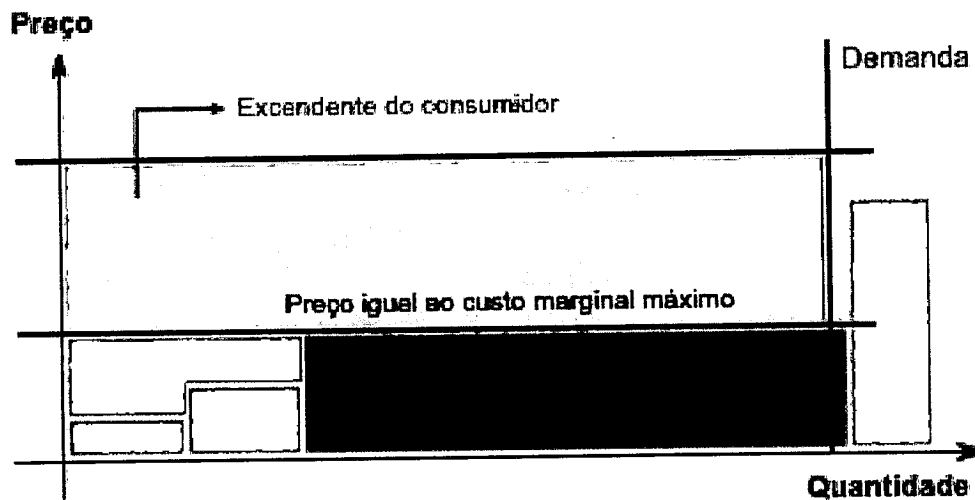
Figura 3 – Gráfico *Preço x Quantidade*





Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

Figura 4 – Gráfico *Preço x Quantidade*



84. A título de exemplo, resalta-se a expansão da capacidade de grãos almejada pelo programa, com a licitação de cinco novos terminais no Norte e da licitação de um agrupamento de terminais existentes em Santos.

85. Com elas, pretende-se atingir grande capacidade adicional de movimentação de grãos. Um eventual ganho de capacidade acima da demanda estimada poderá gerar um grande estímulo à competição desses futuros arrendatários pela produção nacional de grãos.

86. Por outro lado, pode-se destacar a introdução de um teto tarifário para os terminais de fertilizantes.

87. Nesse caso, a escolha decorreu da verificação de uma diferença considerável dos valores cobrados aos usuários em Santos, se comparados aos valores aplicados em outros portos, demonstrando uma situação de ausência de competição que poderá requerer a utilização de tarifas-teto.

88. Essa solução resultou não apenas da constatação de baixa competição, mas também do fato de que, embora o programa estabeleça parâmetros de produtividade elevados, a ausência de áreas para fertilizantes em Santos não possibilitará solucionar o descompasso entre a demanda potencial de movimentação desse tipo de carga e a capacidade dos terminais dedicados a este tipo de operação.

89. Mesmo com as diversas expansões de capacidade previstas, a demanda continuará superando a oferta e, portanto, a situação de baixa competição deverá persistir.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

VI.2. Demanda inelástica

90. A dependência da demanda por um determinado serviço pode levar a práticas discriminatórias mesmo em face de concorrência entre os ofertantes. Caso exista uma discrepância grande entre o poder de mercado da oferta em relação a demanda, os ofertantes poderão utilizá-lo de forma a maximizar seus benefícios em detrimento do bem-estar dos consumidores.

91. Nesses casos, a atuação do poder regulador pode ser fundamental e, em alguns casos, poderá ensejar a necessidade de regulação tarifária. Pode-se utilizar como exemplo a seleção dos arrendatários por menor tarifa nos casos de terminais de contêineres e veículos.

92. Embora exista competição nesses mercados, a estrutura do mercado é extremamente complexa e composta por diversos participantes (donos da carga, armadores, arrendatários) de maneira que a competição existente pode não ser traduzida em práticas competitivas para todos eles.

93. Assim, acredita-se que o uso da tarifa como variável de seleção garantirá a efetiva redução de custo para a movimentação de cargas almejada pelo poder público.

VI.3. Adoção de tratamento discriminatório por todos os participantes do mercado

94. Esse último aspecto está associado à prática lesiva à concorrência. Nesse caso, existem mecanismos de controle específicos, como a atuação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica e demais órgãos de controle, que garantem a coibição desse tipo de atuação.

95. Vale ressaltar que, embora essas características sejam indutoras de práticas anticompetitivas, sua efetivação só ocorre perante a inexistência de mecanismos de controle e regulação, bem como da falta de transparência sobre as informações que possibilitem a verificação competição neste mercado.

96. Nesse passo, as minutas dos contratos de arrendamento, elaboradas pelo Poder Executivo e encaminhadas ao egrégio Tribunal de Contas da União reservam uma seção exclusivamente dedicada aos direitos dos usuários, dentre os quais se destacam: a) receber serviço adequado a seu pleno atendimento, livre de qualquer abuso de poder econômico, e; b) obter e utilizar as Atividades relacionadas ao arrendamento, com liberdade de escolha entre todos os prestadores do porto.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

97. Ressalta-se, ainda, que é conferida à ANTAQ a capacidade de coadjuvar o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE na prerrogativa de identificar, informar e coibir qualquer prática lesiva à livre concorrência ou tratamento discriminatório na prestação das atividades aos usuários.

98. Adicionalmente, faz-se mister informar que está em andamento na ANTAQ a publicação de Norma que regulamenta a prestação de serviço portuário em bases não discriminatórias e a utilização excepcional de áreas e instalações portuárias concedidas, arrendadas e autorizadas.

99. A norma em questão garantirá o atendimento ao Princípio da Universalidade que permeia as atividades prestadas dentro dos Portos Organizados, facultando à ANTAQ a possibilidade de imposição de obrigações às arrendatárias e aos operadores portuários sempre que houver:

I - recusa ilegítima de prestação de serviço; e

II - prática de preços, tarifas portuárias ou tarifas de serviço discriminatórias.

100. A ação da ANTAQ trará maior segurança aos usuários dos portos, somando-se às capacidades fiscalizatórias já listadas acima.

101. Resta claro, portanto, que a solução regulatória mais adequada para que seja coibido o fechamento do acesso às instalações portuárias pelos arrendatários (ou, de outro lado, seja garantido o acesso aos serviços prestados) não é a regulação de tarifas, mas, sim, o uso do poder regulador da Agência, determinando um sistema de sanções suficientes para impedir, sancionar e educar os agentes regulados.

102. Destaca-se, também, que, dentre as diretrizes do novel marco regulatório, Lei nº 12.815, de 2013, está a expansão da infra e superestrutura dos portos brasileiros, ampliando-se as opções para atendimento à movimentação das cargas, e o estímulo à concorrência:

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

[...]

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

103. Essas diretrizes permearam todas as discussões que resultaram nos estudos a serem apresentados para licitação.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

104. Destarte, para que as futuras arrendatárias possam gerir eficientemente os equipamentos públicos que lhes serão cedidos, com efeitos positivos em termos de produtividade na movimentação de cargas e de redução dos custos logísticos do país, é imperioso que a competição entre os agentes leve à fixação dos preços a serem cobrados dos usuários a partir das regras de oferta e demanda sem que sejam criados custos regulatórios não desejados, cuja eficiência seja discutível.

105. Cumpre ressaltar, por fim, que a concorrência nas áreas de influência das instalações portuárias funcionará igualmente como balizadora dos preços máximos a serem cobrados dos usuários, pois eventual tentativa de se cobrar preços acima dos praticados pela concorrência será certamente penalizada com a fuga da demanda para outros agentes econômicos instalados dentro ou fora do Porto Organizado, com a consequente queda das receitas esperadas para a instalação portuária licitada.

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

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

107. 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.

108. O programa de arrendamentos amplia 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.

VII.1. Consideração dos cenários competitivos nos EVTEAs

109. Os estudos de demanda foram compostos de duas etapas que refletem também dois grandes blocos de avaliação competitiva.

110. Na análise de demanda macro, observou-se como a carga produzida ou consumida no país é escoada pelos diversos portos brasileiros. Esse cenário corresponde à competição interportuária.

111. Na análise de demanda micro, observou-se como a carga destinada a um complexo portuário é distribuída entre os terminais existentes. Esse cenário, por sua vez, corresponde à competição intraportuária.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

112. Em alguns casos, especialmente quando portos públicos e terminais privados compartilham um local com geografia propícia e eixos próximos de acesso terrestre, a fronteira entre competição intra e interportuária é menos evidente. Nesses casos, a competição entre terminais de portos distintos, ou entre esses e terminais privados, se assemelha à competição intraportuária. Este é o caso, por exemplo, da movimentação de contêineres em Santa Catarina, onde múltiplos portos e terminais competem pela demanda efetiva da região (Porto de Itajaí, TUP Portonave, TUP Itapoá, Porto de São Francisco do Sul e Porto de Imbituba) e a dinâmica competitiva destes terminais é muito mais próxima de uma competição intraportuária do que de uma competição interportuária. Caso similar ocorre no Rio de Janeiro, onde competem pelas mesmas cargas terminais de contêineres no Porto do Rio de Janeiro e Itaguaí. De qualquer forma, em qualquer desses casos a análise do cenário competitivo é fundamental, seja na análise de demanda macro, seja na de demanda micro, para definir o mercado potencial de um terminal específico.

113. A seguir se discorrerá como o cenário competitivo foi considerado nesses dois níveis de análise.

VII.2. Construção do modelo de demanda macro e competição

114. A avaliação da demanda macro segue a premissa adotada pelo Banco Mundial no *Tool Kit for Port Reform*: “O indicador de competição mais importante é o grau de opção (substituto) que o embarcador tem”. Justamente para avaliar as opções de transporte, o estudo foi estruturado em 4 etapas:

- Categorização das origens e destinos da carga produzida/consumida no país;
- Definição das vias e alternativas de transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e portuário disponíveis;
- Identificação dos custos associados a cada viagem;
- Definição da sensibilidade da carga aos custos de cada trajeto.

115. O resultado final dessa análise permite identificar qual o leque de alternativas de transporte real que determinada região de produção/consumo de fato tem. Ou seja, dada a localização de uma produção, a disponibilidade de vias de transporte, os custos de cada trajeto e a sensibilidade da carga a esses custos, o estudo permite identificar as rotas alternativas de escoamento e, por conseguinte, os portos que deverão ser utilizados.

116. O modelo construído para avaliar as alternativas de transporte é dinâmico e permite verificar como essas alternativas podem ser afetadas pela construção de novas infraestruturas de transporte, redução de custos relativos e alteração dos polos de origem e destino da carga.

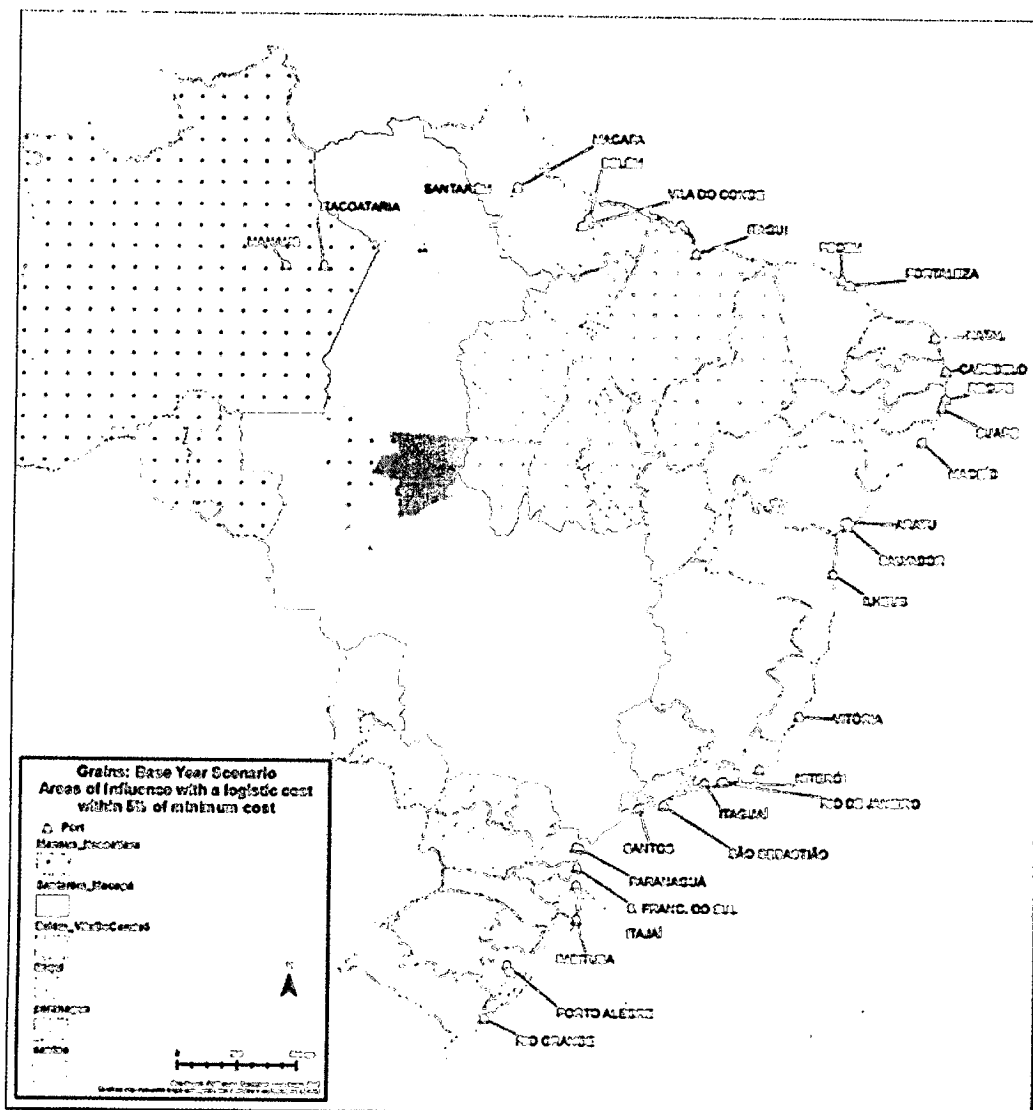


Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

117. O mapa a seguir apresenta de maneira resumida alguns dos resultados encontrados. As sobreposições das áreas de influência indicam a existência de competição interportuária (no caso, para grãos). Regiões em que não existe sobreposição indicam que determinado porto, para determinada carga apresenta-se como solução significativamente melhor a outros portos.

118. Assim, as cargas são distribuídas entre os diferentes portos em cujas áreas de influências o centro de produção ou consumo está contido. Assim, a competição entre portos foi considerada e permeia todas as análises de demanda macro, ainda que como um elemento de uma competição entre rotas logísticas.

Figura 5 – Áreas de influência dos principais portos do país para um cenário de redução de custos logísticos de 5%



Fonte: elaboração própria



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

VII.3. Construção do modelo de demanda micro e competição

119. Uma vez identificadas as sobreposições de áreas de influência e determinação do mercado específico de cada porto, passou-se a avaliar a demanda e competição de maneira mais focada.

120. Para cada porto e cada carga específica foram identificados os terminais operantes que hoje já são capazes de embarcar/desembarcar determinada carga. Em paralelo, foi feito um estudo sobre terminais privados existentes e que serão implementados.

121. Finalmente, foi considerada a condição de entrada nesse mercado, tendo em vista o fato de que terminais privados não dependem de futuras licitações como os terminais em portos públicos e ao mesmo tempo enfrentam maiores barreiras nos aspectos de localização e infraestrutura existente. Essa análise culminou, por exemplo, na consideração de um cenário futuro com novos TUPs na área de influência dos portos do Pará, e com menor probabilidade de novos terminais privados em Santos devido às restrições de disponibilidade de áreas (considerou-se, porém, a expansão anunciada de um TUP existente).

122. Após a definição dos principais competidores para cada par carga-região, passou-se à identificação das principais características associadas a operação de cada terminal e seu papel na cadeia logística, de forma a propor os racionais mais adequados para definir a dinâmica da competição intraportos:

- Terminais com potencial de prestação de serviço e cujo papel portuário pode estar associado a uma dinâmica competitiva própria (contêineres, químicos, grãos, fertilizantes) foram tratados como competidores;
- Terminais que atendem a cargas em que a competição se dá fundamentalmente ao longo da cadeia produtiva (e não no porto), inclusive por orientação regulatória (como no caso dos terminais de GLP), foram tratados de acordo com essa condição.

123. Para os terminais com potencial de competição, entende-se que o futuro arrendatário possuirá diversos graus de liberdade para atrair um percentual das cargas relevantes destinadas ao seu porto. Entretanto, da ótica da estrutura de mercado e equilíbrio de médio/longo prazo, a tendência econômica é que as condições físicas da operação portuária definam o potencial de captura.

124. Dentre as diversas condições físicas da operação portuária, o principal componente da oferta do serviço portuário é o nível de serviço, considerado como uma função da capacidade do terminal e da demanda total. Quanto mais carga um terminal processa, para uma dada capacidade, menor o nível de serviço associado.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

125. O equilíbrio de médio/longo prazo tende à equalização do nível de serviço entre os ofertantes, já que o congestionamento em terminais eleva o custo associado ao transporte de cargas e, portanto, concorrentes mais ociosos podem realizar propostas comerciais mais vantajosas tanto para o terminal quanto para usuário, associada a um nível de serviço mais elevado.

126. Portanto, nos casos em que existem terminais concorrentes, optou-se como regra geral a distribuição da carga entre os arrendamentos, TUPs atuais e TUPs futuros em função da capacidade estimada de cada terminal, refletindo o equilíbrio de médio e longo prazo da competição por nível de serviço.

127. Abaixo, segue o exemplo do terminal STS04 e a avaliação das projeções de carga do terminal e seus competidores no mercado relevante do Porto de Santos e TUPs:

Tabela 3 - Evolução da capacidade dos terminais concorrentes para grãos em Santos [Mt/ano]

	2013	2020	2025	2030	2040
Capacidade total					
Ponta da Praia					
Berço 38 – STS04	4.1	6.5	6.5	6.5	6.5
Berço 39 – ADM	4.1	6.5	6.5	6.5	6.5
Berço 37 – Arm. XXXIX	0.0	4.0	4.0	4.0	4.0
Total	8.2	17.0	17.0	17.0	17.0
Outras áreas					
TGG	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3
TEG	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6
Outros	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9
TUP					
Ultrafertil	0.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Outros ³	10.9	15.9	15.9	15.9	15.9

Fonte: elaboração própria

128. Há casos em que a aferição da capacidade dinâmica dos terminais concorrentes não é trivial, e algumas hipóteses adicionais devem ser tecidas.

129. Um exemplo relevante é o dos granéis líquidos em Santos, em que competem diversos terminais dentro e fora do Porto, compartilhando os mesmos conjuntos de berços

³ Terminais TEAG, T-Grão, Noble, TUP Cutrale (tem operado soja recentemente).



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

na Alamoia e na Ilha Barnabé. Neste caso, admite-se que a fração de uso dos berços de cada terminal será proporcional à capacidade estática que cada um possui/ possuirá, e, portanto, a divisão de mercado em função das capacidades estáticas surte o mesmo efeito do que em função das capacidades dinâmicas. Como os dados de tancagem são aferíveis, utilizou-se a capacidade estática como direcionador (vide tabela abaixo). Foram também consideradas expansões anunciadas de alguns desses terminais, como se pode ver no documento Estudo de Mercado do terminal STS13.

Tabela 4 - Estática dos terminais concorrentes para granéis líquidos em Santos
[Mt/ano]

Terminal	Tanques	Volume (m ³)	Maior tanque (m ³)	Menor tanque (m ³)
ADONAI	30	27.400	4.000	600
AGEO	116	216.000	5.000	500
COPAPE	24	90.000	10.000	1.000
STS13	99	97.720	2.300	150
VOPAK	66	47.777		
Total Barnabé	335	478.897		
STOLHAVEN	89	133.725		
TRANSPETRO ⁴	20	263.134		
ULTRACARGO TIS ⁵	175	301.300	10.000	50
VOPAK	112	161.617	3.746	100
Total Alamoia	402	859.776		
TOTAL	737	1.338.673		

Fonte: elaboração própria

130. Outro exemplo de abordagem é a que foi dada ao STS10 e STS15, para contêineres, em que a dinâmica do mercado de movimentação de cais é bastante distinto do mercado de armazenagem alfandegada de importação. No primeiro caso, o direcionador fundamental de nível de serviço é disponibilidade de berços de atracação, ao passo que no segundo é a área de armazenagem alfandegada. Esses dois direcionadores foram considerados nos respectivos casos.

131. Por outro lado, em terminais cuja competição se dará fundamentalmente em outros elos da cadeia, o potencial de captura de carga de um terminal estará associado a estratégia comercial do titular do arrendamento fora do porto, dependendo tanto da sua capilaridade e acesso ao mercado como da atuação dos seus competidores. Nestes casos,

⁴ Refere-se a tanques não especializados utilizados para produtos de petróleo

⁵ Incluindo o Terminal Exportador de Álcool de Santos (TEAS) com 40.000m³ de capacidade de armazenamento.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

optou-se estrategicamente por uma distribuição homogênea das cargas, que, na média, consiste na melhor aproximação possível do comportamento futuro do mercado e evita a discriminação a eventuais proponentes durante o processo licitatório. É o caso, por exemplo, dos terminais de GLP em Miramar.

132. A Tabela 5 a seguir resume o cenário de competição intraportos considerado nos terminais do Bloco 1.

Tabela 5 - Cenário de competição intraportos considerado nos terminais do Bloco 1

Terminal	Carga	Competidores Interportuários
STS04	Granéis Vegetais	TGG, TEG, TUP Ultrafertil, ADM, Arm. XXXIX, TEAG, outros
STS07	Celulose	NST, STS36
STS10	Veículos	TEV
STS10	Contêiner e carga geral	Santos Brasil, BTP, TUP Embraport, Libra, Ecoporto, cais público (carga geral)
STS11	Fertilizantes	TERMAG, TUP Ultrafertil, STS20
STS13	Granéis Líquidos	Adonai, Ageo, Copape, STS25, Vopak (Barnabé), Stolthaven, Transpetro, Ultracargo e Vopak (Alamoá)
STS15	Contêiner (armazenagem)	Santos Brasil, BTP, TUP Embraport, Libra, Ecoporto, STS10 e EADIs/CLIAS da Baixada Santista
STS20	Fertilizantes	TERMAG, TUP Ultrafertil, STS11
STS25	Granéis Líquidos	Adonai, Ageo, Copape, STS13, Vopak (Barnabé), Stolthaven, Transpetro, Ultracargo e Vopak (Alamoá)
STS36	Celulose	NST, STS07
BEL01	Contêiner	CONVICON (terminal de contêineres em Vila do Conde)
BEL05	GLP	MIR01, BEL06, BEL11
BEL06	GLP	MIR01, BEL05, BEL11
BEL11	GLP	MIR01, BEL05, BEL06
MIR01	GLP	BEL05, BEL06, BEL11
BEL09	Granéis Líquidos	N/A ⁶

⁶ Terminal aquaviário, realiza operação de píer e redistribui cargas para distribuidores. Não há competição, pois sua atividade é complementar (e não concorrente) aos dos demais terminais.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

Terminal	Carga	Competidores Interportuários
BEL02	Granéis Líquidos	BEL02, BEL04 e BEL08
BEL04	Granéis Líquidos	BEL02, BEL04 e BEL08
BEL08	Granéis Líquidos	BEL02, BEL04 e BEL08
VDC25	Granéis Líquidos	VDC26, VDC 27, VDC 28
VDC26	Granéis Líquidos	VDC25, VDC 27, VDC 28
VDC27	Granéis Líquidos	VDC25, VDC 26, VDC 28
VDC28	Granéis Líquidos	VDC25, VDC 26, VDC 27
OUT01	Granéis Vegetais	OUT02, OUT03, STM01, VDC29 e outros (terminal Cargill e TUPs Terfron, ADM, Hidrovias do Brasil, Hermasa etc.)
OUT02	Granéis Vegetais	OUT02, OUT03, STM01, VDC29 e outros (terminal Cargill e TUPs Terfron, ADM, Hidrovias do Brasil, Hermasa etc.)
OUT03	Granéis Vegetais	OUT02, OUT03, STM01, VDC29 e outros (terminal Cargill e TUPs Terfron, ADM, Hidrovias do Brasil, Hermasa etc.)
STM02	Fertilizantes	N/A ⁷
STM01	Granéis Vegetais	OUT02, OUT03, STM01, VDC29 e outros (terminal Cargill e TUPs Terfron, ADM, Hidrovias do Brasil, Hermasa etc.)
VDC04	Granéis	N/A ⁸
VDC12	Granéis Líquidos	N/A ⁹
STM04	Granéis Líquidos	STM05
STM05	Granéis Líquidos	STM04
VDC29	Granéis Vegetais	OUT02, OUT03, STM01, VDC29 e outros (terminal Cargill e TUPs Terfron, ADM, Hidrovias do Brasil, Hermasa etc.)

Fonte: elaboração própria

133. Foi realizada uma análise competitiva de todos os terminais do programa de arrendamentos. A avaliação incluiu a identificação do mercado relevante (modelo macro),

⁷ Novo terminal, para uma carga ainda incipiente na região, que deverá se desenvolver ao longo dos próximos anos.

⁸ Terminal orientado ao escoamento das cargas de uma nova planta industrial de fabricação de alumina.

⁹ Terminal aquaviário, realiza operação de píer e redistribui cargas para distribuidores. Não há competição, pois sua atividade é complementária (e não concorrente) aos dos demais terminais.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

número de atores no mercado (modelo micro e macro), integração vertical (cenários de concorrência no modelo micro), condições de entrada (potenciais TUPs e novos arrendamentos no modelo micro) e grau de homogeneidade do serviço (análise de nível de serviço no modelo micro).

134. As análises realizadas estão, no que tange à competição, bastante exaustivas e alinhadas com a abordagem de trabalhos similares relatados na literatura.

135. Nos estudos de viabilidade inicialmente remetidos ao TCU foram alegadas fragilidades no que diz respeito a aspectos concorrenciais. Contudo, essas fragilidades foram supridas, conforme pode ser constatado do item 66 do Voto que fundamentou o Acórdão nº 2413/2015:

66. No exame do EVTEA inicialmente submetido a este Tribunal, foram constatadas fragilidades nos estudos concorrenciais que levaram à fixação de exigência para que novos elementos fossem incorporados às análises de distribuição de demanda e de interação intra e interportos. Todavia, em seguida, como registrado no voto que fundamentou o acórdão 1.555/2014-Plenário, a SEP/PR apresentou informações que permitiram concluir pela suficiência e adequação dos estudos e pesquisas de concorrência. (grifos nossos)

136. Nota-se, portanto, que os aspectos concorrenciais intra e interportos foram contemplados nos estudos de viabilidade em questão.

VIII. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO ATRIBUÍDOS AOS TERMINAIS, DEMONSTRANDO O ALINHAMENTO AO OBJETIVO DE INCREMENTO DE RESULTADOS

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

IX. ELEMENTOS DE PROJETOS REFERENTES A ESTIMATIVA DE CUSTOS, RECEITAS E MEIOS PARA A CONSECUÇÃO DO SERVIÇO

138. Em relação a este ponto, constata-se o cumprimento de todos os elementos de projeto para demonstração da correta estimativa dos custos, receitas e meios para a execução dos serviços, nas áreas a serem arrendadas, conforme atestado no Acórdão nº 2413/2015, nos termos a seguir:

3. A matéria foi examinada no final do mesmo ano por meio do acórdão 3.661/2013-Plenário, que fixou 19 condicionantes a serem atendidas previamente à realização dos certames. Na oportunidade, o Tribunal



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

determinou a realização de correções em relação às projeções de demanda, às premissas concorrenciais inter e intraportos, nos **elementos de projeto dos investimentos, em definições relativas às despesas operacionais, na modelagem da política tarifária, na fundamentação dos parâmetros de eficiência** e em outros aspectos específicos de alguns arrendamentos. [...]

5. Em 17 de julho de 2015, a SEP/PR apresentou ao TCU novo EVTEA para subsidiar as concessões de instalações portuárias, relativo à chamada Fase 1 do Bloco 1. Ao lado das correções motivadas pelas deliberações do TCU, com fundamento na regulamentação trazida pelo Decreto 8.464/2015, a SEP/PR mudou o critério de julgamento dos leilões. Além disso, **alterou alguns elementos de projeto** e atualizou diversos parâmetros dos estudos de viabilidade. (grifos nossos)

139. Desse modo, considerando-se que o TCU analisou todos os elementos de projetos e, por meio do referido acórdão, afirmou que “*não foram detectadas irregularidades*”, constata-se o cumprimento do ponto em questão.

X. DEMARCAÇÃO DAS ÁREAS OBJETO DO CERTAME

140. Entende-se que o estabelecimento do critério de disponibilização da área na condição *ad corpus* mostra-se mais aderente à nova modelagem, devendo ser, *a posteriori*, observadas as condições de fato em que se encontra a área a ser arrendada.

141. Cabe observar a alteração de foco promovida no novo marco regulatório para o setor portuário nacional, com forte apelo para a eficiência na prestação de serviços no âmbito do arrendamento portuário, em detrimento de uma visão anterior, de cunho mais patrimonialista.

142. Esclareça-se, ainda, que a remuneração pela ocupação da área não mais observa o critério de reais por metro quadrado, mas de valor global mensal, eis que inserida em um contexto de exploração holística.

XI. FUNDAMENTAÇÃO DOS VALORES ADOTADOS EM RELAÇÃO AOS EQUIPAMENTOS QUE COMPÕEM OS INVESTIMENTOS

143. Ressalta-se que a questão da fundamentação dos valores adotados em relação aos equipamentos que compõem os investimentos constantes nos EVTEAs também já foi analisada pelo TCU. Conforme já apontado nesta nota informativa, entre as condicionantes apontadas no Acórdão 3.661/2013-TCU-Plenário, está a seguinte:

9.1.7. realização do **levantamento dos valores de mercado dos equipamentos referidos nos estudos de viabilidade**, de preferência cotados em moeda nacional, justificando fundamentadamente a incidência ou não de impostos e outros adicionais aos preços cotados, bem como os casos em que, dado o alto grau de especificidade do equipamento, seja inviável a realização de pesquisa de mercado e



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

revisão das projeções de gastos com equipamentos dos arrendamentos, se for o caso; (grifos nossos)

144. Essa condicionante também foi considerada expressamente cumprida pelo item 9.2 do Acórdão 1555/2014-TCU-Plenário, não restando pendências quanto a este ponto.

XII. DEMONSTRAÇÃO DOS BENS REVERSÍVEIS EXISTENTES NOS ARRENDAMENTOS A SEREM LICITADOS

145. A discussão envolvendo a reversibilidade de bens nas concessões públicas mostra-se um tema de extrema complexidade independente do setor envolvido. No caso específico do setor de portos, mais precisamente dos arrendamentos portuários, a situação pode ser considerada ainda mais delicada.

146. Além de diversas alterações legais e regulamentares, adicionadas à falta de padronização entre as diferentes autoridades portuárias, o mercado está organizado por contratos celebrados em diferentes momentos históricos, portanto, dotados de inúmeros termos aditivos celebrados sobre a égide de diferentes marcos regulatórios e por diferentes atores, o que acarreta não apenas ausência de dispositivos contratuais claros como a ausência de exegese padrão para ser aplicada nessas lacunas, determinando sérias imprecisões e falta de clareza no estabelecimento de quais bens serão efetivamente revertidos ao poder concedente ao final do prazo contratual.

147. Além disso, ao longo do tempo de vigência dos contratos, diferentes agentes fiscalizadores exerceram o controle sobre os arrendamentos, cumprindo suas atribuições por meio de diferentes métodos de aferição no que envolve a existência e estado de conservação dos bens existentes e/ou instalados.

148. Diferentemente das práticas regulatórias e contratuais encontradas em outros setores, as quais buscam vincular todos os equipamentos necessários à fruição e continuidade na prestação dos serviços, notadamente no setor portuário é permitido ao arrendatário permanecer com bens e equipamentos que podem ser removidos sem comprometer a superestrutura do terminal. A exceção à regra é uma lista de bens reversíveis que, geralmente, acompanha o contrato de arrendamento.

149. Nesse cenário, para fins da metodologia em questão, os termos contratuais, respectivos aditivos, bem como visitas realizadas *in loco* aos terminais, são as fontes de dados mais adequadas para a modelagem.

150. Nesse contexto, a metodologia adotada buscou levantar as informações essenciais e que melhor refletiam a valoração dos bens para fins de modelagem financeira, deixando para as minutas de edital e contrato o regramento a ser dado à transferência e manutenção dos respectivos bens.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

151. As fases que refletem a metodologia adotada são as seguintes:

- buscou-se identificar os bens reversíveis previstos nos contratos vencidos ou vincendos (especialmente os bens previstos na lista existente na maior parte dos instrumentos);
- dentre os bens reversíveis, buscou-se destacar todos os bens reversíveis relevantes às atividades nos respectivos terminais;
- por fim, dentre os bens reversíveis e relevantes às operações, buscou-se identificar os bens capazes de atender os parâmetros de desempenho necessários ao futuro arrendamento.

152. Verifica-se, portanto, que os bens que foram levados em consideração para fins de modelagem são estes últimos, ou seja, os bens que preenchem ao menos três requisitos – reversíveis, relevantes e capazes de atender os parâmetros desejados.

153. A contrário senso, todos os bens reversíveis, mas que não sejam essenciais e, até mesmo os bens reversíveis, essenciais, mas que se mostram inadequados, não precisam ser considerados, na medida em que provavelmente não serão utilizados pelos futuros arrendatários.

154. Traçadas as linhas gerais que nortearam os trabalhos para a identificação dos bens reversíveis e que devem ser considerados para fins de modelagem, buscaremos percorrer cada uma das etapas acima enumeradas, a fim de demonstrar de forma mais clara e objetiva a metodologia adotada.

XII.1. Identificação dos bens reversíveis

155. Conforme exposto, diante das peculiaridades inerentes ao setor portuário, no que envolve o mapeamento dos bens que deverão permanecer na área a ser arrendada, a atenção deve-se voltar às previsões objetivas dos contratos e termos aditivos.

156. Esta inferência encontra-se em linha com as Leis 12.815/13 e 8.987/95, as quais determinam que os bens reversíveis devem ser definidos em cláusula própria e obrigatória. Privilegiou-se, assim, a segurança jurídica dos atuais contratos de arrendamento, bem como a prática mais adequada para o contexto em que os trabalhos foram desenvolvidos.

157. Mais especificamente, realizou-se o levantamento preliminar dos bens móveis e imóveis pertencentes aos atuais arrendatários com base nos termos negociais pactuados



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

com as respectivas Autoridades Portuárias (que, até o advento do novo marco legal, figuravam como partes nos contratos).

158. Em alguns casos, foi necessário realizar diligências junto ao poder judiciário (diferentes instâncias e foros), bem como consultas a processos administrativos, com o objetivo de levantar eventuais litígios envolvendo discussões fundiárias e/ou patrimoniais dos atuais arrendatários.

XII.2. Identificação dos bens reversíveis e relevantes

159. Num segundo momento, dotados das informações sobre os bens que, sob a ótica contratual, constituem o universo de bens do respectivo arrendamento, pode-se traçar a melhor estratégia para a elaboração do projeto conceitual para aquele determinado terminal.

160. Foram identificados os equipamentos de grande porte e obras civis que representam o cerne da operação portuária. Tratam-se, basicamente, das estruturas diretamente associadas à movimentação e armazenagem de carga, tais como silos, armazéns, tanques, esteiras, *shiploaders* e dutos.

161. Outros equipamentos, como estruturas de segurança, equipamentos de pequeno porte, instalações administrativas, não foram tratados como relevantes, pois não são significativos para a operação portuária e, conseqüentemente, para o estudo de viabilidade do terminal.

162. Em linhas gerais, as estruturas não relevantes, embora favoreçam o funcionamento do terminal, podem assumir características diferentes a depender do futuro arrendatário. Estruturas administrativas, por exemplo, são construídas, adaptadas e reformadas dependendo da estrutura e particularidade do arrendamento. Ademais, as condições detalhadas sobre seus estados de conservação têm efeito imaterial sobre o fluxo de caixa projetado do arrendamento durante os próximos 25 anos e, portanto, não foram considerados.

XII.3. Bens reversíveis, relevantes e adequados para atendimento dos parâmetros de desempenho necessários ao futuro arrendamento (bens inventariados)

163. A previsão dos bens reversíveis, de acordo com os termos do contrato de arrendamento, bem como a análise sobre a relevância dos bens no desenvolvimento das atividades do terminal, não são suficientes para ensejar a necessidade de consideração do bem como dado de entrada no modelo.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

164. Isso porque, antes de entrar no modelo, deve-se averiguar a capacidade dos bens reversíveis e relevantes em atender os parâmetros de desempenho estimados para as futuras operações.

165. Logo, sempre a partir da identificação dos bens reversíveis, ou seja, aqueles que deverão permanecer na área do arrendamento, buscou-se estabelecer se o bem era capaz de manter a produtividade e eficiência do terminal, ou se deveria prever sua reposição por outro mais adequado ao cumprimento das exigências editalícias e contratuais.

166. Estabelece-se, assim, que os equipamentos existentes são capazes de manter o nível de performance atual, desde que a devida manutenção seja realizada, e que a troca de arrendatários não tenha impacto sobre a funcionalidade dos mesmos.

167. Nesse sentido, sempre que um equipamento é reversível e seu patamar atual de desempenho é suficiente para atender aos futuros parâmetros de nível de serviço, este equipamento é mantido nas projeções de fluxo de caixa para o arrendamento.

168. Entretanto, caso os equipamentos atuais tenham capacidade inferior à exigida, ou as melhorias do terminal exijam a reforma das estruturas atualmente existentes, considera-se no modelo que novos equipamentos deverão ser adquiridos e instalados.

169. Com base nos dados e informações, passa a ser possível à equipe multidisciplinar:

- verificar o arranjo da infraestrutura existente a fim de compatibilizar com novo projeto conceitual mais adequado, especialmente nos casos de agrupamento de áreas;
- “separar” os equipamentos adequados à manutenção dos parâmetros de produção e eficiência planejados e, por fim;
- averiguar a compatibilidade dos bens e equipamentos às melhores práticas socioambientais.

170. Em suma, todos os bens definidos em contrato como sendo reversíveis, relevantes à manutenção das atividades, bem como diagnosticados como sendo adequados ao projeto conceitual desenvolvido, foram objeto de inventário e utilizados na modelagem.

XII.4. Identificação do valor e conservação dos bens inventariados

171. Diante do exposto, percebe-se que a metodologia utilizada pautou-se em (a) garantir a segurança jurídica dos atuais contratos de arrendamento, considerando os termos negociais como fonte primária de informação, e (b) privilegiar a valoração dos



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

bens que efetivamente impactariam na modelagem dos terminais, adotando posição conservadora quanto aos demais bens.

172. Assim, observadas todas as etapas acima descritas – análise de reversibilidade, relevância e adequação – os bens identificados são tratados com base no método de Ross-Heidecke.

173. Referido método leva em consideração, basicamente, (a) o estado de conservação da construção ou do equipamento (ex: novo, regular, reparos simples, reparos importantes e sem valor), e (b) sua respectiva idade (que reflita o percentual da vida útil provável do bem).

174. A partir disso são atribuídas notas qualitativas ao estado de conservação aparente dos bens móveis e imóveis. Essa nota corresponde ao “Fator K” que é, então, aplicado sobre um valor correspondente à reposição do ativo por um novo, cujo preço é obtido através de cotações com fornecedores de equipamentos próximos ou equivalentes.

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

175. A modalidade de licitação adotada para os arrendamentos portuários foi a do leilão, conforme expressamente autorizado pelo art. 6º, §1º da Lei Federal n.º12.815, de 05 de junho de 2013.

176. De outra sorte, tendo em vista que a Lei Federal n.º 12.462, de 4 de agosto de 2011, aplica-se subsidiariamente às licitações de arrendamento de instalação portuária, conforme previsão do art. 66 da Lei Federal n.º12.815, de 05 de junho de 2013, foi previsto que o leilão dar-se-á por meio da apresentação de lances públicos pelas licitantes, durante a sessão pública do leilão.

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

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

179. Ademais, com base na disposição constante do art. 27 da Lei Federal n.º 12.462, de 4 de agosto de 2011, o Leilão prevê fase recursal única que sucede a fase de habilitação do vencedor do Leilão.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

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

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

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

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

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

184. Conforme Nota Técnica n.º 72/2015/DOUP/SPP/SEP/PR (Anexo VI), de 26/06/2015, que detalhou e apresentou a metodologia para se atender ao disposto no Acórdão n.º 1.155/2014 TCU-Plenário item 9.3.1, tem-se que o Valor do EVTEA a Ressarcir (VER) ao agente econômico autorizado a realizar os estudos para o Programa de Arrendamentos Portuários – PAP, é o seguinte:

$$VER_{\text{mês/ano}} = 325.185,37 * (1+i_{\text{mês/ano}})$$

Sendo:

· VER mês/ano: Valor do EVTEA a Ressarcir (teto) no momento de assinatura do contrato (mês/ano);

· i mês/ano: corresponde a correção monetária (IPCA) acumulado de mar/2013 até o momento da assinatura do contrato (mês/ano);



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

185. Conforme a Nota Técnica nº 72/2015, o VER deverá ser aplicado a cada EVTEA entregue quando o objeto do estudo for devidamente aceito pela SEP/PR e o processo de outorga do empreendimento estudado resultar na assinatura de um contrato de arrendamento ou concessão.

186. Importa ressaltar que o VER, a ser obtido pelo cálculo da equação exposta anteriormente, representa o teto do valor do ressarcimento.

187. Em momento posterior, a partir do valor teto de ressarcimento obtido na presente metodologia, deverá ser calculado o valor real do ressarcimento de cada EVTEA com base nas notas atribuídas por Comissão especialmente designada no processo de avaliação e seleção dos estudos técnicos.

188. As notas atribuídas pela referida comissão, nessa linha, determinarão se o executor do conjunto de estudos faz jus ao recebimento integral, parcial ou não recebimento de cada EVTEA, em caso de sucesso da outorga correspondente.

189. Por fim, vale notar que o Acórdão 2.413/2015 TCU-Plenário entendeu que a metodologia em questão cumpriu os requisitos determinados pelo no Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário, item 9.3.1, quais sejam: (i) apresentação de dados objetivos; (ii) vinculação aos respectivos custos de elaboração; (iii) previsão de margem de lucro compatível com a natureza do serviço e riscos envolvidos; (iv) não vinculação ao total dos investimentos estimados para os arrendamentos; e (v) referenciados em preços de mercado para serviços de porte e complexidade similares, se possível.

XV. CONCLUSÃO

190. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do PAP 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.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

191. Todos os aspectos legais foram rigorosamente observados, tendo havido acompanhamento por parte do TCU referente a todos os procedimentos de elaboração dos estudos de viabilidade e editais de licitações e contratos.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Diogo Piloni e Silva'.

DIOGO PILONI E SILVA
Assessor Especial do Ministro

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Fábio Lavor Teixeira'.

FABIO LAHOR TEIXEIRA
Secretário de Políticas Portuárias



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

**ANEXO I – DOCUMENTOS QUE EMBASARAM A LICITAÇÃO DAS ÁREAS
DO PAP**



10.1 - A rescisão do presente convênio de estágio não gera para a Concedente, para a Instituição de Ensino Conveniada e para o estudante-estagiário a obrigação de indenização.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - Os casos omissos serão resolvidos, conjuntamente, pela Concedente e pela Instituição de Ensino conveniada.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - Fica eleito o Foro da Justiça Federal, Seção Judiciária do _____, Subseção Judiciária de _____, para dirimir quaisquer controvérsias oriundas deste convênio.

E, por estarem de pleno acordo, foi o presente instrumento assinado pelas partes, em duas vias de igual teor, para que produza todos os efeitos legais.

_____, (local e data).

CONVENIENTE CONCEDENTE

INSTITUIÇÃO DE ENSINO CONVENIADA

SECRETARIA DE PORTOS

PORTARIA CONJUNTA Nº 91, DE 24 DE JUNHO DE 2013

Dispõe sobre a criação de Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ para fins de avaliação e seleção dos projetos e/ou estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações referidos na Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013 e dá outras providências.

O MINISTRO DE ESTADO DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA e o DIRETOR-GERAL EM EXERCÍCIO DA ANTAQ, no uso das suas atribuições legais, e considerando o disposto no art. 10 do Decreto nº 5.977, de 1º de dezembro de 2006 e no art. 5º da Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013, resolvem:

Art. 1º - Criar Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ para fins de avaliação e seleção dos projetos e/ou estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações, referidos na Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013.

Art. 2º - A Comissão Mista SEP/PR / ANTAQ será composta de 1 (um) presidente e 8 (oito) membros, todos Analistas ou Especialistas, sendo 4 (quatro) indicados pela Secretaria de Portos da Presidência da República e 5 (cinco) pela Diretoria-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

Parágrafo Único - O presidente e os membros da Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ serão designados pela SEP/PR, mediante portaria que deverá ser publicada no Diário Oficial da União.

Art. 3º - Ao presidente do Grupo de Trabalho compete:

I - Fixar o cronograma de execução das atividades da Comissão;

II - Coordenar as reuniões da Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ;

III - Promover a articulação da Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ com as demais unidades organizacionais da SEP/PR e da ANTAQ, no âmbito de suas atribuições;

IV - Manter sob sua guarda os relatórios e demais documentos elaborados pela Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ.

Art. 4º - Competem aos demais membros da Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ:

I - Participar das reuniões convocadas pelo Presidente, das discussões e dos trabalhos relacionados com as atividades da Comissão;

II - Cumprir as tarefas distribuídas pelo presidente, respeitando-se o cronograma das atividades;

III - Avaliar e selecionar os projetos e/ou estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações, referidos na Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013;

IV - elaborar proposta de minuta de edital de licitação de concessão de porto organizado e arrendamento de instalações portuárias.

Art. 5º - A Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ reunir-se-á sempre que for convocada pelo presidente e se manifestará mediante deliberação por maioria simples de, pelo menos, 5 (cinco) dos seus membros entre os quais aquele que a preside.

Art. 6º - Comissão Mista SEP-PR/ANTAQ terá o prazo de 15 (quinze) dias úteis para concluir a avaliação e seleção dos produtos entregues, podendo ser prorrogado a critério da SEP-PR.

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico <http://www.in.gov.br/antarcx/ntde.html>, pelo código 00012013062500003

Art. 7º - A avaliação e seleção dos projetos e/ou estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações, referidos na Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013, deverão observar a metodologia e critérios estabelecidos no ANEXO - Modelo de Avaliação e Seleção dos Estudos Técnicos de Áreas e Instalações Portuárias Destinadas a Arrendamento e/ou Concessões nos Portos Organizados - desta portaria.

Art. 8º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

LEÔNIDAS CRISTINO
Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos

MARIO POVIA
Diretoria-Geral da Agência Nacional
de Transportes Aquaviários
Substituto

ANEXO I

MODELO DE AVALIAÇÃO E SELEÇÃO DOS ESTUDOS TÉCNICOS DE ÁREAS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DESTINADAS A ARRENDAMENTOS E CONCESSÕES NOS PORTOS ORGANIZADOS

O modelo de avaliação dos estudos técnicos das áreas portuárias a serem arrendadas ou concedidas será regido por um sistema de avaliação, cuja estruturação informacional toma por base a metodologia proposta pelo Banco Mundial (1997), conhecida como seleção baseada na qualidade e custo (SBQC).

A avaliação seguirá uma política baseada nas seguintes diretrizes:

- A necessidade de serviços de alta qualidade;
- A necessidade de economia e eficiência;
- A importância de transparência no processo de seleção.

I - AVALIAÇÃO DA QUALIDADE TÉCNICA DOS ESTUDOS

De acordo com o escopo descrito no Anexo II da Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013, os estudos serão organizados em quatro grupos de produtos, que são os seguintes:

- Estudo de mercado;
- Estudos preliminares de engenharia e afins;
- Estudos ambientais preliminares;
- Avaliação econômico-financeira.

Na fase de avaliação da qualidade técnica dos estudos, cada um dos quatro grupos de produtos acima especificados será avaliado a partir de critérios descritivos, discriminados a seguir:

- A consistência das informações que subsidiaram a realização dos estudos;
- A adoção das melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, os equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor;
- A compatibilidade com as normas técnicas emitidas pelos órgãos setoriais;
- A razoabilidade dos valores apresentados para eventual ressarcimento, considerando projetos, estudos, levantamentos ou investigações similares;
- A compatibilidade com a legislação aplicável ao setor;
- O atendimento ao escopo detalhado no Anexo II da Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013.

O modelo de avaliação da qualidade técnica dos estudos é construído considerando-se os procedimentos de análise decisória na presença de múltiplos critérios. Tais procedimentos levam em consideração que o modelo de avaliação deve ser construído em duas fases distintas: i) a fase de estruturação informacional e ii) a fase de avaliação informacional.

A - Fase de Estruturação Informacional

Nessa fase é realizado o detalhamento dos critérios descritivos dos grupos de estudos, o que permitirá, posteriormente, que cada critério receba uma avaliação que considere sua especificidade no âmbito da avaliação informacional.

GRUPO 1 - ESTUDOS DE MERCADO

O grupo de produtos - Estudo de Mercado - será avaliado de acordo com os três critérios a seguir:

- Avaliação da demanda e da competição;
- Avaliação das receitas;
- Análise de cenários.

Os critérios serão avaliados com o auxílio de descritores, os quais têm a função de caracterizar os elementos que compõem a análise referenciada, como segue.

a) **Avaliação da demanda e da competição:** esse critério é caracterizado pelos seguintes descritores:

- Delimitação das regiões de influência de cada projeto;
- Levantamento de dados secundários;
- Projeção de demanda:
 - Dados de movimentação de cargas,
 - Origem e destino,
 - Sistema de transporte,
 - Características das embarcações,
 - Linhas de navegação em operação,
 - Especificação do tipo de carga e de mercadoria,
 - Período de projeção: 2022, 2032 e 2042,
 - Especificação das premissas do processo de modelagem;

- Competição interportos (entre portos da região);
- Competição intraporto (entre terminais no porto); e
- Qualidade das fontes dos dados: PNLP, Master Plan, PDZ.

b) **Avaliação de receitas:** esse critério é caracterizado pelo seguinte descritor:

- Projeção de movimentação de carga própria e de terceiros.

c) **Análise de cenários:** esse critério é caracterizado pelos seguintes descritores:

- Modelo de projeção de cenários; e
- Especificação das premissas da projeção de cenários.

GRUPO 2 - ESTUDOS PRELIMINARES DE ENGENHARIA E AFINS

O grupo de produtos - Estudos Preliminares de Engenharia e Afins - será avaliado de acordo com os três critérios a seguir:

- Inventário de condições existentes;
- Modelagem operacional; e
- Estimativa de CAPEX e OPEX.

Os descritores desses critérios são apresentados a seguir.

a) **Inventário de condições existentes:** esse critério é caracterizado pelos seguintes elementos:

- Descrição, avaliação e detalhamento do patrimônio existente;
- Descrição atual da capacidade instalada de operações;
- Identificação dos gargalos físicos e operacionais; e
- Validação da capacidade instalada para as projeções.

b) **Modelagem operacional:** esse critério é caracterizado pelos seguintes descritores:

- Análise das restrições de movimentação de cargas;
- Análise das restrições de tráfego de embarcações;
- Análise de interferência entre as operações dos terminais;
- Plano para solução das restrições analisadas;
- Elaboração de anteprojeto de engenharia:
 - Fases/etapas de implantação,
 - Adequação às projeções de demanda,
 - Especificações técnicas e maximização da eficiência,
 - Especificações técnicas e maximização do retorno,
 - Base de sustentação nos cenários do estudo de mercado,
 - Elementos do projeto básico - Lei nº 8.987/95,
 - Especificação dos métodos construtivos,

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.



- b.5.8) Especificação do cronograma de execução da obra,
- b.5.9) Apresentação de desenhos esquemáticos e croquis,
- b.5.10) Consideração das normas da ANTAQ e ABNT aplicáveis:

c) **Estimativa de CAPEX e OPEX:** esse critério é caracterizado pelos seguintes descritores:

- c.1) Qualidade da estimativa dos investimentos;
- c.2) Qualidade da estimativa dos preços;
- c.3) Detalhamento do custo global dos investimentos;
- c.4) Detalhamento do custo do capital;
- c.5) Detalhamento do custo operacional:
- c.5.1) Custos de pessoal,
- c.5.2) Material de consumo,
- c.5.3) Serviços públicos,
- c.5.4) Serviços contratados ou terceirizados,
- c.6) Avaliação dos impactos jurídicos (operadores e agentes).

GRUPO 3 - ESTUDOS AMBIENTAIS PRELIMINARES

O grupo de produtos - Estudos Ambientais Preliminares - será avaliado de acordo com os seguintes critérios:

- a) Avaliação dos impactos/riscos ambientais;
- b) Identificação e precificação dos passivos ambientais;
- c) Avaliação da adequação dos estudos às práticas ambientais;
- d) Avaliação das medidas mitigadoras de problemas ambientais;
- e) Planejamento para o licenciamento ambiental;

Esses critérios são de descrição direta, não necessitando de descritores para sua caracterização.

GRUPO 4 - AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

O grupo de produtos - Avaliação Econômico-Financeira - será avaliado de acordo com os seguintes critérios:

- a) Modelagem econômico-financeira pelo fluxo de caixa descontado;
- b) Análise da viabilidade econômico-operacional; e
- c) Qualidade dos insumos do fluxo de caixa.

Os descritores "a) Modelagem econômico-financeira pelo fluxo de caixa descontado" e "b) Análise da viabilidade econômico-operacional privada" são de descrição direta, não necessitando de descritores para sua caracterização. Já os critérios c) e d) possuem descritores que são apresentados a seguir.

c) **Análise da viabilidade econômico-operacional pública:** esse critério é caracterizado pelos seguintes descritores:

- c.1) Impactos econômicos na região de abrangência do porto; e
- c.2) Benefícios econômicos totais aos usuários.
- d) **Qualidade dos insumos do fluxo de caixa:** esse critério é caracterizado pelos seguintes descritores:
 - d.1) Estudos de demanda;
 - d.2) Estimativas das receitas;
 - d.3) Custos de operação;
 - d.4) Custos de manutenção e expansão;
 - d.5) Custos ambientais;
 - d.6) Investimentos;
 - d.7) Impactos financeiros decorrentes da análise de risco;
 - d.8) Metodologia de cálculo do custo de capital (WACC);
 - d.9) Técnicas de determinação da viabilidade econômica:
 - d.9.1) Valor Presente Líquido,
 - d.9.2) Taxa Interna de Retorno,
 - d.9.3) Taxa Interna de Retorno Modificada,

- d.9.4) Período de recuperação do capital descontado, e
- d.9.5) Premissas de financiamento, tributárias e macroeconômicas.

B - Fase de Avaliação Informacional

A avaliação dos critérios de cada grupo de produtos considerará determinados atributos de avaliação. Esses atributos de avaliação têm seus valores estabelecidos numa escala de 0 a 100, onde os extremos representam a ausência do elemento na análise (0) e o atendimento pleno dos requisitos (100), da seguinte forma:

Interpretação	NQi
Ausência do elemento na análise	0
Atende minimamente aos requisitos	25
Zona intermediária	50
Atende parcialmente aos requisitos	75
Atende plenamente aos requisitos	100

A seguir, tem-se uma representação da forma como a avaliação é realizada:

GRUPO	CRITÉRIOS (i)	NQi
GRUPO 1 - ESTUDOS DE MERCADO	a) Avaliação da demanda e da competição.	
	b) Avaliação de receitas.	
	c) Análise de cenários.	
GRUPO 2 - ESTUDOS PRELIMINARES DE ENGENHARIA E AFINS	a) Inventário de condições existentes.	
	b) Modelagem operacional.	
	c) Estimativa de CAPEX e OPEX.	
GRUPO 3 - ESTUDOS AMBIENTAIS PRELIMINARES	a) Avaliação dos impactos/riscos ambientais.	
	b) Identificação e precificação dos passivos ambientais.	
	c) Avaliação da adequação dos estudos às práticas ambientais.	
	d) Avaliação das medidas mitigadoras de problemas ambientais.	
	e) Planejamento para o licenciamento ambiental.	
GRUPO 4 - AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA	a) Modelagem econômico-financeira pelo fluxo de caixa descontado.	
	b) Análise da viabilidade econômico-operacional.	
	c) Qualidade dos insumos do fluxo de caixa.	

O atributo de avaliação de cada critério descritivo é simbolizado por $NQ_{i,g}$, onde i refere-se ao critério em consideração, sendo que o número de critérios é diferenciado entre os grupos de produtos ($i = a, \dots, z$).

Logo, a nota de qualidade do grupo de produtos g é dada pela média aritmética simples das notas de qualidade individuais:

$$NQG = \frac{\sum_{i=a}^z NQ_{i,g}}{n}$$

$n = n^\circ$ de critérios do grupo "g"

Por fim, a nota de qualidade final alcançada pelo estudo técnico apresentado é dada pela média aritmética simples das notas de qualidade dos grupos de produtos.

$$NQT = \frac{\sum_{g=1}^4 NQG}{4}$$

Estudos que não obtiverem um mínimo de 60 na Nota de Qualidade Total (NQT) serão descartados.

C - Hierarquização e Seleção dos Estudos

Os estudos apresentados para uma mesma área de arrendamento ou concessão serão hierarquizados de acordo com a nota de qualidade total (NQT) obtida, onde a nota máxima representará o estudo vencedor no quesito de qualidade técnica.

II - AVALIAÇÃO DO VALOR DOS ESTUDOS

Caso mais de um proponente se apresente para o desenvolvimento dos estudos, após ter sido concluída a avaliação da qualidade técnica dos estudos, passa-se à avaliação do valor para a elaboração dos estudos.

Essa avaliação considera que o estudo para uma dada área de arrendamento ou concessão que tiver o menor preço deve receber a nota máxima (100), enquanto que os demais estudos técnicos receberão notas de acordo com a distância entre seu preço e o preço mínimo apresentado, de acordo com a tabela abaixo:

Hierarquia - menor preço	NP
EVTEA para determinada área de arrendamento ou concessão - menor preço	100
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (< 10%)	90
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (10% ≤ preço < 20%)	80
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (20% ≤ preço < 30%)	70
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (30% ≤ preço < 40%)	60
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (40% ≤ preço < 50%)	50
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (50% ≤ preço < 60%)	40
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (60% ≤ preço < 70%)	30
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (70% ≤ preço < 80%)	20
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença de preço (80% ≤ preço < 90%)	10
EVTEA para determinada área ou concessão - diferença ≥ 90%	0

III - AVALIAÇÃO GLOBAL DOS ESTUDOS TÉCNICOS

Para os casos de mais de um proponente, a avaliação global do Estudo Técnico (NGE) de uma determinada área de arrendamento ou concessão considera a soma ponderada das notas obtidas na etapa I - de avaliação da qualidade técnica - e na etapa II - de avaliação do custo, de acordo com a equação:

$$NGE = NQT \times w_{NQT} + NP \times w_{NP}$$

onde

w_{NQT} é o peso da nota da qualificação técnica,

NP é a nota do preço apresentado,

w_{NP} é o peso da nota do preço apresentado.

Considerando-se que os pesos tenham uma distribuição de 70% para a avaliação da qualidade técnica e de 30% para a avaliação do custo, a equação toma a forma:

$$NGE = NQT \times 0,7 + NP \times 0,3$$

No caso de apresentação de um único estudo de estudo, para a área, será considerado $NGE = NQT$.

IV - CÁLCULO DO VALOR DE RESSARCIMENTO DOS ESTUDOS TÉCNICOS

A nota da avaliação da qualidade técnica (NQT) é a referência para a determinação do valor de ressarcimento do estudo vencedor da disputa por determinada área de arrendamento ou concessão. Ou seja, ao valor proposto pela empresa autorizada a realizar os estudos, aplicar-se-á a nota de qualidade técnica convertida em percentual, chegando-se ao valor de ressarcimento.

¹ BANCO MUNDIAL. 5. ed. *Diretrizes para Seleção e Contratação de Consultores pelos Mutuários do Banco Mundial*. Washington: IBRD, 1997.



Ofício nº 78/2013-DG

Brasília, 11 de outubro de 2013.

A Sua Excelência o Senhor,
MINISTRO AUGUSTO NARDES
Presidente do Tribunal de Contas da União – TCU
SAFS Quadra 4, Lote 1, CEP 70042-900 – Brasília - DF

Assunto: Resolução nº 3094-ANTAQ e outros

Excelentíssimo Senhor Ministro,

1. Ao tempo que o cumprimento, encaminho cópia da Resolução nº 3094-ANTAQ, de 11 de outubro de 2013, que aprova as minutas de editais e de contratos de arrendamento e os estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental referentes aos certames licitatórios para a exploração de áreas e instalações portuárias nos portos organizados de Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e terminais de Outeiro e Miramar.
2. Faço seguir, anexo, os seguintes documentos:
 - a) Exposição de motivos;
 - b) Cópia impressa da Nota nº 853/2013/STN, emitida pela Secretaria do Tesouro Nacional da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, que versa sobre a modelagem econômico-financeira aplicada aos leilões de concessões de portos e arrendamentos do Programa de Investimento em Logística, e
 - c) Via impressa e digital das minutas de editais e de contratos de arrendamento e os estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental respectivos.
3. Permaneço à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

MARIO POVIA
Respondendo pela Diretoria-Geral

RECEBI O ORIGINAL
Em. 11 / 10 / 13
DANI F. G. BARBERA



Ofício nº 38/2013-GAB

Brasília, 17 de outubro de 2013.

A Sua Senhoria a Senhora
CARLA GARCIA PROTÁSIO
Diretora da 2ª Diretoria/Sefid-1
1ª Secretária de Fiscalização de Desestatização e Regulação
Tribunal de Contas da União – TCU
SAFS Quadra 4, Lote 1
CEP.: 70.042-900 – Brasília/BA

Assunto: Bloco 1 de Licitações Portuárias - áreas e instalações portuárias nos portos organizados de Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e terminais de Outeiro e Miramar.

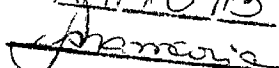
Senhora Diretora,

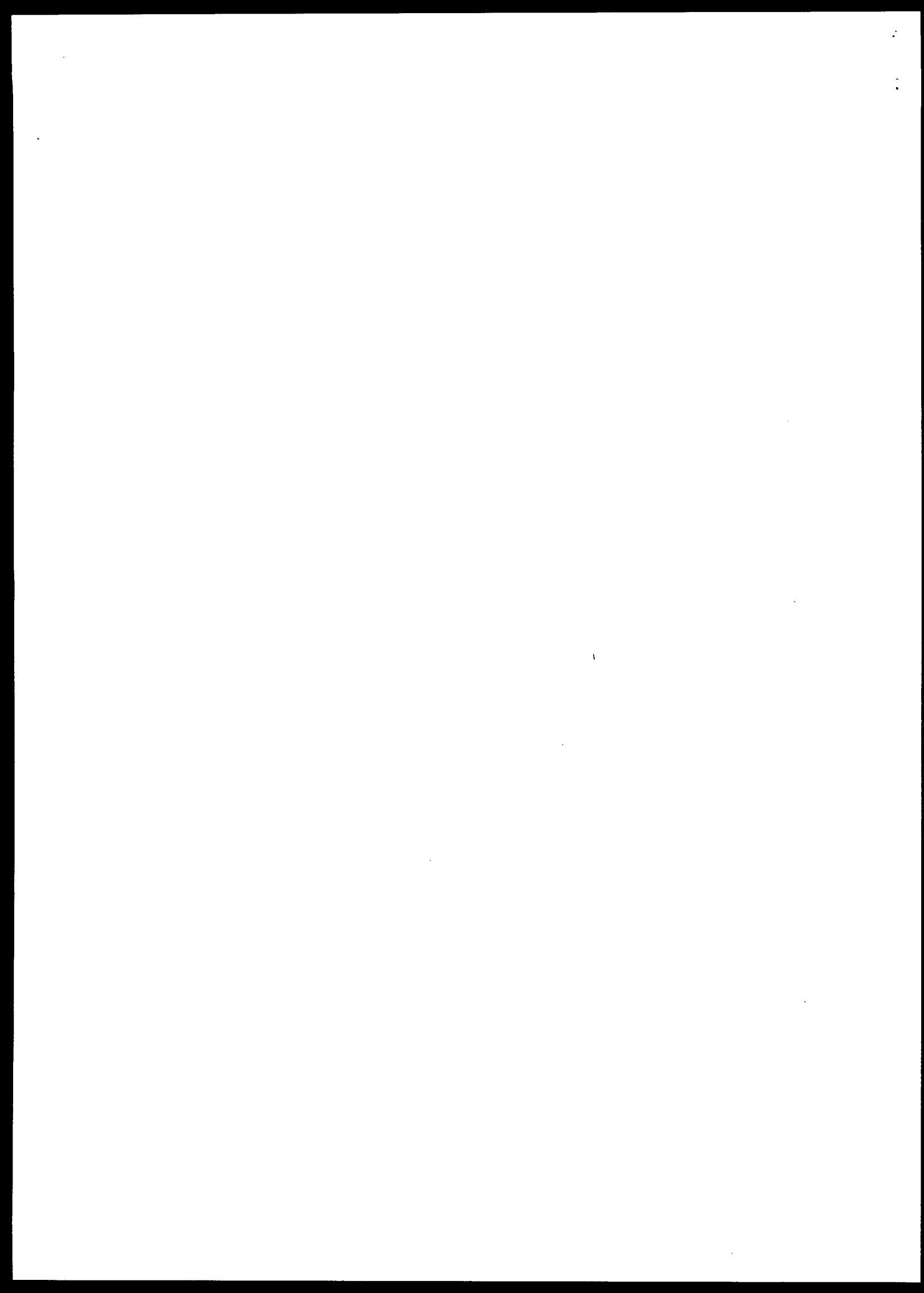
1. Conforme solicitação, encaminho as notas técnicas finais relativas aos estudos dos projetos de arrendamentos incluídos no Bloco 1, realizados após a Consulta e Audiências Públicas nº 03/2013 e nº 04/2013, que subsidiaram o encaminhamento dos documentos ao TCU.
2. Por fim, ratifico os documentos referentes ao Bloco 1 de Licitações Portuárias enviados por meio do Ofício 38/2013-GAB/ANTAQ.
3. Permaneço à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,


AGUINALDO JOSÉ TEIXEIRA
Chefe de Gabinete



RECEBI O ORIGINAL
Em 17/10/13 20 CD:

14:31



ACÓRDÃO Nº 1077/2015 – TCU – Plenário

1. Processo TC 029.083/2013-3
2. Grupo II – Classe I – Pedido de Reexame.
3. Recorrente: Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR.
4. Unidades: Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq e Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR.
5. Relator: Ministro Aroldo Cedraz.
- 5.1. 1º Revisor: Ministro Raimundo Carreiro.
- 5.2. 2º Revisor: Ministro Bruno Dantas.
- 5.3. 3º Revisor: Ministro Vital do Rêgo.
- 5.4. 4º Revisor: Ministro Walton Alencar Rodrigues.
- 5.5. Relator da deliberação recorrida: Ministra Ana Arraes.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Serur.
8. Advogados constituídos nos autos: não há.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de desestatização, ora em fase de pedido de reexame interposto contra o Acórdão 3.661/2013-Plenário;

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão plenária, diante das razões expostas pelo relator e com fundamento no art. 48 da Lei 8.443/1992, c/c os arts. 277, inciso II, e 286 do Regimento Interno/TCU, em:

9.1. conhecer do pedido de reexame interposto pela Secretaria de Portos da Presidência da República e, quanto ao mérito, dar-lhe provimento parcial, de modo a:

9.1.1. retirar a exigência de utilização da regulação por tarifa-teto, porquanto esta se mostra como uma dentre as opções de metodologias de regulação tarifária aplicáveis à modelagem dos arrendamentos a serem leiloados, sendo da competência do poder concedente a escolha da metodologia a ser utilizada;

9.1.2. considerar constitucionais e legais os critérios de julgamento da licitação adotados pela SEP e pela Antaq, em especial a opção pelo julgamento em função da maior capacidade de carga movimentada com preço negociado entre arrendatário e beneficiário, submetido a controle regulatório subsidiário;

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:

“(…)

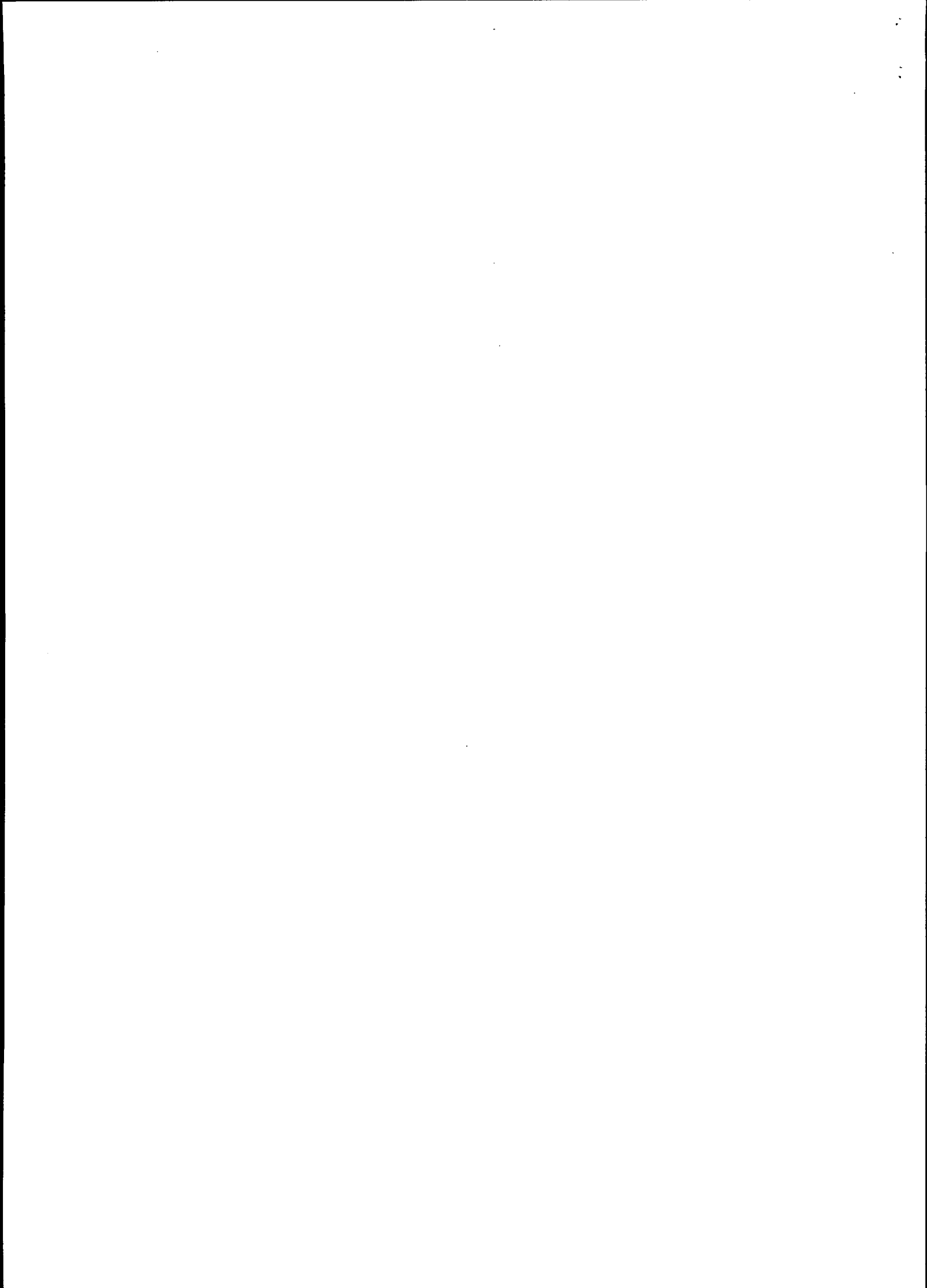
9.1.13. *justificação dos preços e tarifas utilizados nos estudos de viabilidade e fundamentação, de maneira consistente, da metodologia de coleta dos preços e tarifas utilizados na alimentação dos fluxos de caixa;*

9.1.14. *fundamentação da política tarifária a ser aplicada em todos os estudos de viabilidade das concessões de arrendamentos portuários, envolvendo uma análise regulatória, econômica, concorrencial e de custo-benefício, que permita avaliar a necessidade, a adequação e a proporcionalidade do estabelecimento de tarifas reguladas ou do regime de preços (liberdade tarifária);*

9.1.15. *revisão da modelagem empregada no terminal STS13, de forma que os preços ou tarifas reguladas estabelecidos sejam devidamente fundamentados, a fim de refletir a variedade de cargas movimentadas no terminal;*

(…)

9.1.17. *inclusão, nos contratos de arrendamentos portuários submetidos à regulação tarifária, de cláusula de revisão tarifária periódica, observando a metodologia a ser definida pela Antaq, de forma a manter a modicidade tarifária e o equilíbrio do contrato;”*



9.2. alertar a Secretaria de Portos da Presidência da República e a Antaq que, dada a forma escolhida para o arrendamento de terminais portuários, os critérios e regras do edital relativos aos parâmetros de desempenho e operacional dos terminais a serem arrendados não viabilizam, isoladamente, a consecução dos princípios constitucionais e das diretrizes legais, competindo ao órgão regulador a expedição de regras complementares tendentes ao devido tratamento das internalidades incidentes sobre o arrendamento de terminais portuários, de modo a minimizar o tempo máximo de parada de carga movimentada em área primária do terminal e mecanismos antitruste para o caso de cadeias verticalizadas;

9.3. alertar a Secretaria de Portos da Presidência da República e a Antaq que, dada a forma escolhida para o arrendamento de terminais portuários, os critérios e regras do edital relativos aos parâmetros de desempenho e operacional dos terminais a serem arrendados não viabilizam, por si mesmos, a consecução dos princípios constitucionais e das diretrizes legais, competindo ao órgão regulador a expedição de regras complementares tendentes ao devido tratamento das externalidades incidentes sobre o arrendamento de terminais portuários, de modo ao tratamento sistêmico da operação de portos (rubrica frete), visando a qualidade, desempenho, competitividade, modicidade tarifária e proteção dos usuários e arrendatários, incluída aí normas de regulação e fiscalização das companhias de navegação, brasileiras ou não, de modo a criar mecanismos facilitadores de transferência, ainda que parcial, aos usuários das melhorias decorrentes dos novos arrendamentos de terminais portuários;

9.4. dar ciência à Secretaria de Portos e à Antaq do recomendável desenvolvimento de critérios, em especial: tarifa-meta a ser utilizada pela Antaq como mecanismo gerencial de monitoramento e consecução de preços compatíveis com o mercado internacional; tempo-meta de espera de embarcações na área de fundeio, ou de caminhões em retro-áreas ou rodovias, para o início das operações de carregamento/descarregamento; eficiência-meta do arrendatário no embarque/desembarque de cargas; satisfação-meta dos usuários dos terminais arrendados;

9.5. determinar à Secretaria de Portos e à Antaq que remetam a este Tribunal, para análise no próximo estágio deste processo de desestatização, os critérios utilizados para a fundamentação da política tarifária de cada arrendamento, de maneira a evidenciar as diferentes estratégias regulatórias, inclusive quanto à alimentação do fluxo de caixa, especialmente quando forem adotadas soluções tarifárias distintas entre terminais análogos, bem assim os mecanismos de proteção aos direitos dos usuários em caso de aplicação do regime de liberdade tarifária;

9.6. deixar assente que o Tribunal de Contas da União, no uso de suas competências constitucionais, exerce o controle do poder discricionário da administração pública, através da proteção e concretização dos princípios constitucionais e diretrizes legais aplicáveis, bem assim pelo critério da razoabilidade, controlando eventuais omissões, excessos ou insuficiências na atuação os órgãos e entidades envolvidos;

9.7. manter em seus exatos termos os demais subitens do Acórdão 3.661/2013-Plenário e, quanto ao item 9.1.15, na compreensão detalhada no item 29 do Voto do Ministro Relator;

9.8. esclarecer à Secretaria de Portos da Presidência da República que quaisquer dos terminais portuários previstos no Bloco I da Portaria 38/2013 da SEP/PR podem ser licitados imediatamente de forma isolada ou em sub-blocos, desde que sejam atendidas, em relação à respectiva área portuária, as condicionantes específicas consignadas no Acórdão 3.661/2013-Plenário;

9.9 determinar à Antaq e à Secretaria de Portos que, no edital de licitação da área STS-4, do Porto de Santos, do Bloco I, se for o caso, faça expressa menção a quaisquer restrições judiciais, a exemplo da existência da ADPF 316, que tramita no STF, com medida cautelar concedida a favor da União, bem como administrativas que, na época da realização do referido certame, incidam sobre a determinada área licitada e que possam, no futuro, causar impacto na eventual contratação decorrente;

9.10 autorizar a Antaq e a Secretaria de Portos, com o fito de evitar o retardamento das licitações para arrendamentos de áreas portuárias, a substituir as novas audiências públicas determinadas no subitem 9.7.3 do Acórdão 3.661/2013-Plenário – voltadas à rediscussão das modificações intercorrentes nos procedimentos voltados aos arrendamentos enfocados neste processo –, pela possibilidade de acompanhamento concomitante dos estudos e procedimentos afetos às referidas

licitações, a ser franqueada aos interessados (autoridades municipais, órgãos de controle e demais interessados);

9.11. recomendar à Antaq que proceda a amplo diagnóstico acerca de sua situação atual, com a indicação de suas fragilidades e forças, bem como dos desafios futuros a serem enfrentados, consubstanciado em um sistema de planejamento institucional, com vistas a elaborar medidas que visem a fortalecer sua atuação, gestão e governança, para que aquela unidade possa melhor desempenhar suas competências legais e normativas em benefício da sociedade brasileira;

9.12. determinar à Segecex que autue processo destinado ao desenvolvimento de metodologia de controle externo sob a lógica da governança pública, de modo a sua adequação à nova modelagem de concessão portuária tratada nestes autos e as aspirações da Lei 12.815/2013, submetendo ao Relator em prazo razoável para a devida apreciação pelo Plenário deste Tribunal;

9.13. orientar à SeinfraHid para que utilize, na apreciação das ações em curso e a serem editadas em função das determinações supra, os critérios definidos neste Acórdão, bem assim determinar que acompanhe a efetiva implementação dos cronogramas de ações e normas viabilizadoras do novo modelo, com foco em resultados de efetiva melhoria do setor;

9.14. determinar à SeinfraHid que, no prazo de 90 dias, finalize auditoria de forma a:

9.14.1. avaliar o cronograma de implementação das medidas já em curso e plano para a edição de solução tendente à definição de mecanismos, modelagem, critérios e parâmetros regulatórios que atendam os princípios constitucionais e as diretrizes legais, consoante estabelecido neste Acórdão, inclusive medidas inerentes a retro-áreas portuárias e estações aduaneiras interiores, de modo a mitigar as causas de ineficiência do setor e os efeitos das internalidades e das externalidades sobre o sucesso da modelagem de arrendamento sob análise, o que não impede a continuidade dos procedimentos licitatórios relativos ao Bloco I;

9.14.2. aferir o progresso de medidas tendentes à melhoria da capacidade da Antaq de controlar e de regular os preços praticados por arrendatárias e os indicadores de qualidade e desempenho, em especial no caso de licitação por maior capacidade de movimentação de carga, e projeção das ações destinadas à dotar a Agência de recursos humanos, materiais, tecnológicos e orçamentários compatíveis com o encargo, tais como concursos públicos, desenvolvimento de metodologias, tecnologia da informação, entre outras;

9.14.3. verificar o andamento de planos de cooperação entre Secretaria dos Portos/Antaq com outros ministérios, em especial o da Fazenda (aduana) Saúde/Anvisa (fiscalização sanitária) e Agricultura, Pecuária e Abastecimento (vigilância agropecuária), em cuja concepção esteja a ideia de 'cadeia' ou 'ciclo' de operação portuária, no sentido de redução de gargalos que afetam os indicadores e custos dos portos brasileiros, tais como a construção de um regime de eficiência e eficácia aduaneira e de fiscalização sanitária e agropecuária, de modo a adotar boas práticas internacionais;

9.15. determinar, ainda, à SeinfraHid que:

9.15.1 obtenha mediante diligência — e utilize como subsídio à análise dos demais estágios de desestatização — os estudos até aqui produzidos pela Autoridade do Porto de Rotterdam, pelo Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (Centran) e pela Universidade Federal de Santa Catarina, no interesse da Secretaria de Portos da Presidência da República, no âmbito do Plano Nacional de Logística Portuária;

9.15.2 autue processo de representação para apurar os fatos noticiados pelas autoridades municipais de Santos-SP mediante o Ofício 528/2014-GPM-E, de 4/11/2014 — a sinalizar supostas irregularidades na prorrogação do Contrato de Arrendamento PRES 41/97, referente à área STS-4 ("Grãos – Ponta da Praia) — e, se necessário, proponha a suspensão cautelar dos procedimentos;

9.16. dar ciência deste *decisum* à recorrente e, em complemento ao subitem 9.9 do acórdão recorrido, à Casa Civil da Presidência da República, ao Ministério da Fazenda, ao Ministério da Saúde, ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, ao Ministério da Defesa, ao Ministério da Justiça, ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, ao Conselho Nacional de Desestatização, à Comissão Nacional das Autoridades nos Portos, à Agência Nacional de Vigilância Sanitária, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, ao Grupo de Trabalho de Modernização da



Gestão Portuária e ao Deputado Milton Monti, Presidente da Subcomissão de Portos da Câmara dos Deputados.

10. Ata nº 16/2015 – Plenário.

11. Data da Sessão: 6/5/2015 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-1077-16/15-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Augusto Nardes (na Presidência), Walton Alencar Rodrigues (4º Revisor), Benjamin Zymler, Aroldo Cedraz (Relator), Raimundo Carreiro (1º Revisor), José Múcio Monteiro, Ana Arraes, Bruno Dantas (2º Revisor) e Vital do Rêgo (3º Revisor).

13.2. Ministra que não participou da votação: Ana Arraes.

13.3. Ministro-Substituto convocado que votou em 29/4/2015: Marcos Bemquerer Costa.

13.4. Ministro-Substituto presente que alegou impedimento na Sessão: André Luís de Carvalho.

(Assinado Eletronicamente)
JOÃO AUGUSTO RIBEIRO NARDES
na Presidência

(Assinado Eletronicamente)
AROLD O CEDRAZ
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)
PAULO SOARES BUGARIN
Procurador-Geral

ACÓRDÃO Nº 2413/2015 – TCU – Plenário

1. Processo TC 029.083/2013-3.
- 1.1. Apensos: TC 003.225/2015-1; TC 029.652/2013-8; TC 004.181/2015-8; TC 032.950/2013-6; TC 029.596/2013-0; TC 002.988/2014-3; TC 031.834/2013-2
2. Grupo I – Classe V – Desestatização.
3. Interessado: Tribunal de Contas da União.
4. Unidades: Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq e Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR.
5. Relatora: ministra Ana Arraes.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária (SeinfraHidroFerrovia).
8. Representação legal: não há.
9. Acórdão:

VISTO, relatado e discutido este acompanhamento do 1º estágio da concessão dos arrendamentos de áreas e instalações portuárias integrantes do Bloco 1, Fase 1, do Programa de Investimentos em Logística (PIL), que abrange os portos de Santos, Vila do Conde e Terminais de Outeiro e Miramar, a ser realizada sob a égide da Lei 12.815/2013.

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pela relatora e com fundamento nos arts. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c os arts. 1º, inciso XV, e 250, incisos II e III, do Regimento Interno e art. 7º, inciso I, da IN TCU 27/1998, em:

9.1. considerar cumpridas as determinações dos subitens 9.1.13, 9.1.14 e 9.1.17 do acórdão 3.661/2013-Plenário, posteriormente alteradas pelo acórdão 1.077/2015-Plenário, e do item 9.5 do acórdão 1.077/2015-Plenário no que se refere ao Bloco 1, Fase 1, do programa de arrendamentos portuários;

9.2. comunicar à Secretaria de Portos da Presidência da República e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que, dentro do escopo delimitado para o 1º estágio de fiscalização de concessões pela IN TCU 27/1998, que abrange os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo concessório do Bloco 1, Fase 1, do programa de arrendamentos portuários;

9.3. determinar à SEP/PR e à Antaq que, ao enviar a documentação pertinente ao 2º estágio de fiscalização, nos termos definidos nos artigos 7º e 8º da IN TCU 27/1998, comprovem a este Tribunal que, em relação aos terminais OUT01, OUT02 e OUT03, foram adotadas medidas que mitiguem os riscos decorrentes do insucesso na adjudicação de um dos terminais e do inadimplemento ou atraso de um dos concessionários na realização da contraparte nos investimentos e atividades atribuídos simultaneamente à responsabilidade dos três futuros arrendatários;

9.4. determinar à SEP/PR e à Antaq que, para os próximos blocos do programa de concessões portuárias, apresentem fundamentação consistente para adoção ou não de regras de vedação à adjudicação de mais de um terminal a um mesmo proponente;

9.5. recomendar à SEP/PR e à Antaq que:

9.5.1. façam constar, no sítio oficial na Internet criado para abrigar dados relativos aos arrendamentos portuários, todas as explicações encaminhadas a este Tribunal sobre os quantitativos dos projetos, de forma a que os licitantes venham a ter informações mais completas sobre o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental desenvolvido pelo poder público;

9.5.2. avaliem a pertinência de alterar a matriz de riscos definida para a atual fase de concessões portuárias, de modo a atribuir ao Poder Concedente o encargo de obter licença prévia para os terminais *greenfield* e reservar a obtenção das demais licenças ambientais aos arrendatários;

9.5.3. nos próximos processos de concessões portuárias, envidem esforços para evitar incluir, nos contratos de arrendamento, obrigações de fazer na modalidade solidária, ante o elevado risco de imputação recíproca de culpa pelo inadimplemento entre os coobrigados;

9.6. dar ciência à SEP/PR e à Antaq de que a eventual autorização contratual ou regulamentar para alienação de controle acionário de empresas arrendatárias de áreas portuárias após o início de processo de declaração de caducidade do respectivo processo de arrendamento por inadimplência da arrendatária no cumprimento das metas pactuadas não se coaduna com o princípio do “serviço adequado” previsto no art. 6º da Lei 8.987/1995 (Lei Geral das Concessões);

9.7. determinar à SeinfraHidroFerrovia que verifique, no segundo estágio de fiscalização da Fase 1 do Bloco 1 de concessões portuárias, o efetivo cumprimento do item 9.5.2 do acórdão 1.555/2014-Plenário, que determinou à SEP/PR e à Antaq que façam constar, dos documentos que comporão as licitações, todas as explicações encaminhadas a esta Corte sobre os quantitativos dos projetos, de forma a que os licitantes venham a ter informações mais completas sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental desenvolvido pelo poder público;

9.8. enviar cópia do inteiro teor desta deliberação:

9.8.1. à Casa Civil da Presidência da República;

9.8.2. ao Conselho Nacional de Desestatização;

9.8.3. à Secretaria de Portos da Presidência da República;

9.8.4. à Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

10. Ata nº 39/2015 – Plenário.

11. Data da Sessão: 30/9/2015 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-2413-39/15-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Aroldo Cedraz (Presidente), Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler, Augusto Nardes, Raimundo Carreiro, José Múcio Monteiro e Ana Arraes (Relatora).

13.2. Ministro-Substituto convocado: André Luís de Carvalho.

13.3. Ministros-Substitutos presentes: Marcos Bemquerer Costa e Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)

AROLDO CEDRAZ
Presidente

(Assinado Eletronicamente)

ANA ARRAES
Relatora

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)

PAULO SOARES BUGARIN
Procurador-Geral



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

ANEXO II – OFÍCIO CIRCULAR Nº 22/2013/SEP, DE 29 DE JANEIRO DE 2013



**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE PORTOS**

Centro Empresarial Varig – SCN QD 04 – Pétala C – Cobertura – CEP 70.714-900
Telefone: 61 3411-3746 Fax: 61 3326-3025

Ofício Circular nº 022/2013/SEP/PR

Brasília, 29 de janeiro de 2013.

Assunto: Levantamento de Dados para a Elaboração de EVTEA.

Senhor Dirigente,

1. No momento em que o cumprimento, informo que esta Secretaria de Portos - SEP, juntamente com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, se encontra em fase de levantamento de dados existentes para a elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA's, que servirão de base para celebração de novos contratos de arrendamento bem como a renovação de arrendamentos vincendos, de acordo com as premissas emanadas pela Medida Provisória n.º 595/2012.
2. Dessa forma, solicito a Vossa Senhoria o levantamento das informações abaixo citadas relativas aos arrendamentos nos portos sob sua administração, conforme relação anexa, para remessa a esta SEP impreterivelmente até o dia 15/02/2013:
 - i. Lay-out geral (em formato CAD) do(s) porto(s) sob sua administração, incluindo limites da poligonal, acessos rodoviários, ferroviários, aquaviários e dutoviários;
 - ii. Desenhos (em formato CAD em escala adequada) disponíveis de batimetria (canais de acesso, bacia de evolução e berços), arranjos gerais de infraestrutura do porto (cais, píeres, molhes etc.), arranjos gerais das estruturas de armazenagem (tanques, silos, armazéns), desenhos das instalações acessórias (drenagem, esgoto, instalações de combate a incêndio) e arranjo geral de instalações elétricas;
 - iii. Profundidade mínima do canal de acesso (interno e externo), bacia(s) de evolução e dos berços (públicos ou arrendados);
 - iv. Lista contendo todas as embarcações que atracaram no porto em um ano completo, com, no mínimo, as seguintes informações: sentido (embarque ou desembarque), tipo do navio (ex: graneleiro, petroleiro etc.), natureza de carga movimentada, nome da embarcação, características físicas da embarcação (TPB, L, B e H), porto de origem, porto de destino, tempo de estadia no berço e prancha média.
 - v. Dados primários (sondagens geotécnicas, batimetrias, estudos de hidrodinâmica, arquivos de dragagem de manutenção) disponíveis: para estas informações será relevante o envio de informações próprias ou a serem obtidas com os empreendedores privados com empreendimentos instalados no complexo;
 - vi. Relação dos arrendamentos que compõem o complexo portuário indicando sua

localização, lay-out e apresentando, por arrendamento:


- a. Cópia do contrato vigente, inclusive os contratos de prorrogação "emergencial" com respectivos aditivos e anexos;
- b. Atual arrendatário (caso tenha havido transmissão de posse, destacar essa informação com a data e tipo de instrumento);
- c. Tipo de carga movimentada;
- d. Receitas e custos operacionais dos arrendatários e relatórios de custos anuais de manutenção;
- e. Inventário dos equipamentos em utilização por cada arrendatário, com maior grau de detalhamento possível (informando também se existem bem removíveis);
- f. Descrever, de modo sucinto, como é realizada a fiscalização contratual;
- g. Quais investimentos realizados no curso do contrato vigente (e destacar se houve autorização formal para a realização e se há informação acerca dos prazos para amortização desses investimentos);
- h. Lista de bens reversíveis vinculados ao arrendamento;
- i. Informar existência de pleitos, pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro e/ou ações judiciais envolvendo o arrendamento;
- j. Eventuais inadimplências contratuais existentes (inclusive natureza e valor);
- k. Valor de arrendamento pago - parcela patrimonial (R\$/m²) e variável (R\$/ton);
- l. Informar se existe passivo ou algum tipo de restrição ambiental e enviar cópia da licença ambiental vigente;
- m. Existência de disputas administrativas/judiciais sobre a área de algum arrendamento (citar qual);
- n. Informações acerca da regularidade imobiliária (enviar cópias das matrículas);

3. Além dos elementos acima elencados, é importante que também sejam fornecidas informações que possam interferir na elaboração do EVTEA, tais como a existência de eventuais problemas estruturais, restrições quanto à construção de alguma edificação específica, projetos relativos à mudança de acessos, restrições de operações nos berços existentes devido à necessidade de reforços/repotencializações etc.

4. Solicito, ainda, a indicação de um diretor responsável (nome, função, *e-mail* e telefone) para que esta Secretaria de Portos possa entrar em contato em caso de necessidade de informações adicionais. Ressalto que essa indicação deverá ser advinda dentre os diretores da instituição ou superior hierárquico.

5. As informações deverão ser encaminhadas em modelo próprio que será disponibilizado aos responsáveis indicados por essa Autoridade Portuária até segunda-feira, 04 de fevereiro de 2013.
6. Ademais, ressalto a importância de serem encaminhadas as respostas aos Ofícios Circulares (n.º 02 e 03) de *levantamento de custos unitários de obras realizadas*, enviados pela ANTAQ, caso tais informações ainda não tenham sido fornecidas.
7. Por fim, destaco que serão realizadas diligências por técnicos desta SEP para dirimir dúvidas que por ventura surjam na análise da documentação enviada.
8. Eventuais esclarecimentos complementares podem ser obtidos com Fábio Lavor (fabio.lavor@planalto.gov.br) ou pelo telefone (61) 9829-3272.
9. No aguardo do envio da documentação solicitada, esta Secretaria Executiva permanece à disposição de Vossa Senhoria.

Atenciosamente,


LEONIDAS CRISTINO
Ministro-Chefe da Secretaria de Portos
da Presidência da República



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

ANEXO III – PORTARIA SEP Nº 15, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2013



VI - encaminhar periodicamente ao Núcleo de Segurança e Credenciamento, relatórios sobre suas atividades de credenciamento e seu funcionamento, bem como daqueles por ele credenciados;

VII - notificar o Núcleo de Segurança e Credenciamento, imediatamente, quando da quebra de segurança das informações classificadas do próprio e daqueles Órgãos de Registro nível 2 e Postos de Controle por ele credenciados, inclusive as relativas a tratados, acordos ou qualquer outro ato internacional.

Art. 5º Compete ao Órgão de Registro nível 2:

I - realizar investigações para credenciamento e conceder as credenciais de segurança apenas às pessoas naturais a eles vinculadas;

II - encaminhar periodicamente relatórios de atividades ao Órgão de Registro nível 1 que o credenciou;

III - notificar o Órgão de Registro que o credenciou, imediatamente, quando da quebra de segurança das informações classificadas;

Art. 6º Compete ao Posto de Controle:

I - armazenar e controlar as informações classificadas, inclusive as credenciais de segurança, sob sua responsabilidade;

II - manter a segurança lógica e física das informações classificadas, sob sua guarda;

IV - encaminhar, periodicamente, ao Órgão de Registro que o credenciou relatórios de suas atividades;

V - notificar o Órgão de Registro que o credenciou, imediatamente, quando da quebra de segurança das informações classificadas por ele custodiadas;

Art. 7º O acesso, a divulgação e o tratamento de informação classificada em qualquer grau de sigilo ficarão restritos a pessoas que tenham necessidade de conhecê-la e que tenham Credencial de Segurança segundo as normas fixadas pelo GSI/PR, por intermédio do NSC, sem prejuízo das atribuições de agentes públicos autorizados por Lei.

Parágrafo único. O acesso à informação classificada em qualquer grau de sigilo à pessoa não credenciada ou não autorizada por legislação poderá, excepcionalmente, ser permitido mediante assinatura de Termo de Compromisso de Manutenção de Sigilo - TCMS, conforme Anexo I do Decreto nº 7.845, de 2012, pelo qual a pessoa se obrigará a manter o sigilo da informação, sob pena de responsabilidade penal, civil e administrativa, na forma da Lei.

Art. 8º A Credencial de Segurança, emitida pelo NSC e pelos Órgãos de Registro de nível 1 e 2, é considerada material de acesso restrito, sendo pessoal e intransferível, e com validade explícita na mesma.

Art. 9º As autoridades referidas nos incisos I, II e III do art. 30 do Decreto nº 7.724, de 2012, são consideradas credenciadas *ex officio* no exercício de seu cargo dentro de suas competências e nos seus respectivos graus de sigilo, respeitadas a necessidade de conhecer.

Parágrafo 1º. Toda autoridade referida nos incisos I e II do art. 30 do Decreto nº 7.724, de 2012, que tenha necessidade de conhecer informação classificada em grau de sigilo superior àquela para a qual são credenciadas *ex officio*, deverá possuir credencial de segurança no respectivo grau de sigilo, a ser concedida pelo órgão de registro ao qual estiver vinculada.

Art. 10. O suplente indicado e agente público ou militar designado para o desempenho de funções junto à Comissão Mista de Reavaliação de Informações Classificadas deverá possuir Credencial de Segurança para tratamento da informação classificada em qualquer grau de sigilo, válida exclusivamente no âmbito dos trabalhos da citada Comissão.

Art. 11. O credenciamento de segurança será realizado de acordo com os procedimentos constantes das normas complementares a serem expedidas pelo GSI/PR.

Art. 12. A verificação da Credencial de Segurança ou de documento similar emitido por outro país, quando se fizer necessária, será realizada pelo GSI/PR por intermédio do NSC.

Art. 13. Os Órgãos de Registro poderão firmar ajustes, convênios ou termos de cooperação com outros órgãos ou entidades públicas habilitadas, para fins de Credenciamento de Segurança, tratamento de informação classificada e realização de inspeção para habilitação ou investigação para Credenciamento de Segurança, observada a legislação vigente.

Art. 14. O ato da habilitação dos Órgãos de Registro e Postos de Controle lhe conferem a competência do previsto no art. 7º, art. 8º e art. 9º do Decreto nº 7.845, de 2012, respectivamente.

Art. 15. As áreas e instalações que contenham documento com informação classificada em qualquer grau de sigilo, ou que, por sua utilização ou finalidade, demandarem proteção, terão seu acesso restrito às pessoas autorizadas pelo órgão ou entidade.

Parágrafo único. As áreas ou instalações do Posto de Controle de cada órgão de registro e de entidades privadas são consideradas de acesso restrito.

Art. 16. Órgão ou entidade da iniciativa privada somente poderá ser habilitado como Posto de Controle, mediante solicitação ao Órgão de Registro nível 1 com o qual possuir vínculo de qualquer natureza.

Art. 17. Cabe ao Gestor de Segurança e Credenciamento:

I - a manutenção da qualificação técnica necessária à segurança de informação classificada, em qualquer grau de sigilo, no âmbito do órgão ou entidade com a qual mantém vínculo;

II - a implantação, controle e funcionamento dos protocolos de Documentos Controlados - DC e dos documentos classificados;

III - a conformidade administrativa e sigilo dos processos de credenciamento e habilitação dentro da competência do órgão ou entidade com a qual mantém vínculo;

IV - a proposição à Alta Administração de normas no âmbito do órgão ou entidade com a qual mantém vínculo, para o tratamento da informação classificada e para o acesso às áreas, instalações e materiais de acesso restritos;

V - a gestão dos recursos criptográficos, das Credenciais de Segurança e dos materiais de acesso restrito;

VI - o assessoramento da Alta Administração do órgão ou entidade com a qual mantém vínculo, para o tratamento de informações classificadas, em qualquer grau de sigilo; e,

VII - a promoção da capacitação dos agentes públicos ou militares responsáveis pelo tratamento de informação classificada, em qualquer grau de sigilo.

Parágrafo único. A gestão de segurança e credenciamento no que se refere ao tratamento de informação classificada, em qualquer grau de sigilo, abrange ações e métodos que visam à integração das atividades de gestão de risco e de continuidade das ações de controle, acesso, credenciamento e suas capacitações.

Art. 18. Os ministérios e órgãos de nível equivalente que demandarem o tratamento de informação classificada, em qualquer grau de sigilo, deverão, tão logo desejarem, solicitar ao GSI/PR a sua habilitação como Órgão de Registro nível 1.

Parágrafo único. Os Órgãos de Registro nível 1 poderão habilitar quantos Órgãos de Registro nível 2 subordinados forem do seu interesse e conveniência.

Art. 19. A fiscalização prevista no inciso VI do art. 3º do Decreto nº 7.845, de 2012, será realizada por intermédio de visitas técnicas de equipe do NSC, quando se fizer necessário, bem como, por acompanhamento dos relatórios de conformidade a esta Instrução Normativa e respectivas Normas Complementares, que serão periodicamente enviados pelos Órgãos de Registro e Postos de Controle ao NSC.

Art. 20. Cabe a Alta Administração dos órgãos de registro prever recurso orçamentário específico para o custeio das inspeções, investigações, testes e visitas técnicas, determinadas nos incisos V do art. 3º, IV do art. 7º e art. 8º do Decreto nº 7.845, de 2012, e art. 19 da presente Instrução Normativa.

Art. 21. Na hipótese de troca e tratamento de informação classificada em qualquer grau de sigilo, com país ou organização estrangeira, o credenciamento de segurança no território nacional, se dará somente se houver tratado, acordo, memorando de entendimento ou ajuste técnico firmado entre o país ou organização estrangeira e a República Federativa do Brasil.

Art. 22. As tratativas para a consecução de atos internacionais que envolvam troca de informação classificada, após a manifestação do país interessado e da anuência do Ministério das Relações Exteriores, serão encaminhadas ao GSI/PR para articulação e entendimentos para a formalização.

Parágrafo único. A renegociação dos atos internacionais em vigor que envolvam troca de informação classificada deverá seguir os mesmos procedimentos do *caput*.

Art. 23. Os órgãos e entidades poderão expedir instruções complementares, no âmbito de suas competências, que detalhem suas particularidades e procedimentos relativos ao credenciamento de segurança e ao tratamento de informação classificada em qualquer grau de sigilo.

Art. 24. Toda quebra de segurança de informação classificada, em qualquer grau de sigilo, deverá ser informada imediatamente, pela Alta Administração do órgão ou entidade ao GSI/PR, relatando as circunstâncias com o maior detalhamento possível.

Art. 25. Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ ELITO CARVALHO SIQUEIRA

SECRETARIA DE PORTOS

PORTARIA Nº 15, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2013

O MINISTRO DE ESTADO CHEFE DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso de suas atribuições, e tendo em vista o disposto no art. 1º do inciso I, da Portaria nº 1.056, de 11 de julho de 2003, resolve:

Comunicar que publicou, em seu site eletrônico (www.portosdobrasil.gov.br), as informações relativas aos empreendimentos dentro dos Portos Marítimos Organizados, passíveis de serem licitados, conforme previsto no Artigo 49 da Medida Provisória nº 595/2012.

LEÔNIDAS CRISTINO

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ

RESOLUÇÃO HOMOLOGATÓRIA Nº 8, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2013

O DIRETOR PRESIDENTE DA COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (CDP), no uso de suas atribuições legais, resolve: I - homologar o Pregão Eletrônico CDP nº 55/2012, realizado no dia 14.01.2013 (Processo Licitação nº 4781/2012), referente a contratação de empresa especializada para a fabricação e montagem de tubulação de combustíveis no pier 100 do Terminal Petroquímico de Miramar, em conformidade com as condições estabelecidas no Edital, seu Termo de Referência / Especificações, Projetos, Planilhas e demais anexos e peças; II - adjudicar, em consequência, vencedora do referido Pregão, a empresa INDUNAVE SERVIÇOS NAVAIS E INDUSTRIAIS LTDA - EPP CNPJ nº 09.213.551/0001-08, por ter apresentado proposta de preço no valor global de R\$331.881,22 (trezentos e trinta e um mil oitocentos e oitenta e um reais e vinte e dois centavos), compatível com o valor orçado pela CDP, bem como por ter atendido a todas as exigências do Edital; III - encaminhar à GERJUR para elaboração do instrumento correspondente; IV - determinar a publicação deste ato no Diário Oficial da União.

CARLOS JOSÉ PONCIANO DA SILVA

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO

PORTARIA Nº 419, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2013

Autoriza o funcionamento jurídico de sociedade empresária de serviço aéreo público especializado.

A SUPERINTENDENTE DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO, designada pela Portaria nº 1.819, de 20 de setembro de 2011, no uso da competência outorgada pelo art. 39, inciso XXXVII, do Regimento Interno da ANAC, com a redação dada pela Resolução nº 245, de 04 de setembro de 2012, considerando o disposto na Portaria nº 190/GC-5, de 20 de março de 2011, e tendo em vista o que consta no Processo nº 00058.088609/2012-89, resolve:

Art. 1º Autorizar o funcionamento jurídico da sociedade empresária ORBISAT AEROLEVANTAMENTO LTDA., nova denominação proposta para a Brasiliana Empreendimentos e Participações Ltda., CNPJ nº 16.925.001/0001-87, com sede social em São José dos Campos (SP), como empresa exploradora de serviço aéreo público especializado na atividade aerolevanteamento, pelo prazo de 12 (doze) meses contados da data da publicação desta Portaria.

Parágrafo único. A exploração dos serviços referidos no *caput* fica condicionada à outorga de autorização operacional pela Diretoria Colegiada da ANAC, após o atendimento dos requisitos técnico-operacionais.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

DANIELLE PINHO SOARES ALCÂNTARA CREMA

PORTARIA Nº 420, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2013

Autoriza o funcionamento jurídico de sociedade empresária de taxi aéreo.

A SUPERINTENDENTE DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO, designada pela Portaria nº 1.819, de 20 de setembro de 2011, no uso da competência outorgada pelo art. 39, inciso XXXVII, do Regimento Interno da ANAC, com a redação dada pela Resolução nº 245, de 04 de setembro de 2012, considerando o disposto na Portaria nº 190/GC-5, de 20 de março de 2011 e tendo em vista o que consta no Processo nº 00058.004192/2013-91, resolve:

Art. 1º Autorizar o funcionamento jurídico da sociedade empresária RIO PURUS TAXI AÉREO LTDA, com sede social em Manaus (AM), como empresa exploradora do serviço de transporte aéreo público não-regular na modalidade taxi aéreo, pelo prazo de 12 (doze) meses contados da data da publicação desta Portaria.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

**ANEXO IV – PORTARIA SEP Nº 38/13, ANÁLISE TÉCNICA E PARECER
JURÍDICO**



Art. 1º Fica instituído Grupo de Trabalho com o objetivo de estabelecer as bases para a constituição de um Sistema Nacional de Enfrentamento à Homo-Lesbo-Transfobia e a promoção dos direitos de lésbicas, gays, bissexuais, travestis e transexuais - LGBT.

Art. 2º Integram o presente Grupo de Trabalho:

I - 1 (um) representante da Coordenação-Geral de Promoção dos Direitos de LGBT da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, que o coordenará;

II - 5 (cinco) conselheiros do Conselho Nacional de Combate às Discriminações - CNCD/LGBT; e

III - 1 (um) representante da Ouvidoria Nacional de Direitos Humanos da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República.

§ 1º Serão convidadas a integrar o Grupo de Trabalho instituído por esta Portaria:

I - 2 (dois) representantes do Fórum Nacional de Gestoras e Gestores LGBT;

II - 1 (um) representante da Secretaria de Promoção da Igualdade Racial da Presidência da República;

III - 1 (um) representante da Secretaria de Política para as Mulheres da Presidência da República;

IV - 1 (um) representante do Ministério da Educação;

V - 1 (um) representante do Ministério da Saúde;

VI - 1 (um) representante do Ministério da Justiça;

VII - 1 (um) representante da Ordem dos Advogados do Brasil; e

VIII - 1 (um) representante do Conselho Federal de Psicologia.

Art. 3º A Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República poderá, a seu critério, convidar pessoas com notório saber para integrar o presente Grupo de Trabalho.

Art. 4º As atividades de Secretaria-Executiva do Grupo de Trabalho serão exercidas pela Coordenação Geral de Promoção dos Direitos de LGBT da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, que deverá prover o apoio técnico administrativo e a infraestrutura necessária no seu funcionamento.

Art. 5º A participação no âmbito deste Grupo de Trabalho é de relevante interesse público e não será remunerada.

Art. 6º O Grupo de Trabalho apresentará relatório conclusivo no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 7º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

MARIA DO ROSÁRIO NUNES

SECRETARIA DE PORTOS

PORTARIA Nº 38, DE 14 DE MARÇO DE 2013

Autoriza a Estruturadora Brasileira de Projetos S.A. - EBP, CNPJ nº 09.376.475/0001-51 a desenvolver projetos e/ou estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações, de que trata o art. 21 da Lei nº 8.987/1995.

O MINISTRO DE ESTADO DA SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições conferidas pelo art. 24-A da Lei nº 10.283, de 28 de maio de 2003, c/c o disposto no art. 12, da Medida Provisória nº 595, de 07 de dezembro de 2012, e considerando o disposto no art. 21 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e pelo que consta do Processo Administrativo nº 00045.000438/2013-02, resolve:

Art. 1º Autoriza a empresa Estruturadora Brasileira de Projetos S.A. - EBP, CNPJ nº 09.376.475/0001-51 a desenvolver projetos, estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações destinados a subsidiar a Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR na preparação dos estudos que fundamentarão os procedimentos licitatórios das concessões de portos organizados e dos arrendamentos de instalações portuárias relacionadas no Anexo I desta Portaria.

§ 1º Os estudos técnicos de que trata o caput têm por escopo estruturar os diferentes aspectos relacionados a concessões de portos organizados e dos arrendamentos de instalações portuárias, abrangendo as seguintes áreas:

I - engenharia: situação e inventário atual dos portos e arrendamentos de instalações portuárias, obras de recuperação e/ou de ampliação de capacidade requeridas pelo porto, custos de manutenção e de ampliação de capacidade;

II - operação: aparelhamento, máquinas e equipamentos requeridos para operação do porto ou arrendamento de instalações portuárias e os custos associados;

III - meio ambiente: estudos e relatórios ambientais;

IV - demandas: reavaliação e validação das demandas para os horizontes de 2015, 2020, 2025 e 2030 com a avaliação de possíveis tendências até 2040, incluindo pesquisa de origem e destino;

V - capacidades: reavaliação e validação das capacidades existentes e necessárias para o atendimento das demandas para os horizontes de 2015, 2020, 2025 e 2030, com a avaliação de possíveis tendências até 2040;

VI - modelagem econômico-financeira: integração dos estudos de forma a estruturar os diferentes aspectos requeridos para a realização das concessões e dos arrendamentos de instalações portuárias, inclusive com a elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental - EVTEA;

§ 2º O prazo para elaboração dos estudos técnicos será de até duzentos e vinte e cinco dias, a contar da data de publicação desta portaria, podendo ser prorrogado a critério da administração.

§ 3º O valor máximo para eventual ressarcimento pelo conjunto dos projetos e estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações realizados não poderá ultrapassar 0,37103% do valor total estimado dos investimentos necessários à implementação de cada uma das concessões ou arrendamentos de instalações portuárias relacionadas no Anexo I e será limitado, ainda no total de R\$ 63.800.000,00 (sessenta e três milhões e oitocentos mil reais).

§ 4º Os estudos deverão ser entregues em duas vias físicas e duas vias eletrônicas.

Art. 2º A empresa autorizada deverá entregar os documentos abaixo relacionados nos seguintes prazos:

I - plano de trabalho: descrição detalhada das etapas do estudo que se pretende realizar e respectivos prazos de execução, até 10 dias;

II - equipe técnica: composição e carga horária prevista para a equipe técnica que realizará os estudos; até 20 dias; e

III - custos financeiros: descrição pormenorizada dos custos previstos para elaboração dos estudos, discriminados de forma a permitir, caso sejam aproveitados, análise por parte do poder concedente com vistas a seu futuro ressarcimento, até a data da entrega final dos estudos, conforme estabelecido no § 2º do artigo 1º desta Portaria.

Art. 3º A presente autorização é concedida sem caráter de exclusividade e:

I - não gera direito de preferência para a outorga das concessões e dos arrendamentos;

II - não obriga o Poder Público a realizar a licitação;

III - não cria, por si só, qualquer direito ao ressarcimento dos valores envolvidos na sua elaboração; e

IV - é pessoal e intransferível.

Parágrafo único. A autorização para a realização dos projetos e estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações realizadas pela autorizada não implica, em hipótese alguma, corresponsabilidade da União perante terceiros pelos atos praticados pela autorizada.

Art. 4º As pessoas físicas ou jurídicas da iniciativa privada interessadas em oferecer projetos e estudos técnicos objeto da presente Portaria, poderão apresentar requerimento de autorização junto à SEP/PR, no prazo de 20 dias, no qual constem as informações previstas nos incisos I, II e IV do art. 3º do Decreto nº 5977, de 2006.

§ 1º No requerimento de autorização de que trata o caput as empresas interessadas devem observar as condições estabelecidas nessa Portaria.

§ 2º Os estudos deverão ser feitos para todo o escopo previsto nos quatro blocos e somente serão avaliados se contemplarem conjuntamente os itens previstos no art. 1º, § 1º.

§ 3º Para todos os interessados em realizarem os estudos, serão disponibilizadas todas as informações necessárias para elaboração dos documentos previstos no art. 1º, § 1º e no art. 2º.

Art. 5º A avaliação e a seleção dos estudos técnicos de que trata a presente Portaria, a serem utilizados parcial ou integralmente, na eventual licitação, serão realizadas por uma Comissão específica a ser constituída para essa finalidade e em conformidade aos critérios estabelecidos no Decreto 5.977, de 2006.

Art. 6º Os valores relativos aos estudos técnicos selecionados conforme esta Portaria serão ressarcidos exclusivamente pelo vencedor da licitação, desde que utilizados no eventual certame.

Parágrafo único. A realização, ou não, do certame licitatório se dará em razão de conveniência e oportunidade, não gerando direito adquirido à realização do certame licitatório.

Art. 7º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

LEÔNIDAS CRISTINO

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico <http://www.in.gov.br/autenticidade.html>, pelo código 00012013031500006

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

ANEXO I

BLOCOS DE PROJETOS

Bloco 1

Empreendimentos em Portos da Região Norte

Table with 3 columns: PROJETO, AREA, DISPONIBILIDADE DA ÁREA. Lists various port projects in the North region.

Bloco 2

Empreendimentos em Portos da Região Nordeste

Table with 3 columns: PROJETO, AREA, DISPONIBILIDADE DA ÁREA. Lists various port projects in the Northeast region.



Diário 3
Empreendimentos em Portos da Região Sudeste

PAIS	AREA (m²)	RESPONSABILIDADE CALÍGRAF
BAHIA	16 400 00	MEDEIRA
PORTO DE JANEIRO	10 340 00	2025/2011
PORTO DE JANEIRO	46 194 14	0002/2011
PORTO DE JANEIRO	-	MEDEIRA
PORTO DE JANEIRO	-	MEDEIRA
SANTOS	27 500 00	MEDEIRA
SANTOS	43 430 00	0024/2011
SANTOS	26 115 00	0120/2011
SANTOS	14 844 00	0120/2011
SANTOS	81 440 00	0024/2011
SANTOS	15 420 00	0024/2011
SANTOS	31 500 00	0120/2011
SANTOS	31 500 00	0120/2011
SANTOS	42 220 13	0120/2011
SANTOS	2 000 000	22/00/2011
SANTOS	20 110 00	0120/2011
SANTOS	20 110 00	0120/2011
SANTOS	10 591 35	22/00/2011
SANTOS	20 000 00	2000/2011
SANTOS	6 000 00	0020/2011
SANTOS	30 000 00	0120/2011
SANTOS	10 000 00	0120/2011
SANTOS	27 000 00	0020/2011
SANTOS	11 500 00	MEDEIRA
SANTOS	18 300 00	MEDEIRA
SANTOS	11 400 00	MEDEIRA
SANTOS	14 220 17	MEDEIRA
SANTOS	6 000 00	ARENALIA
SANTOS	25 000 00	MEDEIRA
SANTOS	21 000 00	MEDEIRA
SANTOS	-	MEDEIRA
SANTOS	-	MEDEIRA
SÃO SEBASTIÃO	-	MEDEIRA
ITAPERUNA	11 000 00	0020/2011
ITAPERUNA	13 720 00	0020/2011
ITAPERUNA	-	MEDEIRA
ITAPERUNA	-	MEDEIRA
ITAPERUNA	2 710 00	MEDEIRA
ITAPERUNA	1 000 00	0020/2011
ITAPERUNA	14 211 91	0020/2011
ITAPERUNA	7 500 00	0020/2011
ITAPERUNA	5 300 00	0020/2011
ITAPERUNA	5 300 00	0020/2011
ITAPERUNA	30 000 00	0120/2011
ITAPERUNA	4 120 00	0020/2011

Diário 4
Empreendimentos em Portos da Região Sul

PAIS	AREA (m²)	RESPONSABILIDADE CALÍGRAF
BAHIA	-	MEDEIRA
BAHIA	-	MEDEIRA
BAHIA	14 430 00	MEDEIRA
BAHIA	10 000 00	MEDEIRA
BAHIA	10 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	27 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	700 00	MEDEIRA
PARANAGUA	1 351 50	04/05/16
PARANAGUA	15 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	42 000 00	0020/11
PARANAGUA	11 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	1 000 00	0040/11
PARANAGUA	25 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	10 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	27 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	151 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	27 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	17 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	20 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	31 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	31 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	11 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	11 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	29 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	130 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	60 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	-	MEDEIRA
PARANAGUA	342 000 00	MEDEIRA
PARANAGUA	-	MEDEIRA
SÃO FRANCISCO DO SUL	10 000 00	MEDEIRA
PORTO ALEGRE	13 500 00	MEDEIRA
PORTO ALEGRE	10 000 00	MEDEIRA
RIO GRANDE	61 000 00	0020/11
RIO GRANDE	-	21/11/2011
RIO GRANDE	-	23/02/2011
RIO GRANDE	31 211 20	MEDEIRA
RIO GRANDE	99 000 00	MEDEIRA
RIO GRANDE	-	MEDEIRA
COMPLEXO DO PORTO DE ABEUCIA	-	MEDEIRA

ANEXO II
TERMO DE REFERÊNCIA PARA O DESENVOLVIMENTO DE ESTUDOS (art. 21 da Lei nº 8.987/1995)

1. OBJETO

Os estudos técnicos e de viabilidade especificados neste termo de referência terão a função de subsidiar a estruturação da concessão para expansão, manutenção e exploração de portos organizados e dos arrendamentos de instalações portuárias relacionadas no Anexo I. Os estudos serão organizados em produtos, como especificados a seguir:

- (i) estudo de mercado;
- (ii) estudos preliminares de engenharia e afins;
- (iii) estudos ambientais preliminares;
- (iv) avaliação econômico-financeira;

2. PRAZO

O prazo para elaboração dos estudos será de 225 dias, a contar da data de publicação desta Portaria.

3. ESCOPO DO SERVIÇO

3.1. ESTUDO DE MERCADO

O estudo de mercado deverá conter avaliação da demanda e da competição, avaliação de receitas e análise de cenários. Tais componentes deverão ser apresentados de forma objetiva, atendendo para as descrições a seguir.

3.1.1. Avaliação da demanda e da competição

3.1.1.1. A avaliação da demanda e da competição deverá considerar a delimitação das regiões de influência de cada projeto, levantamento de dados secundários, projeção de demanda, competição interportos (entre os portos da região) e intraporto (entre terminais do mesmo porto), baseado-se principalmente no Plano Nacional de Logística Portuária - PNL/P, no Plano Mestre do Porto (Master Plan) e no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), cujos dados primários disponíveis nesta SEP poderão ser consultados, se necessário, mediante requisição, não sendo vedado à Autorizada efetuar os levantamentos complementares indispensáveis ao perfeito desenvolvimento dos seus trabalhos.

3.1.1.2. Os dados a serem considerados deverão contemplar, sem se limitar a: movimentação de cargas a serem fornecidas pela autoridade portuária, Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR, empresas operadoras, empresas usuárias do transporte, armadores, entidades Estaduais e Municipais, associações de produtores rurais, entidades da agroindústria e agroprocessos, distribuidoras de petróleo/álcool, sindicatos afins, empresas do sistema "S", etc., de forma a se conseguir o maior volume possível de informações com a qualidade que a pesquisa "in loco" disponibiliza.

3.1.1.3. Para fins de projeção de demanda, deverá ser considerado, separadamente, cada tipo de carga ao longo de um período de projeção para os horizontes de 2015, 2020, 2025 e 2030, com a avaliação de possíveis tendências até 2040, com base em modelos usualmente utilizados.

3.1.1.4. Na análise de competição interportos (entre os portos da região) e intraporto (entre terminais do mesmo porto), deverão ser consideradas, minimamente, a análise dos fatores competitivos que afetam a demanda pelo projeto.

3.1.1.5. Nas proposições de recomendações utilizadas nas projeções de demanda deverão constar, minimamente, os fatores que afetam essas projeções por segmento, tais como premissas da modelagem, aspectos técnicos, nível de serviço, restrições de segurança, tendências econômicas, investimentos significativos na região e a sensibilidade de cada um desses itens nas receitas, custos e investimentos necessários para manter o terminal para o horizonte do estudo.

3.1.1.6. No caso de concessões portuárias, deve-se estimar a quantidade total de carga por tipo de carga e por tipo de navegação que demandará os serviços portuários nos anos de 2015, 2020, 2025 e 2030, com a avaliação de possíveis tendências até 2040.

3.1.2. Avaliação de Receitas

3.1.2.1. A avaliação das fontes de receita deverá: (i) considerar os resultados obtidos nas projeções de demanda tendo por base a avaliação da demanda e da competição; (ii) estimar as receitas de cada projeto de concessão e arrendamento, incluindo, entre outras possibilidades, as receitas resultantes das tarifas de atracação, de armazenagem, de movimentação das cargas ou passageiros e do embarque e/ou desembarque de cargas, da tarifa de disponibilização de espaços para outros atores da cadeia portuária (despachantes, armadores, donos de mercadorias, etc.) ou de turismo (para o caso de terminais de passageiros) e da exploração de atividades ligadas ao transporte marítimo ou ao turismo.

3.1.2.2. Para fins de receitas resultantes de atividades comerciais, deverão ser feitas estimativas, em especial, daquelas provenientes da exploração das áreas do porto organizado (empresas de logística, despachantes, armadores, donos de mercadorias, arrendamento de áreas diversas para atividades econômicas, etc.).

3.1.2.3. Na avaliação das receitas, deverão, ainda, ser apresentadas recomendações para assegurar a otimização da receita potencial.

3.1.2.4. Deve-se estimar para o horizonte de concessão do porto as receitas por tipo de tarifa e por arrendamento portuário, quando for aplicável.

3.1.2.5. Deve-se estimar a taxa anual ou as taxas anuais de crescimento das receitas do porto.

3.1.3. Análise de Cenários

3.1.3.1. A análise de cenários deverá ser constituída de uma análise comparativa dos indicadores de desempenho do terminal em relação a portos relevantes em países em desenvolvimento e desenvolvidos, considerando, em particular, o gerenciamento do excesso de capacidade e a necessidade de investimentos, tipos de serviços e lucratividade.

3.1.3.2. Para fins de análise comparativa, deverão ser fornecidos dados para sustentar a elaboração de diferentes cenários de demanda atual e potencial, com detalhamento das premissas utilizadas para cada cenário, avaliando-se a demanda anual e as variações sazonais. A análise de cenários deverá contemplar a metodologia tradicionalmente aplicada, contendo ao menos três cenários prospectivos (Mais Provável, Otimista e Pessimista), cujas premissas deverão ser devidamente explicitadas e sustentadas.

3.1.3.3. A análise de cenários deverá conter a identificação dos riscos (por exemplo, de demanda, operação, manutenção e expansão), os pontos críticos e os benefícios dos cenários apresentados, propondo recomendações que mitiguem os riscos e assegurem a confiabilidade dos cenários avaliados.

3.1.3.4. Para cada um dos cenários, deverão, ainda, serem apresentados cronogramas físico-financeiros de assunção do porto, de readequação física e operacional do porto para manutenção de níveis adequados de serviço e de realização de investimentos.

3.2. ESTUDOS PRELIMINARES DE ENGENHARIA E AFINS

Os estudos preliminares de engenharia e afins serão compostos por: inventário das condições existentes, modelagem operacional, e estimativa de custos de investimento (CAPEX) e operação (OPEX), conforme detalhamento a seguir.

3.2.1. Inventário das condições existentes

3.2.1.1. Os estudos preliminares de engenharia deverão inicialmente apresentar o inventário das instalações existentes do porto, com descrição e detalhamento dos bens que constituirão a concessão (infraestrutura, superestrutura e equipamentos), a situação patrimonial das áreas que compõem o atual sítio portuário, a descrição atual das operações, a identificação de gargalos físicos e operacionais.

3.2.1.2. No caso de arrendamentos, o inventário deverá constar de análise do fluxo de caixa da administração portuária para determinação de tarifa fixa e/ou variável a ser paga pelos arrendatários do porto, que somada às demais tarifas portuárias, deverá cobrir as despesas da autoridade portuária.

3.2.1.3. A capacidade instalada deverá ser avaliada, com reavaliação e validação das capacidades existentes e necessárias para o atendimento das demandas para os horizontes de 2015, 2020, 2025 e 2030, com a avaliação de possíveis tendências até 2040. Esta avaliação deverá ser realizada com base em indicadores operacionais da ANTAQ e modelo de teoria das filas, conforme metodologia utilizada no PNL/P.

3.2.2. Avaliação Imobiliária

3.2.2.1. São pontos essenciais acerca da avaliação imobiliária:

- (i) Vistoria;
- (ii) Caracterização da Região;
- (iii) Análise Setorial e Diagnóstico do Mercado;
- (iv) Croqui do Terreno;
- (v) Metodologia Adotada;
- (vi) Valor de Venda;
- (vii) Valor de Locação (Método da Rentabilidade);
- (viii) Condições Gerais;
- (ix) Especificação da Avaliação;



(x) Tratamento de Dados;

(xi) Data de Referência de Laudos;

(xii) Conclusão e Anexos (Banco de Dados Amostras, Memória de Cálculo e Tratamento Estatístico e ART).

3.2.3. Modelagem Operacional

3.2.3.1. Apresentação de modelagem operacional e de melhores opções de negócios para a atividade portuária de cada concessão ou arrendamentos individuais ou em conjuntos, propondo, quando for o caso, a agregação (adensamento) ou a desagregação, fundamentadamente.

3.2.3.2. Deverão ser considerados o Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, o Plano Mestre do Porto (*Master Plan*) e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), bem como os estudos e projetos existentes para desenvolvimento do porto, podendo ser apresentada alternativa, se necessário. A partir da solução mais adequada para o desenvolvimento do porto, que deverá contemplar uma concepção modular e balanceada para fins de expansão, deverão ser apresentadas as fases de implantação, até o esgotamento da capacidade do sítio (etapa final).

3.2.3.3. Deverão ser analisadas e, se possível, equacionadas, as possíveis restrições de movimentação de cargas, de embarcações e interferências entre as operações dos terminais existentes e a implantação, para cada fase/etapa de planejamento, de acordo com a solução adotada.

3.2.3.4. Deverá ser elaborado anteprojeto de engenharia, com as fases/etapas de implantação consistentes com as projeções de demanda, atendendo os parâmetros e especificações técnicas mínimas, que dê maior eficiência à utilização das instalações e, ainda, considerando a maximização do retorno esperado do projeto.

3.2.3.5. Para fins de dimensionamento e avaliação operacional do modelo operacional proposto, deverá ser efetuada análise baseada em indicadores operacionais de portos relevantes do Brasil e de países desenvolvidos, com volume de movimentação de cargas/mercadorias semelhantes ao porto estudado.

3.2.3.6. O referido anteprojeto deverá ser baseado em um dos cenários propostos no estudo de mercado e deverá conter os elementos do projeto básico de que trata a Lei nº 8.987/95 e a legislação complementar, especialmente no que se refere às características físicas básicas da obra, considerando-se as informações legais e técnicas que regem e limitam o objeto da concessão.

3.2.3.7. O anteprojeto deverá indicar, ainda que, de forma preliminar, os métodos construtivos e o cronograma de execução da obra, podendo ser feita uma referência a projetos semelhantes. Deverá, ainda, apresentar desenhos esquemáticos, croquis ou imagens, quando necessários para o perfeito entendimento dos principais componentes da obra, ou, ainda, outras investigações e ensaios, quando couber.

3.2.3.8. O anteprojeto deverá considerar as normatizações da ANTAQ e, subsidiariamente, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) relativas a conforto, ruído, ergonomia, iluminação e outros. No caso de inexistência de normas brasileiras que tratem dos aspectos anteriormente relacionados, deverá ser considerada a boa prática internacional do setor portuário.

3.2.4. Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e operação (OPEX)

3.2.4.1. A determinação dos quantitativos dos investimentos deverá estar referenciada em projetos-padrão compatíveis com os demais elementos do projeto básico utilizados, em quantidades agregadas principais ou em outras metodologias aplicáveis.

3.2.4.2. Os preços unitários deverão estar baseados em sistemas oficiais de preço, em preços de mercado ou em valores referenciais admitidos pela Administração Pública Federal, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle. Deve-se, ainda, considerar os eventuais ganhos proporcionados por aquisições de insumos para investimento em escala relevante, o que potencialmente provocaria redução dos custos unitários.

3.2.4.3. A estimativa de custo global dos investimentos deverá ter como base as quantidades, preços e demais elementos do projeto, possuindo a precisão e confiabilidade compatíveis com o nível de detalhamento do elemento técnico sob análise.

3.2.4.4. Além dos custos de manutenção e de capital, os custos de operação do terminal deverão conter, ao menos, os custos de pessoal, material de consumo, serviços públicos e serviços contratados ou terceirizados. Os custos de pessoal deverão retratar uma estrutura organizacional hipotética do operador. Todos os custos deverão ser compatíveis com as soluções adotadas para o desenvolvimento do porto.

3.2.4.5. Nos casos de arrendamento, também deverá ser determinada e considerada taxa fixa e/ou variável a ser paga pelos arrendatários do porto, que somada às demais tarifas portuárias, deverá cobrir as despesas da autoridade portuária.

3.2.4.6. Deverá ser realizada análise dos contratos vigentes entre o atual operador do terminal e outros agentes relacionados ao porto e avaliação dos impactos jurídicos (elaboração de *due diligence*).

3.2.4.7. Deverá ser apresentado um perfil de toda a dívida do porto, como: empréstimos bancários, dívidas judiciais em execução e a executar, dívidas trabalhistas, fiscais e previdenciárias.

3.3. ESTUDOS AMBIENTAIS PRELIMINARES

3.3.1. Os estudos ambientais preliminares deverão considerar os resultados dos estudos de engenharia, contemplando eventuais análises já procedidas por órgão ambiental competente e a licença de operação do porto, quando couber.

3.3.2. São pontos essenciais dos estudos de meio ambiente:

(i) avaliação dos impactos/riscos ambientais associados ao projeto e possíveis expansões do porto;

(ii) identificação e precificação dos passivos ambientais existentes;

(iii) avaliação da adequação dos estudos preliminares de engenharia e afins às normas e melhores práticas aplicáveis ao meio ambiente, segundo a legislação vigente;

(iv) avaliação (incluindo descrição detalhada dos custos) das medidas mitigadoras, das soluções e das estratégias a serem adotadas para a viabilização do projeto do ponto de vista socioambiental, quando aplicável;

(v) obtenção das diretrizes e previsão de cronograma para o licenciamento ambiental do empreendimento pela futura concessionária, quando aplicável.

3.3.3. Deverá ser verificada a consistência entre o anteprojeto do porto e o PDZ elaborado pela administração portuária e aprovado pela SEP, com a proposição de alterações cabíveis, especialmente no que se refere às questões ambientais.

3.4. AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

3.4.1. A avaliação econômico-financeira se apoiará no fluxo de caixa estimado do arrendamento ou da concessão. O fluxo de caixa estimado deverá conter principalmente as seguintes contas anuais: investimentos, receitas, despesas, depreciação, juros, amortização de empréstimos e capital de giro.

3.4.2. Deve-se estimar explicitamente o fluxo de caixa para os primeiros dez anos do arrendamento ou da concessão. Para representar os fluxos de caixa restantes do empreendimento pode-se empregar a técnica de estimação de fluxo de caixa perpétuo e crescente.

3.4.3. A avaliação econômico-financeira deverá conter a modelagem econômico-financeira pelo método de fluxo de caixa descontado, visando demonstrar a vantagem econômica e operacional do projeto para a União e para o setor privado, focando na possibilidade de sua auto-sustentabilidade. Para tanto, deverão ser considerados os resultados dos estudos de demanda, das estimativas de receitas, incluindo as acessórias, dos custos de operação, manutenção e expansão, custos ambientais, custo com alavancagem financeira, investimentos, impactos financeiros decorrentes das premissas estabelecidas e da análise de risco e jurídica, *due diligence* e outros. A modelagem econômico-financeira deverá contemplar, ainda, os outros elementos pertinentes usualmente adotados no mercado, como a estimação do custo do capital próprio, do capital de terceiros e do custo médio ponderado de capital (WACC), o cálculo de parâmetros de viabilidade de projetos tradicionais (TIR, TIRM, VPL, payback, payback descontado, entre outros) e o estabelecimento de premissas de financiamento, tributárias, macroeconômicas etc.

3.4.4. Na avaliação, deverão, ainda, ser especificadas as condições relevantes para o acordo de acionistas da sociedade de propósito específico a ser constituída. A avaliação econômica deverá envolver, também, uma análise das externalidades positivas e negativas, estimando os benefícios econômicos totais aos usuários e para a sociedade, incluindo o desenvolvimento socioeconômico nas áreas de influência do projeto.

3.5. Critérios de Seleção - Alternativas e Recomendações

3.5.1. Análise comparativa dos critérios de seleção, levando em consideração o tipo de carga, os mercados, concentração, verticalização e demais particularidades que impliquem na necessária particularização das soluções, bem como a recomendação da solução de que, atendendo, ao que estabelece a MP 595/2012, assegure a justa remuneração dos ativos à administração do porto.

3.5.2. Propor os critérios técnicos para orientar os procedimentos licitatórios, compreendendo, sem se limitar, os valores máximos das tarifas dos serviços a serem prestados pelos proponentes e a oferta mínima de capacidade adicional a cada horizonte de 5 anos a partir de 2015, e suas regras de revisão pelo poder concedente.

4. APRESENTAÇÃO DO ESTUDO

4.1.1. O estudo deverá ser apresentado em língua portuguesa, em 02 (duas) vias impressas encadernadas e 02 (duas) vias em meio magnético. Os arquivos magnéticos deverão ser dos tipos: DOC para textos, XLS para planilhas e DWG para desenhos.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

RETIFICAÇÃO

Na Resolução nº 2.822-ANTAQ, publicada no DOU de 12/03/2013, Seção 1, página 4, no preâmbulo onde se lê: "...50300.001721/2013-72...", leia-se: "...50300.001721/2012-72...", no art. 4º onde se lê: "...Companhia Docas do Estado de São Paulo...", leia-se: "...APPA..."

UNIDADE ADMINISTRATIVA REGIONAL DE MANAUS

DESPACHO DO CHEFE Em de 2 de janeiro de 2013.

Nº 1 - O CHEFE DA UNIDADE ADMINISTRATIVA REGIONAL DE MANAUS-UARMN DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS-ANTAQ, no uso da competência que lhe é conferida pelo art. 6º da Resolução 635-ANTAQ de 20 de setembro de 2006 e com fundamento no art. 64-A inciso V do Regimento Interno e art.26 da Resolução 987-ANTAQ de 2008, à vista dos elementos constantes do Processo nº 50306.002089/2012-24, resolve:

1. Aplicar a penalidade de MULTA de R\$ 1.000,00 (um mil reais) a empresa MATOS & SOUSA LTDA-ME CNPJ nº 08.291.886/0001-81 com sede na Cel. Joaquim Braga nº 74-B Sala A - Centro Santarém-PA CEP 68005-270, na forma do inciso I, do art. 78-A, da Lei 10.233, de 05 de junho de 2001, com a redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, considerando o inciso I e art.68 da Resolução nº 987-ANTAQ, de 14 de fevereiro de 2008, e MP 595 de 06/12/2012, por infringência ao disposto no art. 20 inciso II da Resolução 912-ANTAQ de 23 de novembro de 2007.

2. Esta penalidade entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

AGLAIR CRUZ DE CÁVALHO

UNIDADE ADMINISTRATIVA REGIONAL DE VITÓRIA

DESPACHO DO CHEFE Em de 19 de dezembro de 2012

Nº 10 - O CHEFE DA UNIDADE ADMINISTRATIVA REGIONAL DE VITÓRIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ), no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Regimento Interno da Agência, decide manter a penalidade de ADVERTÊNCIA aplicada por meio do Despacho nº 11.444.245/0001-24, por infração ao art. 13 combinado com o art. 9º da norma aprovada pela Resolução nº 2510/2012-ANTAQ, tendo em vista que essa empresa se manteve silente sobre o que consta do Ofício nº 146/2012-UARVT, recebido em 06/12/2012, permitindo, assim, o trânsito em julgado administrativo do Processo Administrativo Contencioso Simplificado nº 50312.001989/2012-75.

RAFAEL CRUZEIRO CARPES

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

PORTARIA Nº 660, DE 14 DE MARÇO DE 2013

Valida curvas de ruído para o Aeroporto de Americana - Augusto de Oliveira "Salvação" - SDAI

O SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no uso de suas atribuições outorgadas pelo artigo 41, inciso I, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, nos termos do disposto na Resolução nº 206, de 16 de novembro de 2011, com fundamento na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e tendo em vista as informações que constam nos autos do processo nº 00066.036030/2012, resolve:

Art. 1º Validar as curvas de ruído para o Aeroporto de Americana - Augusto de Oliveira "Salvação" - SDAI, fornecidas pela Prefeitura Municipal de Americana através do Ofício nº 046/2012-SDE, de 28 de agosto de 2012.

Art. 2º As curvas descritas no art. 1º serão base para o Plano Específico de Zoneamento de Ruído do SDAI, de acordo com o disposto no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 161, aprovado pela Resolução ANAC nº 202, de 28 de setembro de 2011.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

ANEXO V – NOTA TÉCNICA REGULAÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO

Nota Técnica – Regulação de Nível de Serviço

1. Introdução

Esta nota técnica visa responder a determinação 9.1.19 do TCU:

9.1.19. apresentação de estudos consistentes para a definição dos parâmetros de desempenho atribuídos a cada terminal, demonstrando seu alinhamento ao objetivo de incremento dos resultados e sua compatibilidade com indicadores de eficiência adotados por portos de excelência, em nível mundial.

A resposta considerará também os itens 150 a 170 do relatório técnico da SEFID, bem como o *Capítulo IX - Parâmetros de desempenho* do voto da Ministra Relatora, que abordam este tema.

A partir dos itens enumerados acima se entende que não restaram questões associadas aos parâmetros de ocupação de berço para cálculo de capacidade, ou em relação ao nível de utilização, associada à mínima movimentação exigida do arrendatário. As questões focam-se nos Parâmetros de Desempenho associados à produtividade e ao nível de eficiência previsto para os terminais, temas endereçados nesta Nota.

A primeira parte visa estabelecer de forma clara o objetivo e escolha da forma da regulação de nível de serviço.

A segunda parte trata da aplicação dos conceitos nos terminais do Bloco 1, e da demonstração de que os objetivos da regulação estão sendo atingidos, e que os contratos provocam um aumento do nível de produtividade do setor portuário brasileiro.

Na construção da presente Nota alguns—são retomadas e complementadas algumas respostas anteriormente encaminhadas ao Tribunal.

2. Objetivos e definição dos parâmetros de desempenho

Os Parâmetros de Desempenho são estabelecidos para assegurar que a Arrendatária opere o terminal de forma produtiva, dando maior giro a um ativo público muitas vezes escasso.

Os pontos de atracação (berços em cais ou píeres avançados) são em geral os ativos mais caros e escassos nos portos públicos, e por isso se dá foco a esses sistemas. Assim, se pretende que os navios sejam atendidos de forma expedita, reduzindo os custos portuários para as empresas de navegação e donos de carga.

2.1. Escolha do parâmetro de desempenho a ser regulado

O indicador que melhor traduz o objetivo acima é a **Produtividade Relativa¹ (ou Produtividade Efetiva)** de berço do terminal, calculada pelo total de toneladas (ou contêineres, ou veículos, conforme o caso) movimentadas no berço pelo número total de horas em que as embarcações com cargas de/para o Arrendamento permanecerem atracadas.

Quanto maior a Produtividade Relativa, mais carga o terminal estará apto a escoar num dado período de tempo (maior a sua capacidade), independentemente da demanda.

Seu valor pode ser calculado pela fórmula:

$$PR = \eta \cdot PN$$

Onde:

- PR = Produtividade relativa de embarque/desembarque (t/h, cont./h ou veíc./h. conforme o caso);
- η = eficiência da operação (adimensional), leva em conta as perdas operacionais por operação lenta, paradas, tempos pré e pós operacionais, entre outros;
- PN = produtividade nominal da operação de berço. Corresponde à taxa máxima atingível pelos equipamentos instalados pelo Arrendatário durante sua efetiva operação em condições balanceadas e adequadas.

Assim, PR depende da PN, ou a taxa máxima de embarque/ desembarque que o terminal pode atingir com uma dada configuração de equipamentos, e da eficiência (η) com que se consegue utilizar de fato essa capacidade instalada.

A capacidade do terminal está associada à PR, e não diretamente à PN ou η .

Pouco adianta instalar o shiploader de maior PN se a eficiência for baixa em função de fatores como a má qualidade dos operadores, a alimentação do shiploader por esteiras de menor capacidade, ou o grande número de trocas de porão em função dos tipos de navios, por exemplo. Por outro lado, a capacidade do terminal também será baixa se a eficiência for elevada (poucas paradas, poucas trocas de porão, etc.), mas o equipamento tiver reduzida PN.

¹Nas Diretrizes Técnicas das minutas contratuais o mesmo parâmetro é tratado *Eficiência no embarque e/ou desembarque*, porém representa a mesma grandeza.

Para se alcançar uma PR exigida maior que a atual (no caso de um terminal já existente), o Arrendatário tem duas linhas de ação (não excludentes):

- Aumentar PN, instalando equipamentos de elevada capacidade ou aumentando o número de ternos operando em paralelo; e/ou
- Aumentar η , por meio de uma melhor qualificação dos operadores, uma alimentação das esteiras a uma maior eficiência, trabalhando junto aos armadores para realizar menos trocas de porões, etc.

A escolha por regular a PR como Parâmetro de Desempenho reflete uma preocupação com o resultado da Arrendatária, e não com os meios pelo qual ela atingirá esses resultados (via PN e/ou via η).

Assim, apenas a comparação dos valores de PR atuais em relação aos exigidos indicará se o setor portuário melhorará em termos de nível de serviço ou não, sendo os parâmetros η e PN secundários.

Também é importante frisar que a PR permite simplificar a posterior fiscalização por parte da ANTAQ do cumprimento dos requisitos pelas Arrendatárias, que já possui acompanhamento estatístico de todos os dados necessários para sua aferição.

2.2. Definição da produtividade relativa mínima exigida

A definição da PR mínima exigida contratualmente varia basicamente em função do tipo de carga e dos equipamentos de berço que podem ser colocados (equipamentos de elevada PN se justificam em terminais com volumes elevados).

Na definição dos parâmetros busca-se elevar o patamar médio de produtividade no porto, tendo como base *benchmarks* internacionais e nacionais.

Por outro lado, deve-se atentar para que:

- Não seja exigido um nível de PR injustificável pela demanda projetada, o que oneraria o Arrendatária e inviabilizaria o terminal ou encareceria a cadeia logística, ao invés de barateá-la;
- Não seja exigido um nível de PR fisicamente ineficaz, pois exigira uma combinação de equipamentos com PN indisponíveis no mercado e/ou um número de equipamentos em paralelo fisicamente impossível de se instalar e/ou um nível de eficiência incompatível com a realidade, mesmo observando para os terminais *benchmark*.

Note-se que a existência de fatores não gerenciáveis pelos operadores dos terminais impede a adoção de parâmetros de eficiência muito agressivos e descolados da realidade atual dos terminais no Brasil.

O patamar de PR mínimo estabelecido pode, no caso de terminais licitados em maior capacidade efetiva (movimentação), ser aumentado em função da proposta realizada por cada licitante. Propostas ousadas são geralmente lastreadas em PRs mais elevadas – nesses casos o contrato estabelece que a PR considerada pelo proponente no Plano Básico de Implantação (PBI) passa a ser a exigida.

2.3. Exemplo ilustrativo

Suponha-se que numa “operação média” de um terminal de granéis vegetais, um navio fique atracado por 26h, durante as quais realize atividades não-operacionais e operacionais. O equipamento instalado no berço é 1shiploader (SL) de PN 3.000t/h.

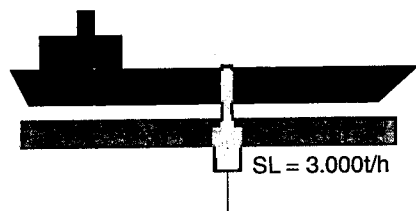


Figura 1: Arranjo ilustrativo do terminal - Atual

Neste modelo simplificado, durante as 19h de operação efetiva, são carregadas 22.000t. A PR do terminal é de $22.000/26=846\text{t/h}$. A eficiência de embarque (η) é de $PR/PN=846/3.000=0,28$.

Tabela 1: Exemplo ilustrativo – Operação do terminal atual

Etapas da operação do navio	Horas	Movimentação efetiva
Atracação	1,0	-
Inspeção pré-operacional	0,5	-
Abertura de escotilhas	0,5	-
Operação efetiva	6,0	5.000
Troca de porão	0,5	-
Operação efetiva	2,0	2.000
Parada por quebra	2,0	-
Operação efetiva	5,0	6.000
Troca de porão	0,5	-
Parada por chuva	0,5	-
Operação efetiva	6,0	9.000
Inspeção pós-operacional	1,0	-
Desatracação	0,5	-
Total	26,0	22.000

Produtividade efetiva (1)	846 t/h
Produtividade nominal (2)	3.000 t/h
Eficiência da operação (1)/(2)	0,28

Suponha-se que o terminal seja relicitado, e que o Poder Concedente tenha contratualmente imposto uma PR mínima de 1.200t/h, valor alcançado por terminais *benchmark* para este equipamento, segundo análise realizada. A eficiência de embarque implícita estipulada é de $1.200/3.000=0,40$, valor que se considerou factível através de análise de casos similares.

Como este futuro Arrendatário poderá atingir o patamar exigido no contrato? Dentre as diversas possibilidades, três serão abordadas como exemplo.

1. Aumento da PN

Considerando que a Arrendatário opte por aumentar a PN, mantendo o patamar de eficiência esperado, ele poderá, por exemplo, instalar um equipamento com PN superior a 3.000t/h, ou ainda instalar dois sistemas de shiploader e esteiras em paralelo, e operar com 2 ternos.

Supondo que ele opte por esta segunda alternativa, ter-se-ia a seguinte configuração conceitual.

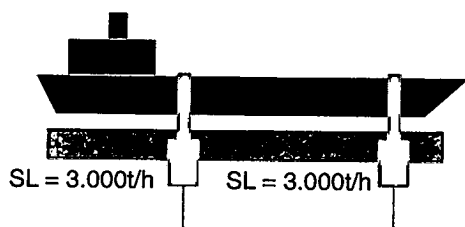


Figura 2: Arranjo ilustrativo do terminal – Opção de melhoria 1

Com esses investimentos, o mesmo navio padrão de 22.000t poderia ser carregado em 16,5h, mantendo constante os tempos não operacionais e a relação entre PN e PR em cada uma das quatro etapas operacionais da estadia do navio. A tabela abaixo apresenta os reflexos operacionais da melhoria. As alterações em relação ao cenário atual (Tabela 1) estão sombreadas.

Tabela 2: Exemplo ilustrativo – Operação do terminal com a opção de melhoria 1

Etapas da operação do navio	Horas	Movimentação efetiva
Atracação	1,0	-
Inspeção pré-operacional	0,5	-
Abertura de escotilhas	0,5	-
Operação efetiva	3,0	5.000
Troca de porão	0,5	-
Operação efetiva	1,0	2.000
Parada por quebra	2,0	-
Operação efetiva	2,5	6.000
Troca de porão	0,5	-
Parada por chuva	0,5	-
Operação efetiva	3,0	9.000
Inspeção pós-operacional	1,0	-
Desatracação	0,5	-
Total	16,5	22.000

Produtividade efetiva (1)	1.333 t/h
Produtividade nominal (2)	6.000 t/h
Eficiência da operação (1)/(2)	0,22

Note-se que neste cenário a PR de 1.200t/h é superada à custa de um alto investimento (dobra-se a PN). A eficiência da operação se reduz, pois os tempos de paradas não são alterados.

2. Melhoria da qualidade dos operadores

Admitindo que seja possível melhorar a performance dos operadores dos equipamentos, por exemplo aumentando a velocidade com que alimentam a esteira que chega ao shiploader, a cada hora de operação um maior volume poderia ser carregado. Com operadores mais eficientes, também é razoável supor que se consiga realizar as trocas de porão mais rapidamente.

Se, por um lado, a configuração conceitual do terminal permaneceria inalterada (vide Figura 1), por outro, o tempo necessário para carregar o navio e para realizar as trocas de porões ficaria reduzido. Supondo que esse ganho seja de 40% dos tempos originais, tem-se a tabela a seguir.

Tabela 3: Exemplo ilustrativo – Operação do terminal com a opção de melhoria 2

Etapas da operação do navio	Horas	Movimentação efetiva
Atracação	1,0	-
Inspeção pré-operacional	0,5	-
Abertura de escotilhas	0,5	-
Operação efetiva	3,6	5.000
Troca de porão	0,3	-
Operação efetiva	1,2	2.000
Parada por quebra	2,0	-
Operação efetiva	3,0	6.000
Troca de porão	0,3	-
Parada por chuva	0,5	-
Operação efetiva	3,6	9.000
Inspeção pós-operacional	1,0	-
Desatracação	0,5	-
Total	18,0	22.000

Produtividade efetiva (1)	1.222 t/h
Produtividade nominal (2)	3.000 t/h
Eficiência da operação (1)/(2)	0,41

Neste caso, as reduções de 40% nos tempos “sombreados” na tabela acima se traduzem em aumento do índice de eficiência, que chega a 0,41, e por conseguinte da PR, que chega a 1.222t/h. A PN permanece constante.

3. Redução das paradas por troca de porão e paradas por quebra

Numa outro cenário alternativo, a Arrendatária opta por instalar um segundo shiploader, de mesma PN, no berço, e conectá-lo à mesma linha de esteiras que liga o berço aos armazéns. Como há apenas um sistema de esteiras, os 2 shiploaders não poderão operar simultaneamente (não há, portanto, aumento da PN).

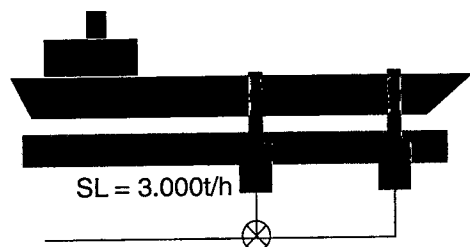


Figura 3: Arranjo ilustrativo do terminal – Opção de melhoria 3

Neste sistema, durante a operação de um shiploader o outro é posicionado sobre o próximo porão. Quando chega o momento da troca, o operador simplesmente redireciona o fluxo para o outro shiploader, eliminando o tempo de troca de porão. A redundância permite também reduzir substancialmente o tempo para manutenção corretiva (paradas por quebra).

A redundância também traz ganhos durante a operação. Normalmente, no início e principalmente no término de cada carregamento a operação é um pouco mais lenta²; entretanto, com a redundância, espera-se uma variação menor (pode-se supor, por exemplo, ganho de 25% no tempo de operação efetiva).

A tabela a seguir mostra os ganhos de eficiência e PR com esta medida.

Tabela 4: Exemplo ilustrativo – Operação do terminal com a opção de melhoria 3

Etapas da operação do navio	Horas	Movimentação efetiva
Atracação	1,0	-
Inspeção pré-operacional	0,5	-
Abertura de escotilhas	0,5	-
Operação efetiva	4,2	5.000
Troca de porão	-	-
Operação efetiva	1,4	2.000
Parada por quebra	-	-
Operação efetiva	3,5	6.000
Troca de porão	-	-
Parada por chuva	0,5	-
Operação efetiva	4,2	9.000
Inspeção pós-operacional	1,0	-
Desatracação	0,5	-
Total	17,3	22.000

Produtividade efetiva (1)	1.272 t/h
Produtividade nominal (2)	3.000 t/h
Eficiência da operação (1)/(2)	0,42

Note-se que os investimentos, neste caso, seriam inferiores aos do exemplo 1, pois não seria necessário duplicar todo o sistema de esteiras, apenas o shiploder.

Os três exemplos acima mostraram algumas das alternativas que o Arrendatário do terminal hipotético teria para promover aumentos da PR e se adequar à exigência regulatória de PR=1.200t/h. Existem outras possíveis formas a serem exploradas, como colocar uma cobertura sobre o berço para evitar paradas por chuvas, viabilizar a operação de navios maiores para aumentar a proporção de tempo com carregamento efetivo, acelerar o tempo dedicado a inspeções pela coordenação com as autoridades, e assim por diante. A efetividade de cada medida depende das características de cada porto, tipo de carga e operação. Em geral, atinge-se o objetivo por meio de uma combinação de algumas dessas alternativas.

²No início do carregamento a alimentação das esteiras leva um tempo curto até entrar em "regime"; já no final, o operador deve operar mais cuidadosamente para direcionar a carga no local correto do porão, já cheio, ou então a alimentação das esteiras é mais difícil e lenta pois os armazéns já estão quase vazios.

2.4. Exceções e especificidades de terminais

Em alguns terminais do Bloco 1 não foi proposta uma PR relativa como Parâmetro de Desempenho a ser regulado, ou foi feita alguma consideração adicional digna de nota. Essas exceções são tratadas a seguir.

Terminais de Papel e Celulose – STS07 e STS36

Nesses casos a operação é feita com guindastes de bordo dos navios. Pelo que se apurou, também são os navios que contratam a estiva, de forma que o Arrendatário tem gerência apenas sobre as atividades de recepção ferroviária/ rodoviária e armazenagem. Assim, não faz sentido cobrar contratualmente, do Arrendatário, desempenho no embarque dessas cargas.

Bases de distribuição de combustíveis e terminais de GLP– BEL02/VDC25, BEL04/VDC26, BEL08/VDC27, VDC28, BEL05, BEL06, BEL11, MIR01

Nesses casos o Arrendatário não fará operações de embarque/desembarque, as quais serão realizadas pelos terminais aquaviários de líquidos e GLP (BEL09 e VDC12). Desta forma, não se aplica a regulação de PR tal qual descrita.

Terminal retroportuário de contêineres – STS15

Assim como no caso anterior, este terminal não possui acesso ao berço e não realizará operações de cais diretamente.

Terminais de granéis líquidos– STS13, STS25, VDC12 e BEL09

Na operação de berço de granéis líquidos, as operações de desembarque dependem da capacidade de bombeamento dos navios, fator não gerenciável pelos terminais. Assim, optou-se por estabelecer PR mínima para as operações de embarque apenas.

No caso dos terminais BEL09 e VDC12, como se prevê fundamentalmente operações de desembarque, não foi prevista uma PR mínima.

Observa-se ainda que a capacidade de recepção dos navios nas operações de embarque é muitas vezes, no caso dos terminais focados de químicos, limitante. Assim, estabeleceu-se um patamar mais conservador de PR.

Por outro lado, se exige que esses terminais instalem PN capaz de suportar taxas elevadas de embarque e de desembarque, viabilizando operações com maior PR caso os navios também possibilitem essa operação. O conceito que norteia esta exigência é de que o terminal não pode ser o limitador da produtividade da operação mas como o operador não tem gerência sobre os navios que atracam, a exigência de uma PR importaria um risco não gerenciável ao terminal.

Terminal de granéis sólidos e granéis líquidos – VDC04

Neste terminal foi estabelecida apenas PR mínima para os granéis sólidos, posto que o terminal possui a opção de subcontratar a operação dos líquidos, junto a outros operadores existentes ou a serem criados no Porto de Vila do Conde.

Terminais de veículos – STS10

A operação de veículos não é feita com equipamentos, de forma que a PR é determinada diretamente por meio de análise de *benchmark*.

Terminais de contêineres – STS10 e BEL01

Os equipamentos de movimentação de contêineres no cais (portêineres e MHCs) não possuem PN divulgada, de forma que a PR é também determinada diretamente por meio de análise de *benchmark*, considerando ainda premissas de tipo de equipamento e número médio de ternos em operação paralela.

Terminais de carga geral solta – STS10 e BEL01

Optou-se por não estabelecer PR mínima para a operação de cargas gerais soltas pois:

- Há uma grande diversidade do tipo de cargas movimentadas, com PRs que podem variar consideravelmente (ex. produtos siderúrgicos, máquinas e equipamentos, pás eólicas, etc.). Dentre essas cargas há algumas muito volumosas e pouco pesadas, e outras muito pesadas e pouco volumosas, o que também dificulta estabelecer um indicador adequado;
- Assim como se discorreu para o caso da celulose, em muitos casos utiliza-se os guindaste de bordo dos navios nas operações, tornando a PR não gerenciável pelo Arrendatário.

3. Produtividades relativas exigidas no Bloco 1

3.1. Abordagem geral

A abordagem geral para definição da Produtividade Relativa mínima nos terminais do Bloco 1 foi:

1. Levantamento dos *benchmarks* de PR;
2. Definição da PR a ser adotada com base nesses *benchmarks*;
3. Checagem se esses valores são atingíveis com índices de eficiência (η) razoáveis e equipamentos disponíveis no mercado;
4. Caso a demanda seja bastante inferior à capacidade resultante, pode-se reduzir a PR exigida de forma a não onerar sobremaneira o Arrendatário. Este ajuste é feito principalmente nos casos em que apenas uma arrendatária tem acesso ao berço, situações nas quais o aumento de produtividade não traz nenhum benefício para o porto como um todo.

Exceções a essa abordagem serão tratadas pontualmente nos itens a seguir.

Em relação ao item 3, estipulou-se inicialmente o valor de η em 0,40 para a definição da PR mínima, com base na experiência da Equipe.

Posteriormente fez-se um levantamento junto a alguns terminais existentes para avaliar se tais índices eram factíveis. O valor adotado está associado aos índices mais elevados no Brasil, porém ainda factíveis.

A tabela abaixo apresenta a mesma amostra já apresentada anteriormente, acrescida de outros pontos para propiciar maior conforto na análise. Concluiu-se que o valor de eficiência oscila de 0,26 a 0,43 (média de 0,34). Assim, o valor de 0,40 representa um aumento do patamar médio verificado, sem ser um parâmetro inalcançável³.

Tabela 5: Avaliação de índices médios de eficiência – Granéis sólidos

Berço ou Terminal	Porto	Carga	Produt. Nominal	Prod. Relativa (1Q2012)	Unid.	Eficiência
Berço 39	Santos	Granéis vegetais	2.000	866	t/h	43%
Berço 38	Santos	Granéis vegetais	2.000	510	t/h	26%
TGG	Santos	Granéis vegetais	3.000	1.073	t/h	36%
Corex	Paranaguá	Granéis vegetais	3.000	801	t/h	27%
Termag	Santos	Fertilizates	1.200	437	t/h	36%
Fospar	Paranaguá	Fertilizates	1.000	354	t/h	35%
Alunorte	Vila do Conde	Alumina	2.000	682	t/h	34%
Corex	São Fco. do Sul	Granéis vegetais	1.500	584	t/h	39%
EMPAT	Maceió	Granéis vegetais	1.500	416	t/h	28%
Bunge (206)	Paranaguá	Granéis vegetais	800	326	t/h	41%
TUP Ultrafertil (TUF)	Santos	Fertilizates	1.200	464	t/h	39%
Arm. 19	Santos	Granéis vegetais	2.000	658	t/h	33%
Arm. 20/21	Santos	Granéis vegetais	2.400	743	t/h	31%
TEG e TEAG	Santos	Granéis vegetais	3.200	1.141	t/h	36%
Média			1.914	647	t/h	34%

Em seguida se discorrerá sobre as PRs adotadas em cada caso.

³ Admitindo ainda que em algum caso o valor não seja alcançável, ele será compensável por uma PN maior para atingir a PR mínima exigida.

3.2. Terminais de granéis sólidos vegetais

Os terminais de granéis sólidos vegetais no Bloco 1 são: STS04, OUT01, OUT02, OUT03, STM01 e VDC29.

Nestes casos, foi adotado um valor de 1.200t/h de PR exigida. Para uma eficiência de 0,40, essa taxa seria atingida com uma PN de 3.000t/h.

Foram identificados alguns terminais no Brasil que operam a uma PN de 3.000t/h, porém nenhum superior a esse valor. Essa PN é em geral alcançada com 2 shiploaders de 1.500t/h (ex. Berço 38 em Santos e Corex em Paranaguá).

Avaliando ainda uma amostra de cinco dos mais importantes terminais de grãos nos EUA e Canadá – em regiões exportadoras– vê-se que apenas um possui PN acima de 3.000t/h (3.200t/h).

Tabela 6: Produtividade nominal de terminais de granéis sólidos vegetais nos EUA e Canada

Terminal	Porto	Movimentação		Unid.
		atual (Mt)	Produt. Nominal	
TEMCO	Tacoma, WA - US	6,7	2.200	t/h
Louis Dreyfus	Seattle, WA - US	6,4	2.700	t/h
Viterra	Vancouver - Canada	6,8	3.200	t/h
Kalama Export Co.	Kalama, WA - US	7,1	3.000	t/h
EGT Terminal	Longview, WA - US	Novo	3.000	t/h
Média			2.820	t/h

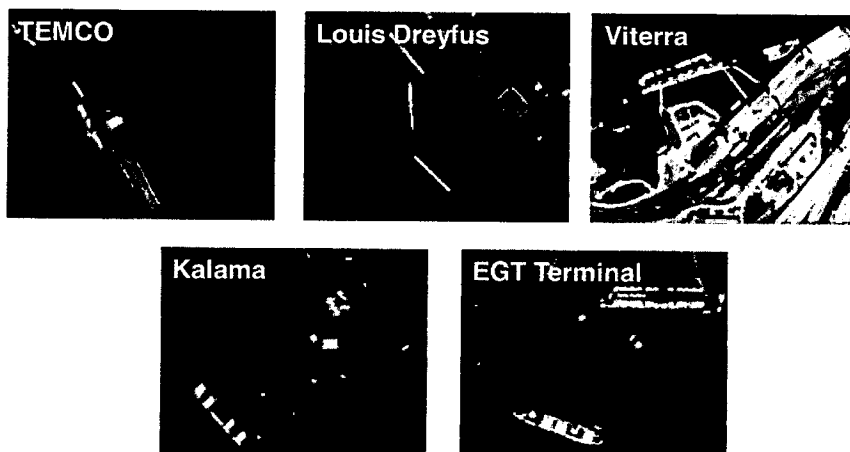


Figura 4: Terminais avaliados nos EUA e Canadá

Assim, tanto a eficiência quanto a PN associadas à PR de 1.200t/h se mostraram ousadas, porém factíveis.

Com efeito, a PR de 1.200t/h é superior à realizada em 2012 pelos melhores terminais de granéis vegetais do país, segundo os dados médios do primeiro quadrimestre de 2012 do SIG/ANTAQ⁴ (TGG, média de 1.073t/h; Armazém 20/21, média de 995t/h; Berço 39, média de 866t/h), exigindo assim sistemas mais produtivos que os atualmente implantados (vide Tabela 7 Tabela 7, em que os casos de Santos e Paranaguá foram desdobrados em diferentes terminais/ berços, para efeito de comparação). O valor adotado é 62% do que a média do país naquele período.

⁴Estatísticas baseadas no registro de todas as embarcações que atracaram em portos e terminais privados no Brasil no primeiro quadrimestre de 2012.

Fica assim comprovada que a PR exigida nos contratos dos terminais STS04, OUT01, OUT02, OUT03, STM01 e VDC29 são bastante ousadas com relação às práticas atuais, e, se atendida, elevará o patamar médio de desempenho para este subsetor.

Tabela 7: Produtividade relativa no 1Q2012 em terminais brasileiros – Granéis sólidos vegetais

Rótulos de Linha	Média de PR	Máx de PR	Mín de PR
⊕Itaqui	814	926	669
⊕Paranagua	705	1.408	191
BUNGE (206)	326	481	191
CORR.EXPORTAÇÃO	801	1.408	247
SOCCEPAR	320	410	230
⊕Porto Velho	776	1.614	189
⊕Rio Grande	509	746	320
⊕Santarem	354	889	141
⊕Santos	791	1.830	142
ARMAZEM 12A	838	1.043	604
ARMAZEM 16\17	528	685	242
ARMAZEM 19	553	674	437
ARMAZEM 20\21	995	1.214	789
ARMAZEM 38	510	1.048	142
ARMAZEM 39	866	1.421	209
CARGILL	414	417	410
CARGILL\C.C	728	1.114	273
TGG - Terminal de Grãos	1.073	1.830	180
⊕Sao Francisco do Sul	584	984	160
⊕TUP BIANCHINI	529	1.058	148
⊕TUP CARGILL AGRICOLA	292	2.116	151
⊕TUP CEVAL	500	620	375
⊕TUP COTEGIPE	472	548	318
⊕TUP CVRD TUBARÃO	877	1.333	412
⊕TUP HERMASA GRANELEIRO	921	2.059	169
⊕TUP OLEOPLAN	497	673	297
⊕TUP RIO DOS SINOS	282	348	143
⊕TUP SUCOCÍTRICO CUTRALE	404	404	404
⊕TUP TERMINAL MARÍTIMO LUIZ FOGLIATTO	237	272	191
Total Geral	740	2.116	141

Note-se que os terminais menos produtivos da tabela acima são operados parcialmente com equipamentos mais simples (caminhões e moegas) ou com esteiras e carregadores de navios com menor capacidade nominal.

3.3. Terminais de granéis sólidos minerais

Os terminais de granéis sólidos minerais no Bloco 1 são: STS11, STS20, STM02 (fertilizantes) e VDC04 (coque e alumina).

No caso dos terminais de fertilizantes STS11 e STS20, foi adotado um valor de 960t/h de PR exigida. Para uma eficiência de 0,40, essa taxa seria atingida com uma PN de 2.400t/h. Essa PN seria alcançada com 2 shipunloaders de 1.200t/h (ex. equipamento de mesma PN que o instalado no terminal Termag, o principal do Porto de Santos para fertilizantes). Não se encontrou nenhum terminal com PN superior a 1.200t/h para fertilizantes no Brasil.

A PR de 2.400t/h é significativamente superior à realizada em 2012 pelos melhores terminais de fertilizantes do país, segundo os dados médios do primeiro quadrimestre de 2012 do SIG/ANTAQ⁵ (ex. Termag, média de 437t/h com 1 carregador de 1.200t/h, o que corresponderia a cerca de 880t/h com dois equipamentos deste porte), exigindo assim sistemas mais produtivos que os atualmente implantados (vide Tabela 8, em que os casos de Santos e Paranaguá foram desdobrados em diferentes terminais/ berços, para efeito de comparação).

O valor adotado é 4,3 vezes superior à média do país naquele período. A adoção deste valor agressivo é corroborada pela forte demanda e pelo fato de se tratar de cais compartilhado com outros operadores. Quanto mais rápido os navios de fertilizantes são operados, mais capacidade de berço é disponibilizada para terceiros.

No caso do terminal STM02 estudou-se sistema similar, porém adotou-se como PR 480t/h, associado à operação de 1 shipunloader de 1.200t/h de PN com μ de 0,40, suficiente para atender à demanda projetada. A PR de 480t/h é, ainda assim, aproximadamente o dobro da PR média brasileira para o subsetor.

Tabela 8: Produtividade relativa no 1Q2012 em terminais brasileiros – Granéis sólidos vegetais

Rótulos de Linha	Média de PR	Máx de PR	Mín de PR
⊕ Itaquí	139	151	110
⊕ Paranagua	275	643	136
BUNGE (206)	159	159	159
SOCCEPAR	196	196	196
CARGA GERAL	187	227	136
FERTILIZANTES	255	354	163
RO-RO\FERTILIZ	224	296	168
CARG GERAL-PREF	221	221	221
FOSPAR	354	643	241
⊕ Recife	131	223	86
⊕ Rio Grande	170	463	82
⊕ Santos	372	697	122
TMG - Terminal Marítimo de Guarujá	437	697	122
ARMAZEM 23	280	428	150
⊕ Sao Francisco do Sul	100	100	100
⊕ TUP YARA BRASIL FERTILIZANTES	141	256	74
⊕ Porto Alegre	115	214	74
⊕ Vila do Conde	515	515	515
⊕ Maceió	126	226	80
⊕ Aratu	123	186	76
⊕ Rio de Janeiro	96	127	80
⊕ Pelotas	85	85	85
⊕ Vitória	165	272	89
⊕ Fortaleza	118	155	97
⊕ Antonina	147	200	109
⊕ TUP ULTRAFÉRTIL	464	798	130
TUF	464	798	130
⊕ TUP TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA	180	220	141
Total Geral	225	798	74

Note-se que os terminais menos produtivos da tabela (a maior parte no Brasil) são operados com sistema de descarga em moegas e transporte com caminhões para os armazéns, em operações menos eficientes e com apenas um turno. Isso ocorre pelos volumes pequenos operados na maior parte desses portos.

⁵Estadísticas baseadas no registro de todas as embarcações que atracaram em portos e terminais privados no Brasil no primeiro quadrimestre de 2012.

No caso do terminal VDC04, diferentes PR foram previstas para os granéis sólidos previstos.

No caso dos granéis minerais de exportação (alumina), adotou-se uma PR de 1.050t/h que, para uma eficiência estimada de 35%⁶, seria atingida com uma capacidade nominal de 3.000t/h. No embarque de alumina no terminal da Alunorte, a PR verificada foi de 682t/h (primeiro quadrimestre de 2012 do SIG/ANTAQ⁷), 35% inferior à prevista para o VDC04.

No caso dos granéis minerais de importação (coque) no VDC04, prevê-se uma operação mais simples, de descarga em moegas e transporte em caminhões para os pátios, suficiente para atender a demanda projetada. A falta de informações do número de ternos em paralelo em outros terminais prejudica a realização de um *benchmark* com terminais similares.

Neste contexto, propôs-se a definição com base nas seguintes premissas operacionais: 30t por caminhão, 2 ternos em paralelo, e carregamento médio de 1 caminhão a cada 12 minutos (5 por hora). Neste caso, chega-se à PR de 300t/h.

3.4. Terminais de granéis líquidos

Os terminais de granéis líquidos do Bloco 1 para os quais se estabelece uma PR mínima (observadas as restrições apresentadas no item 2.4) são: STS13, STS25, BEL09 e VDC12.

Conforme já comentado, nesses casos não haverá requisito de PR para operações de desembarque, e as PR para embarque serão estabelecidas com base no que se verificou no primeiro quadrimestre de 2012 do SIG/ANTAQ⁸, posto que a capacidade dos navios limita a adoção de valores mais agressivos. Assim, adotou-se um valor de PR de 150t/h nesses casos.

A tabela a seguir, em que se destaca o Porto de Santos, apresenta essas PRs em diferentes terminais para um extrato de cargas que não incorpora combustíveis, e tem foco em químicos⁹.

⁶Neste caso, optou-se por usar uma eficiência similar à calculada para a Alunorte (34%), posto que se trata de uma operação bastante específica (alumina em Vila do Conde), e ambas as situações são similares.

⁷Estatísticas baseadas no registro de todas as embarcações que atracaram em portos e terminais privados no Brasil no primeiro quadrimestre de 2012.

⁸Estatísticas baseadas no registro de todas as embarcações que atracaram em portos e terminais privados no Brasil no primeiro quadrimestre de 2012.

⁹Alguns valores mais elevados possivelmente estão "contaminados" com etanol ou outras cargas específicas de maior giro, que não são o foco deste terminal.

Tabela 9: Produtividade relativa no 1Q2012 em terminais brasileiros – Granéis líquidos (produtos químicos)

Rótulos de Linha	Média de Taxa bruta	Máx de Taxa bruta ²	Mín de Taxa bruta ³
⊕Itaqui	170	170	170
⊕Paranagua	228	1.066	64
⊕Rio Grande	141	317	22
⊕Santos	150	483	6
ALAMOA 3	134	413	6
I.BARNABE SP	107	165	37
I.BARNABE BC	166	349	38
ALAMOA 4	188	483	64
ALAMOA 2	178	239	88
⊕Sao Francisco do Sul	570	570	570
⊕Angra dos Reis	31	77	5
⊕TUP YARA BRASIL FERTILIZANTES	134	213	60
⊕Vila do Conde	698	902	593
⊕Aratu	265	1.173	4
⊕Rio de Janeiro	92	118	66
⊕Fortaleza	201	668	42
⊕TUP ULTRAFÉRTIL	618	719	498
⊕TUP NAVECUNHA	8	36	4
⊕Belem	5	7	4
⊕TUP AGROPALMA	98	179	12
⊕TUP RIO DOS SINOS	181	220	13
⊕Salvador	21	24	17
⊕TUP BIANCHINI	136	667	27
⊕TUP ILHA DO GOVERNADOR	139	328	28
⊕TUP DOW BRASIL GUARUJÁ	225	439	36
⊕TUP CATTALINI	243	547	38
⊕TUP SOLIMÕES	295	755	44
⊕TUP DOW ARATU	338	599	54
⊕TUP MADRE DE DEUS	128	191	71
⊕TUP MANAUS	181	220	85
⊕TUP ICOLUB	161	193	90
⊕Imbituba	192	267	91
⊕Suape	201	290	95
⊕TUP HERMASA GRANELEIRO	326	456	206
⊕TUP BRASKEM ALAGOAS	347	480	232
⊕TUP CEVAL	335	339	331
⊕TUP ALUMAR	640	706	519
⊕TUP GUAMARÉ	541	541	541
Total Geral	209	1.173	4

Para que a conservadora PR exigida não seja causa de instalação de equipamentos de baixa PN, exige-se nas Diretrizes Técnicas do contrato que os equipamentos tenham PN de embarque e desembarque de cargas de 300m³/h (unidade típica para mensuração de PN para este tipo de carga). Considerando uma densidade típica de 1t/m³ para líquidos, isso implica que o terminal estará apto a embarcar ou desembarcar 300t/h, caso os navios estejam também aptos a embarcar ou desembarcar a essas taxas.

3.5. Terminais de veículos

O terminal STS10 será destinado à movimentação de contêineres, veículos e carga geral.

A PR para a operação de veículos foi estabelecida a partir da análise de dados da movimentação de veículos no Porto de Santos primeiro trimestre de 2012. Nesse período, foram movimentados em

média 70 veículos por hora nos terminais existentes destinados a essa atividade (Terminal de Veículos – TEV e Cais do Sabó)¹⁰.

Considerou-se, ao estabelecer o requisito de desempenho, um aumento aproximado de 10% sobre o patamar atual.

A adoção de um valor mais “agressivo” neste caso justifica-se por se tratar de um cais compartilhado com outras cargas e, parcialmente, com outros operadores. Quanto mais rápido os navios de veículos são operados, mais capacidade de berço é disponibilizada para outras cargas e terceiros.

Por outro lado, buscou-se não impor um requisito demasiadamente elevado para que não houvesse risco de discriminação a veículos de maior porte, cuja movimentação é tipicamente mais lenta.

3.5. Terminais de contêineres

No Bloco 1, prevê-se a movimentação de contêineres nos terminais STS10 e BEL01. Em ambos os casos prevê-se a movimentação de contêineres com equipamentos tipo MHC e não portêineres (equipamentos maiores e com maior capacidade):

- No terminal STS10, porque a estrutura do cais não comporta a instalação de tais equipamentos, e as obras que seriam necessárias requereriam que todo o cais do Sabó estivesse disponível e sob controle de um só arrendatário, o que não ocorrerá;
- No terminal BEL01, porque a demanda não justifica os maiores investimentos em portêineres;
- Em ambos: porque se prevê a movimentação de carga geral solta, a qual também requer MHCs.

Importante frisar que o Arrendatário poderá, se entender viável fisicamente e financeiramente, colocar portêineres no terminal.

Neste contexto, buscou-se nos dados do Brasil para terminais que operam com MHCs, como mostra a tabela abaixo (a amostra é limitada pois a maioria dos terminais opera com portêineres).

Tabela 10: Produtividade relativa de terminais de contêineres que operam apenas com MHCs

Berço ou Terminal	Porto	Número de MHCs	Prod. Relativa (1Q2012)	por MHC (1Q2012)	Unid.
TECONDI Saboo	Santos	3	28		9 cont/h
Cais Publico	São Franscisco do Sul	3	35		12 cont/h
TESC	São Franscisco do Sul	3	25		8 cont/h
Convicon	Vila do Conde	2	14		7 cont/h
Média			25		9 cont/h

Assim como no caso dos veículos, adotou-se uma PR cerca de 10% maior que a amostra para os terminais do Bloco 1: 10conts./h/MHC.

No caso do terminal STS10, justifica-se a adoção do máximo possível de ternos (sendo 1 MHC/terno) operando em paralelo: 3. Assim, a PR exigida será de 30cont./h.

¹⁰Considerando a média de 1,8t/unid. para o Porto de Santos (o sistema de dados da ANTAQ fornece os dados em toneladas).

Já no caso do BEL01, a demanda não justifica mais de 2 MHCs operando em paralelo. Desta forma, adotou-se a PR mínima exigida de 20conts./h.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

ANEXO VI – NOTA TÉCNICA Nº 72/2015/DOUP/SPP/SEP/PR

100



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

Nota Técnica nº72/2015/DOUP/SPP/SEP/PR

Brasília, 26 de junho de 2015.

Assunto: Proposta de metodologia de cálculo para o ressarcimento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEAs autorizados pela Portaria SEP/PR nº 38/2013, em atendimento à determinação do Tribunal de Contas da União – TCU contida no Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário, de 07/05/2014, itens 9.3.1 e 9.3.2

I. OBJETIVO

1. O objetivo da presente Nota Técnica é o de apresentar a proposta de nova metodologia de cálculo para o ressarcimento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEAs autorizados pela Portaria SEP/PR nº 38/2013 e realizados pela Estruturadora Brasileira de Projetos – EBP para 85 (oitenta e cinco) terminais portuários, desenvolvida por esta Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR, com vistas a atender a determinação do Tribunal de Contas da União – TCU contida no Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário, de 07/05/2014, itens 9.3.1 e 9.3.2, conforme segue:

9.3. determinar à SEP/PR que:

9.3.1. fundamente o cálculo do ressarcimento dos valores dos estudos técnicos selecionados nos termos da Portaria SEP/PR 38/2013 em dados objetivos que não sejam vinculados ao valor total dos investimentos estimados para as concessões e arrendamentos, mas aos respectivos custos de elaboração dos estudos, incluindo margem de lucro compatível com a natureza do serviço e com os riscos envolvidos e, se possível, baseados em preços de mercado, para serviços de porte e complexidade similares;

9.3.2. aplique os critérios decorrentes da revisão determinada no subitem 9.3.1 deste Acórdão à forma de cálculo da remuneração dos estudos e projetos autorizados mediante a Portaria SEP/PR 38/2013; -

II. DOS FATOS

2. Em 15/03/2013, a Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR autorizou, por meio da Publicação da Portaria SEP/PR nº 38, de 14/03/2013, a Estruturadora Brasileira de Projetos – EBP à realização de “projetos, estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações” destinados a subsidiar esta SEP/PR na preparação dos estudos que fundamentariam a licitação das concessões de 2 portos organizados e de 159 áreas para exploração como arrendamentos portuários. O prazo para entrega dos estudos foi estabelecido em 225 dias, nos termos da referida Portaria SEP/PR nº 38/2013¹.

¹ Posteriormente, a SEP autorizou a concessão de mais 30 dias para a entrega dos estudos, conforme Portaria SEP/PR nº 214/2013.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

3. De forma a contextualizar os eventos que resultaram na publicação do Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário, faremos breve descrição dos principais fatos que o precederam.

4. No início do processo, mediante Ofício s/nº de 19/02/2013 (ANEXO 1), a EBP havia proposto que o ressarcimento se desse no valor de R\$ 65 milhões para o caso de se licitar a totalidade das áreas previstas. Entretanto, era de se esperar que houvesse o agrupamento – como de fato ocorreu – de diversas áreas com o objetivo de atingir uma composição eficiente das mesmas para fins de licitação.

5. Em razão disso, a empresa propôs realização de cálculo que levasse em consideração tanto a quantidade de áreas estudadas (antes de posteriores agrupamentos) como a quantidade de terminais efetivamente licitados, de forma que o ressarcimento se desse de forma escalonada e vinculada à taxa de sucesso das licitações, isto é, quanto menor a quantidade de terminais efetivamente licitados, maior o valor a ser ressarcido por estudo e vice-versa.

6. Contudo, tendo em vista os apontamentos do Tribunal, os quais serão transcritos mais adiante, pareceu ao Poder Público mais adequado o ressarcimento único por terminal licitado, independentemente da quantidade original de áreas estudadas. Os agrupamentos pressupõem análise integrada de áreas com características muito semelhantes, compatíveis e contíguas. Portanto, o ganho de escala² decorrente desse processo seria significativo, não justificando o pagamento por área estudada, conforme solicitado pela EBP. Com relação ao escalonamento de valores a partir de taxa de sucesso das licitações, contanto não tenha sido acatada a proposta nos moldes sugeridos pela EBP, reconhece-se a existência do risco de insucesso, que será abordado mais adiante e considerado na metodologia a ser proposta.

7. Assim, em que pese a proposta da EBP citada, a ANTAQ, mediante a Nota Técnica nº 001/2013/SPO/ANTAQ/BOP, de 25/02/2013 (ANEXO 2), defendeu a definição do valor do ressarcimento como percentual sobre os investimentos previstos. A base para tal cálculo seria a razão entre o valor dos estudos e a previsão de investimentos de diversas concessões em diferentes setores da infraestrutura conduzidas por Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL, Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. De acordo com esse método, definir-se-ia um percentual dos investimentos previstos como parâmetro do valor de ressarcimento dos estudos, tendo como referência os processos de concessões realizadas nos setores de energia elétrica, aviação civil e transportes terrestres.

8. Nessa linha, a área técnica da Agência propôs duas formas possíveis de cálculo do percentual. A primeira, seria a razão da soma de todos os preços dos estudos pela soma de todos os investimentos (resultado apurado de 0,371% do valor dos investimentos) e a segunda, a média aritmética de todas as razões (resultado de 0,54%).

² A questão do ganho de escala foi objeto de ampla discussão pelo Tribunal de Contas da União e pelo Ministério Público Federal junto ao TCU. E ainda que não tenha constado expressamente no Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário a obrigatoriedade de se considerar o ganho de escala no ressarcimento dos estudos realizados pela EBP, entendemos pertinente que a metodologia de cálculo desenvolvida por esta SEP e que será discutida ao longo desta Nota considere o ganho de escala do cálculo do valor de ressarcimento devido à EBP.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

9. O Superintendente de Portos da ANTAQ, na nota técnica mencionada, sugeriu o uso do percentual de 0,54%, tendo em vista que o outro percentual, de 0,371%, teria sido "contaminado" pelos altos valores de investimento da Usina Hidroelétrica - UHE Belo Monte e do Trem de Alta Velocidade – TAV.

10. Apesar desse posicionamento, o Diretor Geral da ANTAQ, por meio do Ofício nº 40/2013-DG, de 08/03/2013 (ANEXO 3), sugeriu à SEP/PR que fosse considerado o menor percentual, de 0,37103%, com o argumento de que deveria ser considerado o ganho de escala que seria resultante da contratação de 159 estudos de arrendamentos ao mesmo tempo.

11. Assim, a Portaria SEP/PR nº 38/2013, estabeleceu o teto do valor a ser ressarcido pelos estudos nos termos sugeridos pela ANTAQ, conforme disposto no art. 1º, § 3º, do referido normativo:

"§ 3º O valor máximo para eventual ressarcimento pelo conjunto dos projetos e estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações realizados não poderá ultrapassar 0,37103% do valor total estimado dos investimentos necessários à implementação de cada uma das concessões ou arrendamentos de instalações portuárias relacionadas no Anexo I e será limitado, ainda ao total de R\$ 63.800.000,00 (sessenta e três milhões e oitocentos mil reais)."

12. Entretanto, logo após a publicação da Portaria SEP nº 38/2013, foi protocolada representação pelo deputado federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo, em 30/04/2013, questionando os termos da mencionada portaria e pleiteando a suspensão cautelar dos seus efeitos. O pleito de suspensão cautelar, apesar de negado pelo TCU, resultou em uma série de questionamentos que culminaram, na publicação, em 04/12/2013, do Acórdão 3.362/2013-TCU-Plenário. Este acórdão determinou, entre outras coisas, a oitiva e manifestação técnica da SEP/PR e da ANTAQ a respeito de todo o processo de autorização da EBP, incluindo a forma de cálculo do ressarcimento.

13. Nesse ínterim, a SEP/PR e a ANTAQ reforçaram sua defesa quanto à forma de cálculo utilizada, baseada em percentual dos investimentos previstos, que havia sido proposta por ambas as instituições. A SefidTransporte, área técnica do TCU que analisou o assunto, acabou por acolher os argumentos da SEP, informando o seguinte:

"102. Os estudos ou projetos de infraestrutura são, por natureza, complexos e caros"; que "o percentual de 0,37103" não ocasionará impacto significativo sobre os valores resultantes da licitação" e que "a metodologia adotada pela Antaq e pela SEP/PR é adequada e suficiente, frente às limitações quanto ao estabelecimento de um parâmetro supostamente eficiente ou mais justo".

14. Todavia, o entendimento da equipe técnica exposto não foi prevalecte no TCU, conforme pode ver verificado nas observações extraídas do voto condutor do relator, Ministro Weder de Oliveira, o qual veio a refletir o posicionamento final do TCU nos termos do Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário (processo TC 012.687/2013-8):



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

“103. A questão é de difícil solução. Conquanto a estipulação dos valores de ressarcimento de estudos e projetos seja, de fato, tarefa complexa, como destacou a SejidTransporte, não pode ser arbitrária. Deve ser motivada e baseada em critérios que busquem traduzir a subjetividade e a natureza intelectual do trabalho em parâmetros mais objetivos, a exemplo dos valores dos salários e encargos dos profissionais minimamente exigidos para composição das equipes, do número de horas de trabalho requeridas, dos custos inerentes à logística de elaboração dos estudos (viagens, hospedagem, etc.), além de uma margem de lucro justa, que remunere adequadamente a empresa elaboradora dos estudos...”

.....

114. Como ressaltou a ministra Ana Arraes em seu voto condutor do acórdão 3.362/2013-Plenário, a jurisprudência deste Tribunal tem sido majoritária no sentido de rejeitar a tese de que os valores constantes da proposta de preços da contratada devam corresponder a seus custos. Pode-se citar nessa linha, dentre outros, os acórdãos 2.784/2012-Plenário e 2.438/2013-Plenário.

115. O problema não está, portanto, em verificar, em cada processo, a adequação dos valores de ressarcimento pagos à EBP – ou a qualquer empresa que apresentasse os estudos – mas sim em estabelecer um parâmetro de remuneração que seja suficientemente robusto e transparente, aplicável a qualquer empresa que elabore os estudos demandados, independentemente de sua estrutura de custos”

15. Dito isso, conclui da seguinte forma, reforçando o disposto no item 103 do mesmo Voto e refletindo quase que integralmente o teor do Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário, publicado:

“116. Destarte com as devidas vênias, divirjo nesse ponto particular do Ministério Público e considero mais adequado que se determine à SEP/PR que reveja o parâmetro de remuneração dos estudos e fundamente-os em dados objetivos, a exemplo dos valores dos salários e encargos dos profissionais minimamente exigidos para a composição das equipes, do número de horas de trabalho requeridas, dos custos inerentes à logística de elaboração dos estudos (viagens, hospedagem, etc.) da margem de lucro da empresa elaboradora dos estudos e da comparação com preços praticados no mercado para elaboração de estudos de porte e complexidade similares.”

16. Aqui, vale destacar observação da Ministra Ana Arraes, que retoma o argumento do ministro relator, conforme se observa no item 14, sobre a questão em seu voto referente ao Acórdão 3.362/2013-TCU-Plenário:

“78. Registro, a propósito, que a jurisprudência do Tribunal tem sido majoritária no sentido de rejeitar a tese de que os valores constantes da proposta de preços da contratada devam corresponder aos seus custos, podendo-se citar nesse sentido, dentre outros, os acórdãos 2.784/2012 – Plenário e 2.438/2013 – Plenário.

79. Embora eu não considere que na fixação de preços para indenizações da espécie haja necessidade de um detalhamento de custos, na linha jurisprudencial já exposta, é



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

certo que compete ao poder público comprovar que foram utilizados parâmetros de mercado que justifiquem os valores a serem pagos a título de ressarcimento.”

17. Ademais, para fins da discussão da metodologia a ser proposta mais a frente nesta Nota Técnica, ressalte-se a observação feita pelo ministro-relator sobre os dois valores citados pela SEP e ANTAQ, a saber R\$ 232.788,68 e R\$ 400.000,00:

“80. O Ministério Público assinalou que a divisão do valor total (R\$ 63,8 milhões) pelo número de empreendimentos (161) resultaria na média de quase R\$ 400 mil por estudo, “o que pode ser, para determinados casos, um valor acima da média do mercado para trabalhos similares de elaboração de projetos”. Ocorre que o número trazido pelo Ministério Público tratou os estudos como se fossem, todos, arrendamentos de áreas; não obstante, o preço apresentado inclui também os estudos relacionados a duas concessões de portos, sem dúvida de maior complexidade. A proposta apresentada pela EBP segregou tais valores, atribuindo às concessões aproximadamente 12% do preço total. Observada essa proporção, tendo-se como limite o valor de R\$ 63,8 milhões apresentado pela Portaria SEP/PR 38, de 15/3/2013, o valor atribuído aos arrendamentos seria de R\$ 56,1 milhões e os estudos dos portos significariam algo em torno de R\$ 7,7 milhões. Com esses valores, a média por arrendamento seria, então, de R\$ 353.000,00, ao invés dos R\$ 400.000,00 apontados pelo Ministério Público. Vejo, no entanto, que esse novo valor de R\$ 353.000,00 se situa, também, acima da média calculada pela Antaq (R\$ 232.788,68) a partir da pesquisa sobre os valores cobrados para realização de Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para licitação de terminais arrendados em portos.”

18. Aqui, vale destacar que, no entendimento desta equipe técnica, tais parâmetros devem ser abandonados diante dos termos do Acórdão nº 1.155, de 2014. O primeiro, R\$ 232.788,68, porque não considerou os riscos envolvidos, pois foi calculado com base na média de uma pesquisa de mercado simplificada baseada em 14 contratações e cotações de licitações de EVTEAs, ou seja, trata-se de amostra com estudos contratados – ou em vias de ser – nos quais há certeza de ressarcimento. Além disso, esse montante e sua forma de cálculo em nenhum momento foi proposto pela SEP/PR ou pela ANTAQ para uso no cálculo do ressarcimento – ao contrário do que o item 80 do Voto da Ministra Ana Arraes, entre outras citações do TCU e o Ministério Público Federal, levam a crer.

19. O segundo valor, de R\$ 400.000,00, também deverá ser abandonado por ter sido resultante de cálculo baseado exclusivamente no valor dos investimentos, o que está em flagrante conflito com os termos do Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário.

III. DA ANÁLISE

20. A presente análise se organiza em duas partes principais: (i) detalhamento da metodologia e (ii) resultado da metodologia.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

III.1. DETALHAMENTO DA METODOLOGIA

21. A proposta de metodologia para fundamentar o cálculo do ressarcimento dos valores dos estudos técnicos feitos pela EBP por conta da autorização dada pela Portaria SEP/PR 38/2013, conforme determinação do TCU no Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário, item 9.3.1, deve atender aos seguintes requisitos:

- a) Apresentação de dados objetivos;
- b) Vinculação aos respectivos custos de elaboração;
- c) Previsão de margem de lucro compatível com a natureza do serviço e riscos envolvidos;
- d) Não vinculação ao total dos investimentos estimados para os arrendamentos; e
- e) Referenciados em preços de mercado para serviços de porte e complexidade similares, se possível.

22. Definidos os requisitos do trabalho, esta SEP/PR segmentou a execução dos trabalhos para se chegar na referida metodologia em dois momentos: (i) na busca de uma referência de mercado para balizar a metodologia a ser definida e (ii) na elaboração das premissas e o fio lógico da metodologia da SEP/PR em si. Por conta disso, a apresentação da presente seção se organizará nessas duas situações.

III.1.1. REFERÊNCIAS DE MERCADO

23. Para se obter as referências de mercado, esta SEP/PR se valeu nas fontes de informações disponíveis, que, em alguns casos, já haviam sido expostas no decorrer da discussão desse caso.

24. A base de informações para a estruturação da metodologia foi a pesquisa de mercado realizada por SEP/PR-ANTAQ apresentada na Nota Técnica nº 001/2013/SPO/ANTAQ/BOP, de 25/02/2013, calcada em 14 ocorrências de contratações de EVTEAs, conforme Tabela 1:

Tabela 1: Pesquisa de mercado SEP/PR-ANTAQ apresentada na Nota Técnica nº 001/2013/SPO/ANTAQ/BOP

Porto	Escopo	Empresa Contratada	Ano	Valor (R\$)	Valor Médio por arrendamento (R\$)
Manaus (PPIM)	EVTEA de um Terminal de Contêineres	APM-Terminals	2011/2012	R\$ 150.000,00	R\$ 150.000,00
Paranaguá	EVTEA's para um total de 11 Áreas	Planave	2012	R\$ 664.502,63	R\$ 60.409,33
Santos	EVTEA's para um total de 8 Áreas	USP	2012	R\$ 2.100.000,00	R\$ 262.000,00
Santos	EVTEA para equilíbrio econômico-financeiro (Santo Brasil)	FIPE/USP	2010	R\$ 324.000,00	R\$ 324.000,00
Nacional - UnB	EVTEA'S para 98 arrendamentos	UnB	2012	R\$ 6.656.000,00	R\$ 67.918,37
Nacional - DTA	Pesquisa genérica de preços	DTA (pesquisa informal)	2013	R\$ 375.000,00	R\$ 375.000,00
Nacional - NCA	Pesquisa genérica de preços	NCA (pesquisa informal)	2013	R\$ 100.000,00	R\$ 100.000,00



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

Rio de Janeiro	Pesquisa genérica de preços	*1	2012	R\$ 425.000,00	R\$ 425.000,00
Outeiro	EVTEA do TERMINAL DE GRÃOS e TERMINAL DE PELLETS	UFPA	2011	R\$ 366.838,90	R\$ 366.838,90
Vila do Conde	TMU II	UFPA	2009	R\$ 228.000,00	R\$ 228.000,00
Santarém	EVTEA do TGVSAN	DTA Engenharia	2009	R\$ 89.874,90	R\$ 89.874,90
SUAPE	Terminal de Grãos	Projotec	2011	R\$ 250.000,00	R\$ 250.000,00
SUAPE	Terminal de Minérios	Projotec	2009	R\$ 280.000,00	R\$ 280.000,00
SUAPE	Terminal de Contêineres II	Projotec	2009	R\$ 280.000,00	R\$ 280.000,00

Fonte: SEP/PR-ANTAQ

25. Há época, tal pesquisa foi realizada por meio do seguinte método:
- As Autoridades Portuárias – APs foram provocadas pela SEP/PR a se manifestar sobre a existência de contratações de EVTEAs a partir de 2008;
 - A SEP/PR reuniu as informações provenientes das APs e agregou algumas informações coletadas pela própria Secretaria, em sua base de dados ou pesquisas informais;
 - A SEP/PR de posse dessas informações, estruturou resumo de pesquisa de mercado com os seguintes atributos das 14 ocorrências de EVTEAs identificadas: (i) escopo; (ii) empresa contratada; (iii) ano; (iv) valor e (v) valor médio por arrendamento.
26. O resultado da pesquisa de mercado alcançou o valor médio de R\$ 232.788,68. Contudo tal informação, constante da Nota Técnica nº 001/2013/SPO/ANTAQ/BOP, não foi considerada por SEP/PR e ANTAQ na definição do cálculo do ressarcimento dos estudos autorizados, conforme mencionado no item 18. De acordo com o art. 1º, § 3º, da Portaria SEP/PR 38/2013, a definição do referido cálculo, justificada na mencionada nota técnica, foi a de se utilizar o valor previsto do investimento como base para cálculo do valor do ressarcimento de cada estudo.
27. Os motivos expostos na referida nota para não se utilizar o valor médio da pesquisa de mercado como referência para o cálculo do ressarcimento foram, em linhas gerais: (i) o escopo menor das 14 ocorrências de EVTEAs quando comparado ao autorizado pela Portaria SEP/PR 38/2013 e (ii) a natureza diferenciada (complexidade) entre os estudos constantes na pesquisa de mercado, estudo de um ou vários terminais em um único porto, e pela empresa autorizada, estudo de um número expressivo de terminais em âmbito nacional.
28. Entretanto, considerando que essa alternativa de uso do valor do investimento, como parâmetro para cálculo do ressarcimento, foi rejeitada pelo TCU, conforme apresentado no item 21, a utilização da pesquisa de mercado aventada inicialmente pela SEP/PR e ANTAQ se configurou como a alternativa mais indicada ao caso.
29. Cabe notar, contudo, que ao se retomar a mencionada pesquisa para servir de referência de informação para a estruturação da presente metodologia, deparou-se, além dos pontos mencionados pela ANTAQ no item 27 da presente Nota, com as seguintes limitações da amostra utilizada: (i) os valores apresentados não estavam referenciados a uma determinada data-base; (ii) a síntese da pesquisa não possuía os prazos dos estudos e (iii) os escopos dos trabalhos não estavam minimamente delimitados.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

30. Diante dessas constatações e considerando a metodologia empregada na pesquisa de mercado - conforme mencionado no item 25, em maio e junho de 2015, esta SEP/PR, com a finalidade de qualificar a amostra original, contatou novamente as APs que apresentaram informações sobre seus EVTEAs - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA, Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP, Companhia Docas do Rio Janeiro - CDRJ, Companhia Docas do Pará - CDP e Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros - SUAPE – para solicitar complementação das informações (ANEXO 4).

31. Ao receber o retorno das APs e se aprofundar na base de dados da própria SEP/PR, verificou-se um conjunto de imprecisões e inconsistências na amostra original que demandariam correção para o atual trabalho, sendo as mais representativas: (i) o fato de as ocorrências não tratarem taxativamente de contratações, mas também de cotações para contratações e mesmo autorizações; (ii) haver ocorrências da amostra que tinham como unidade ora a contratação do estudo, tendo casos de mais de um EVTEA por contratação³, ora o estudo em si, tendo casos de duas ocorrências para a mesma contratação⁴; (iii) algumas ocorrências que não se caracterizariam precisamente como elaboração de EVTEAs e (iv) a existência de tabulação equivocada de dados.

32. Considerando as limitações contidas na amostra utilizada para a pesquisa de mercado apresentada na Nota Técnica nº 001/2013/SPO/ANTAQ/BOP de onde se extraiu o valor médio de contratação de EVTEAs de R\$ 232.788,68, sem data-base, entende-se que a utilização desse valor para servir de referência em qualquer comparação de valores dos estudos mostra-se, para fins da metodologia a ser apresentada neste documento, inapropriada.

33. Por conta da série de fatores apontadas acima, a amostra utilizada originalmente na pesquisa de mercado exposta na Nota Técnica nº 001/2013/SPO/ANTAQ/BOP teve de ser refinada para a execução do presente trabalho. Assim, o critério de ingresso na nova amostra teve como barreira de entrada os seguintes critérios: (i) tratar-se de contratações ou cotações para contratações feitas pelas APs e (ii) ter como objeto principal a realização de EVTEA. A escolha desses critérios tem como finalidade parametrizar as ocorrências da amostra, em especial em relação à natureza dos serviços para a elaboração dos EVTEAs.

34. Registre-se que cada ocorrência se refere a uma contratação ou cotação para contratação, independentemente de número de estudos por ocorrência. Assim, com a aplicação da barreira de entrada mencionada, a nova amostra conta com 9 ocorrências, conforme consta da Tabela 2:

³ A exemplo da ocorrência Paranaguá/EVTEAs para um total de 11 Áreas.

⁴ A exemplo das ocorrências SUAPE/Terminal de Minérios e SUAPE/Terminal de Contêineres II.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

Tabela 2: Base de Dados EVTEAs: Geral

№	Porto	Objeto	Prazo para entrega do contrato (meses)	Valor do contrato em R\$	Entrada em vigor	Nº EVTEAs por concessão	Prazo para entrega do projeto de arrendamento em meses	Valor do projeto de arrendamento	Valor do projeto de arrendamento em R\$ (MIL/ MIL/ MIL)
1	Santos	EVTEA para equilíbrio econômico-financeiro (Santos Brasil)	120	R\$ 324.346,00	fev/10	1	120	R\$ 324.346,00	R\$ 388.760,27
2	Santos	EVTEAs para um total de 8 áreas	540	R\$ 2.100.000,00	ago/12	9	68	R\$ 262.500,00	R\$ 274.486,72
3	SUAPE	EVTEA e projeto de engenharia para o Terminal de Grãos	90	R\$ 734.890,97	mai/12	1	90	R\$ 734.890,97	R\$ 725.537,26
4	SUAPE	EVTEAs dos Terminais de Grãos Sólidos e de Contêineres	90	R\$ 231.254,09	nov/08	2	45	R\$ 115.627,05	R\$ 147.197,65
5	Rio de Janeiro	Concessão de EVTEAs	45	R\$ 366.860,00	out/11	1	45	R\$ 366.860,00	R\$ 399.976,59
6	Santarém	EVTEA para terminal de grãos no Porto de Santarém	90	R\$ 89.874,00	jan/10	1	90	R\$ 89.874,00	R\$ 110.233,11
7	Vila do Conde	1 EVTEA para arrendamento da área do (I) III - terminais de múltiplo uso: (i) carvão; (ii) produtos siderúrgicos e (iii) p/ãos agrícolas	90	R\$ 684.000,00	jul/09	1	90	R\$ 684.000,00	R\$ 844.570,81
8	Outeiro	EVTEA para arrendamento de área para instalação de fábrica de piléis no Terminal de Outeiro	90	R\$ 295.263,72	jul/08	1	90	R\$ 295.263,72	R\$ 364.577,66
9	Paraguá	(i) EVTEAs; (ii) avaliação imobiliária e (iii) avaliação patrimonial para um total de 11 áreas	180	R\$ 1.100.000,00	jul/12	11	16	R\$ 100.000,00	R\$ 104.995,09

Fonte: Autoridades Portuárias, elaborado pela SEP/PR



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

35. Compete destacar que as 9 contratações ou cotações de contratações abarcam, ao todo, 27 EVTEAs (soma da coluna “Nº de EVTEAs por ocorrência”), pelo fato de em 3 das 9 ocorrências – em 33% dos casos, a contratação ou cotação tratar de mais de um estudo.

36. Uma vez que as contratações e cotações possuem valores em data-base diferentes, optou-se por se fazer a correção monetária, mediante Índice de Preços do Consumidor Amplo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IPCA/IBGE, dos valores apresentados para março de 2013, período de publicação da Portaria SEP/PR nº 38/2013, cujo valor teto de ressarcimento dos estudos autorizados motiva o presente trabalho.

37. A análise dos dados da Tabela 3 permite extrair as informações referentes ao valor médio por arrendamento – data-base de março de 2013:

Tabela 3: Base de Dados EVTEAs: Geral – Valor Médio por Arrendamento

	Valor Médio por arrendamento BASE MAR/2013
amostra (A)	9 de 9
média (MEDIA)	R\$ 378.926,13
mediana (MED)	R\$ 364.577,66
desvio-padrão (DP)	R\$ 270.811,49

Fonte: Autoridades Portuárias, elaborado pela SEP/PR

38. Diante dos dados extraídos, observa-se a média e a mediana dos valores médios dos estudos por arrendamento de R\$ 378.926,13 e de R\$ 364.577,66 (data-base: março de 2013), respectivamente.

39. De qualquer forma, tendo em vista o refinamento da pesquisa de mercado em relação ao apresentado na Nota Técnica nº 001/2013/SPO/ANTAQ/BOP e tendo como premissa a equivalência dos escopos das contratações ou cotações presentes na amostra, pode-se entender que a faixa de preço entre R\$ 364.577,66 e R\$ 378.926,13 (data-base: março de 2013) representa a referência de valor de mercado para a elaboração de um EVTEA para arrendamento de instalação portuária no momento da autorização dada pela SEP/PR para os estudos das áreas do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP pela Portaria SEP/PR nº 38/2013.

40. Com relação ao prazo médio de execução de cada EVTEA por contratação, a amostra permite que se alcance os dados contidos na Tabela 4:

A



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

Tabela 4: Base de Dados EVTEAs: Geral – Prazo médio de execução de cada EVTEA por contratação

	Prazo médio de execução de cada EVTEA - em dias
amostra (A)	9 de 9
média (MEDIA)	73
mediana (MED)	90
desvio-padrão (DP)	32

Fonte: Autoridades Portuárias, elaborado pela SEP/PR

41. De acordo com os dados obtidos, verifica-se que a média de prazo para a execução de cada EVTEA é de 73 dias. Ao se resgatar os dados da Tabela 2, observa-se que das 9 ocorrências, em 7 delas o prazo de execução por EVTEA é de 45 até 90 dias. Apenas em 2 casos o prazo para a elaboração de um EVTEA foge dessa faixa: 16 dias (ocorrência nº 9) e 120 dias (ocorrência nº 1).
42. Ao se optar pela média da presente amostra como referência de mercado em março de 2013, tem-se que a elaboração de cada EVTEA teve duração de 73 dias.
43. A partir dessa amostra, que apresenta um conjunto de dados sobre as contratações e cotações mais amplo do que a pesquisa de mercado original, permitindo a realização de uma análise mais consistente, objetivou-se analisar a formação dos preços de mercado. Pelo exame dos dados apresentados na Tabela 2, é possível definir que o Valor Total por Estudo (VTE) na presente amostra possui a seguinte composição:
- $$VTE = CMDO + DIL$$
- Sendo:
- VTE: Valor Total por Estudo;
 - CMDO: Custo da Mão-de-Obra; e
 - DIL: Despesas Indiretas e Lucros.
44. Tendo por base essa estruturação de custos de cada estudo apresentado na amostra, serão levantadas referências de mercado para balizar tanto elementos que compõem o CMDO como o DIL.
45. Das 9 ocorrências da amostra, em 7 delas foi possível extrair uma série de dados referentes à formação do Custo da Mão-de-Obra (CMDO) de cada contratação, com informações referentes a: (i) quantidade de profissionais em cada contratação ou cotação; (ii) composição da equipe de profissionais – em 5 dos 7 casos; (iii) quantidade de horas por profissional ao longo da duração do projeto e (iv) valor do homem-hora (HH) por profissional. De posse desses dados, calculou-se um valor de HH médio da equipe das contratações avaliadas, conforme consta da Tabela 5:



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

Tabela 5: Base de Dados EVTEAs: CMDO - Detalhamento

ID	Região	Porto	Objeto	Empresa Executora do Objeto	Quantidade de Profissionais	Profissionais	Custo da Mão-de-Obra (CMDO)			Data base do Valor	(D) Valor HH Médio por equipe	Valor HH Médio por equipe BASE MAJ/2013
							(A) Quantidade e de horas (duração do projeto)	(B) Valor HH por profissional - em R\$	(C) Valor por Profissional - duração do projeto (inclui encargos) - em R\$			
1	Sudeste	Santos	EVTEA para equilíbrio econômico-financeiro (Santos Brasil)	FIPE/USP	1	Coordenador	360	R\$ 210,00	R\$ 75.600,00	jul/10	R\$ 93,09	R\$ 111,57
					1	Engenheiro sênior	472	R\$ 170,00	R\$ 80.240,00			
					1	Engenheiro pleno	544	R\$ 130,00	R\$ 70.720,00			
					1	Engenheiro Júnior	664	R\$ 100,00	R\$ 66.400,00			
					1	Técnico	692	R\$ 40,00	R\$ 27.680,00			
					1	Secretária	356	R\$ 25,00	R\$ 8.900,00			
	TOTAL	6	-	2728	-	R\$ 253.940,00						
2	Sudeste	Santos	EVTEA's para um total de 8 áreas	USP	1	Coordenador do Projeto (Engenheiro)	963	R\$ 223,30	R\$ 215.037,90	ago/12	R\$ 165,15	R\$ 172,69
					3	Pesquisador Sênior	2067	R\$ 184,80	R\$ 381.981,60			
					2	Pesquisador Pleno	2255	R\$ 130,90	R\$ 295.179,50			
					4	Pesquisador Júnior	2005	R\$ 84,70	R\$ 169.873,50			
					1	Consultoria	1930	R\$ 238,70	R\$ 460.691,00			
					1	Gestor de Contrato	0	R\$ 0,00	R\$ 0,00			
	TOTAL	12	-	9270	-	R\$ 1.522.713,50						
3	Nordeste	SUAPE	EVTEA e projeto de engenharia para o Terminal de Grãos	PROJETEC	1	Coordenador	528	R\$ 143,01	R\$ 75.983,36	maí/12	R\$ 80,99	R\$ 85,47
					1	Engenheiro/Profissional Sênior (especialista em estudos portuários)	528	R\$ 113,39	R\$ 59.872,00			
					2	Engenheiro/Profissional Pleno (especialista em projetos)	1056	R\$ 88,71	R\$ 93.678,75			
					3	Engenheiro/Profissional Júnior (projetos)	1584	R\$ 72,98	R\$ 115.605,15			
					1	Técnico Sênior (Desenhista/Cadista)	528	R\$ 39,21	R\$ 20.703,12			
					1	Técnico Sênior (Desenhista/Cadista)	528	R\$ 39,21	R\$ 20.703,12			
					1	Técnico Júnior (Desenhista/Cadista)	528	R\$ 23,80	R\$ 12.566,60			
					2	Consultores Especiais: (1) Econômica; (2) especialista em equipamentos em terminais portuários	1056	R\$ 107,38	R\$ 114.021,79			
	TOTAL	17	-	6336	-	R\$ 513.133,99						
4	Nordeste	SUAPE	EVTEAs dos Terminais de Grãos Sólidos e de Contêineres	PROJETEC	1	Engenheiro Sênior	528	R\$ 65,17	R\$ 34.411,32	nov/08	R\$ 65,39	R\$ 83,75
					1	Engenheiro Júnior	528	R\$ 94,02	R\$ 49.642,56			
					1	Desenhista cadista	528	R\$ 34,19	R\$ 18.051,84			
					1	Consultor Técnico	528	R\$ 68,18	R\$ 36.000,00			
	TOTAL	4	-	2112	-	R\$ 138.105,72						
5	Sudeste	Rio de Janeiro	Confecção de EVTEAs	4 empresas	1	Profissional 1	264	R\$ 193,57	R\$ 52.472,86	out/11	R\$ 156,87	R\$ 170,99
					1	Profissional 2	264	R\$ 193,57	R\$ 52.472,86			
					1	Profissional 3	264	R\$ 193,57	R\$ 52.472,86			
					1	Profissional 4	264	R\$ 193,57	R\$ 52.472,86			
					1	Profissional 5	264	R\$ 193,57	R\$ 52.472,86			
					1	Profissional 6	264	R\$ 193,57	R\$ 52.472,86			
					1	Profissional 7	264	R\$ 193,57	R\$ 52.472,86			
	TOTAL	7	-	1848	-	R\$ 289.898,40						
6	Norte	Santarém	EVTEA para terminal de grãos no Porto de Santarém	OTA engenharia	1	Coordenador (Engenheiro Civil)	225	R\$ 80,00	R\$ 18.000,00	jan/10	R\$ 51,03	R\$ 62,59
					1	Economista ou Engenheiro Civil	270	R\$ 58,00	R\$ 15.660,00			
					1	Engenheiro Civil (Sênior)	540	R\$ 58,00	R\$ 31.320,00			
					1	Engenheiro Ambiental (Sênior)	270	R\$ 58,00	R\$ 15.660,00			
					1	Cadista	360	R\$ 17,00	R\$ 4.370,00			
	TOTAL	5	-	1665	-	R\$ 84.960,00						
8	Norte	Outeiro	EVTEA para arrendamento de áreas para instalação de fábrica de pallets no Terminal de Outeiro	UFPA	1	Profissional 1	370	R\$ 203,83	R\$ 65.275,60	jul/08	R\$ 178,87	R\$ 230,79
					1	Profissional 2	360	R\$ 170,50	R\$ 61.380,00			
					1	Profissional 3	250	R\$ 170,50	R\$ 42.625,00			
					1	Profissional 4	110	R\$ 170,50	R\$ 18.755,00			
					1	Profissional 5	120	R\$ 170,50	R\$ 20.460,00			
					1	Profissional 6	115	R\$ 170,50	R\$ 19.607,50			
	TOTAL	6	-	1275	-	R\$ 228.053,10						

Fonte: Autoridades Portuárias, elaborado pela SEP/PR

46. A análise dos dados sobre a composição do CMDO permite extrair as informações referentes a HH médio das equipes.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

Tabela 6: Base de Dados EVTEAs: CMDO - Detalhamento - HH médio das equipes

	HH Médio da Equipe BASE MAR/2013
amostra (A)	7 de 9
média (MEDIA)	R\$ 131,05
mediana (MED)	R\$ 111,57
desvio-padrão (DP)	R\$ 61,52

Fonte: Autoridades Portuárias, elaborado pela SEP/PR

47. O valor da média apresentado na Tabela 6, de R\$ 131,05, representa o HH médio das equipes de trabalho das 7 contratações ou cotações da pesquisa de mercado refinada em que foi possível levantar esses dados. Esse valor busca sintetizar em um único valor os quatro atributos principais de análise do CMDO, conforme exposto na Tabela 5: (i) a quantidade de profissionais, (ii) a composição da equipe, (iii) a quantidade de horas por profissional ao longo da duração do projeto e (iv) o valor HH por profissional. Dessa forma, o valor HH médio de equipe de R\$ 131,05 (data-base: março de 2013) pode ser considerado o preço de referência de mercado para uma equipe elaborar um EVTEA no período em questão.

48. A Tabela 7 apresenta dados referentes à quantidade de profissionais da amostra:

Tabela 7: Base de Dados EVTEAs: CMDO - Detalhamento – Quantidade de Profissionais

	Quantidade de Profissionais
amostra (A)	7 de 9
média (MEDIA)	7,4
mediana (MED)	6,0
desvio-padrão (DP)	3,3

Fonte: Autoridades Portuárias, elaborado pela SEP/PR

49. Com relação a esse atributo, a amostra revela que, em média, as equipes de trabalho continham entre 7 e 8 profissionais, partindo da premissa que o número de profissionais não pode ser fracionado. Assim, a referência de mercado de tamanho de equipe para elaborar um EVTEA é de 7 a 8 profissionais.

50. Conforme visto no item 43, além do CMDO, a composição do custo de elaboração de um EVTEA nos termos da amostra – isto é, a serem adquiridos por meio de contratações, convênios ou termo de execução descentralizada - deve contar com uma parcela destinada às Despesas Indiretas (DI) referentes a essa contratação, a exemplo de despesas administrativas e com viagens e estadia da equipe de trabalho do projeto, bem como outra parcela destinada à remuneração do executor do projeto, isto é, o Lucro (L) da instituição contratada.

51. Das 9 ocorrências, foi possível observar a formação dos valores referentes a DI e L em 6 dos casos. Verificou-se uma heterogeneidade tanto na forma de compor as despesas indiretas como na atribuição do valor do lucro. Além disso, em alguns casos, não foi possível separar de



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

forma objetiva as despesas indiretas dos lucros, que em alguns casos foi tratado como Benefício e Despesas Indiretas - BDI.

52. Dessa forma, para a presente metodologia adotou-se que despesas indiretas e lucros seriam tratadas em uma única variável: Despesas Indiretas e Lucros (DIL). Esse valor, por sua vez, será representado como proporção da CMDO.

53. A representação de DIL como proporção do CMDO justifica-se pelo fato de que o impacto de despesas indiretas e lucros no custo de um EVTEA, no presente caso, no Valor Total por Estudo (VTE), é proporcional ao escopo, à duração e à composição da equipe de trabalho do projeto. Nessa linha, a variável que pode ser considerada como proxy de escopo, da duração e da equipe do projeto é justamente a CMDO.

54. Nessa linha, a Tabela 8 apresenta os resultados de DIL em relação a CMDO na amostra⁵:

Tabela 8: Base de Dados EVTEAs: Geral – DIL em % de VTE

	DIL – em % de VTE
amostra (A)	6 de 9
média (MEDIA)	23%
mediana (MED)	21%
désvio-padrão (DP)	14%

Fonte: Autoridades Portuárias, elaborado pela SEP/PR

55. Na amostra em questão, obteve-se como média e mediana os valores de 23% e 21%, respectivamente. Diante desses números, optou-se por utilizar o valor mediano, que é menor do que a média, por ser a opção mais conservadora entre as apresentadas, portanto com menor impacto no valor de ressarcimento dos estudos a ser realizado. Dessa forma, a proporção de DIL representa 21% do Valor Total por Estudo (VTE) - em decorrência, CMDO representa 79% do VTE. Ao se representar DIL como função do Custo da Mão-de-Obra (CMDO), pela solução da equação exposta no item 43, tem-se que DIL representa 27% de CMDO.

56. A síntese das informações que serão consideradas como referência de mercado para a elaboração de um EVTEA em março de 2013 segue na Tabela 9:

Tabela 9: Referência de Mercado (data-base: março de 2013): Síntese

Valor Médio por arrendamento	R\$ 364.577,66 a R\$ 378.926,13
Prazo	73 dias
HH Médio da Equipe	R\$ 131,05
Quantidade de Profissionais	7 a 8
Despesas Indiretas e Lucro	27% da CMDO

Fonte: SEP/PR

⁵ Os valores de DIL em relação na Base de Dados EVTEAs consta na Tabela Extra, no ANEXO 5 a presente Nota Técnica.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

57. Abordada a questão da referência em preços de mercado para a elaboração de um EVTEA no momento da autorização dada pela Portaria SEP/PR nº 38/2013, em março de 2013, calcada no refinamento da amostra da pesquisa de mercado exposta na Nota Técnica nº 001/2013/SPO/ANTAQ/BOP, a na próxima seção da presente Nota Técnica será apresentada as premissas e o fio lógico da metodologia da SEP/PR para fundamentar o cálculo do ressarcimento dos valores dos estudos técnicos feitos pela EBP por conta da autorização dada pela Portaria SEP/PR 38/2013.

III.1.2. METODOLOGIA PARA O CÁLCULO DO VALOR DO RESSARCIMENTO – SEP/PR

58. O TCU determinou que o valor do ressarcimento seja vinculado aos respectivos custos de elaboração e preveja margem de lucro compatível com a natureza do serviço e riscos envolvidos, afastando do cálculo desse valor vinculação ao total dos investimentos estimados para os arrendamentos. Desses comandos, alcança-se de maneira intuitiva a seguinte fórmula para expressar o Valor por EVTEA a Ressarcir (VER):

$$VER = CMDO + DIL + RIPMI$$

Sendo:

- VER: Valor do EVTEA a Ressarcir (teto);
- CMDO: Custo da Mão de Obra;
- DIL: Despesas Indiretas e Lucros;
- RIPMI: Risco de Insucesso da PMI

59. A referida fórmula representa o ponto de partida para a definição de VER. Ao longo da apresentação da metodologia, alguns ajustes à fórmula serão realizados, com vistas a torná-la aderente à argumentação a ser apresentada.

60. Outra premissa desse trabalho é o de se considerar um ressarcimento por terminal licitado, independentemente da quantidade original de áreas estudadas e dos agrupamentos de áreas realizados pela entidade autorizada a elaborar os estudos.

61. Cada um dos componentes desse cálculo, será justificado nas subseções a seguir.

III.1.2.1. Custo da Mão-de-Obra (CMDO)

62. O Custo da Mão-de-Obra (CMDO) apresenta-se como variável chave na composição do custo de elaboração dos estudos. Isso porque a natureza do trabalho de se elaborar um EVTEA, conforme disposto na Portaria SEP/PR nº 38/2013, se dá preponderantemente pelo consumo de homem-hora (HH) de uma equipe de trabalho devidamente qualificada para tanto.

63. Para se alcançar um valor para o CMDO para o posterior cálculo do Valor do EVTEA a Ressarcir (VER), a SEP/PR, tendo por base a amostra de contratações e cotações reunida na pesquisa de mercado refinada, teve de considerar os seguintes fatores: (i) uma equipe de trabalho padrão, doravante denominada Equipe-Tipo, para servir de referência para o cálculo



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

do HH da equipe para a elaboração de cada EVTEA; (ii) o número de profissionais dessa Equipe-Tipo; e (iii) a duração em horas para a elaboração de cada EVTEA.

III.1.2.1.1. Número de Profissionais

64. Para balizar a composição das equipes de trabalho, partindo-se da referência de mercado mencionada na Tabela 9, foi definido o número de 7 profissionais para compor cada Equipe-Tipo.

III.1.2.1.2. Equipe-Tipo

Definição

65. Quanto ao perfil de profissionais, os dados da amostra, especificamente os que constam da Tabela 5, apresentam composições heterogêneas, de modo que não se verifica um padrão de equipe.

66. Diante dessa limitação e partindo-se da premissa de que a equipe a ser formada deve ser de alto desempenho, com vistas a entregar o resultado na qualidade esperada e no menor tempo possível, a SEP/PR, com base na experiência de avaliação de EVTEAs de arrendamentos do próprio Programa de Arrendamentos Portuários – PAP no âmbito da Comissão Mista SEP/PR-ANTAQ - CMSA, definiu como Equipe-Tipo para a realização de 1 EVTEA:

- 1 Coordenador do Projeto;
- 1 Profissional de Engenharia;
- 1 Profissional da Área Econômico-financeira;
- 1 Profissional da Área Jurídica;
- 1 Profissional da Área Ambiental;
- 1 Profissional da Área Administrativa; e
- 1 Consultoria Especial.

67. A justificativa para essa equipe é a de se ter um profissional sênior para cada área de interesse do estudo, a saber: (i) engenharia; (ii) economia e finanças; (iii) direito e (iv) ambiental, contando com um profissional de alta qualificação como coordenador do projeto e contando com serviços de uma consultoria especializada, que poderia ser utilizada em aspectos específicos de cada um dos estudos, além de um profissional pleno da área administrativa para prover o suporte necessário à equipe de especialistas.

Cálculo do HH Médio

68. Definida a composição da Equipe-Tipo, o passo seguinte é a atribuição do valor, em R\$, do HH de cada profissional. Para tanto, a presente metodologia, ao invés de se basear nos valores apresentados na referência de mercado apresentados na Tabela 5, optou por adotar sistemas de preços de bases oficiais utilizadas pelo Governo Federal, no caso o Sistema de Custos Referências de Obras Rodoviárias do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

– SICRO/DNIT⁶. A opção por essa base se deve a sua utilização em outras propostas de contratações ou de instrumentos de transferência voluntária feitas por esta SEP/PR em outras oportunidades.

69. Como a base de dados do SICRO/DNIT é expressa em salário, foram calculados os encargos sociais correspondentes para cada profissional – 88,04%, sobre o salário no caso dos profissionais com vínculo permanente e 20% sobre o salário no caso dos profissionais sem vínculo permanente, de modo que se obteve o valor mensal por profissional, incluindo encargos. Esse valor foi transformado em HH mês por profissional, ao ser dividido pelo número de horas trabalhadas no mês (176 horas). A média desse HH de cada profissional alcança o HH médio da Equipe-Tipo. O resultado da aplicação da metodologia segue na Tabela 10:

Tabela 10: Definição do HH Médio da Equipe-Tipo

Quantidade	Profissional	REF. SICRO/DNIT	(A) Salário - em R\$ BASE MAR/2013	(B) Encargos Sociais - em R\$	(C=A+B) Valor por Profissional - mês (Inclui encargos) - em R\$	(D=C/(22*8)) Valor por Profissional - HH (Inclui encargos) - em R\$
1	Coordenador do Projeto	PO	R\$ 14.209,47	R\$ 12.510,02	R\$ 26.719,49	R\$ 151,82
1	Profissional de Engenharia	P1	R\$ 11.196,52	R\$ 9.857,42	R\$ 21.053,94	R\$ 119,62
1	Profissional da Área Econômica-Financeira	P1	R\$ 11.196,52	R\$ 9.857,42	R\$ 21.053,94	R\$ 119,62
1	Profissional da Área Jurídica	P1	R\$ 11.196,52	R\$ 9.857,42	R\$ 21.053,94	R\$ 119,62
1	Profissional da Área Ambiental	P1	R\$ 11.196,52	R\$ 9.857,42	R\$ 21.053,94	R\$ 119,62
1	Profissional da Área Administrativa	P2	R\$ 8.759,31	R\$ 7.711,70	R\$ 16.471,01	R\$ 93,59
1	Consultoria Especial	CM	R\$ 16.351,14	R\$ 3.270,23	R\$ 19.621,37	R\$ 111,49
						R\$ 119,34
						HH Médio - Equipe-Tipo

Fonte: SEP/PR, com dados do SICRO/DNIT

70. Da tabela acima, verifica-se que o valor do HH médio da Equipe-Tipo obtido na metodologia empregue foi de R\$ 119,34 (data-base: março/2013). Cabe registrar que a referência de mercado para o HH médio da equipe, conforme Tabela 6 foi de R\$ 131,05 (data-base: março/2013), valor 8,9% maior do que o obtido na metodologia exposta na Tabela 10.

71. Definidas a quantidade de profissionais e o HH médio da Equipe-Tipo, resta a atribuição do número de horas para a realização de cada EVTEA para se ter a totalidade dos dados de entrada para o cálculo do CMDO.

III.1.2.1.3. Duração para a elaboração de cada EVTEA

72. A variável quantidade de horas para a execução de cada estudo representa um elemento chave na presente metodologia pelo seguinte fato: o ganho de escala em se estudar 161 áreas – contando arrendamentos e concessões - de maneira simultânea, conforme previsto na Portaria SEP/PR nº 38/2013, terá como proxy a adoção de um número de horas para a elaboração do estudo menor do que a SEP/PR considera adequado, conforme será exposto a seguir.

⁶ Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/custos-e-pagamentos/tabela-de-precos-de-consultoria/tabela-de-consultoria-malo-2015.pdf> - Acesso: 26/06/2015



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

73. Ao se resgatar os dados da Tabela 4 observa-se que a média de prazo para a execução de cada EVTEA é de 73 dias, sendo que 78% das ocorrências têm prazo de execução por EVTEA é de 45 até 90 dias. Destaque-se que a duração de elaboração de cada EVTEA varia em função do tamanho e qualificação dos profissionais.

74. Nesse sentido, considerando que a formação da Equipe-Tipo teve como premissa a formação de um time com profissionais gabaritados com o intento de entregar o resultado na qualidade esperada e no menor tempo possível, a SEP/PR considerou como prazo razoável para a execução de um EVTEA pela Equipe-Tipo o período de 45 dias.

75. Sendo 45 dias o prazo adequado para execução de cada estudo, a atribuição do ganho de escala ocorre na execução de um estudo em prazo inferior a esse. Com base na experiência de avaliação de EVTEAs, a SEP/PR julgou razoável que a execução de um EVTEA com ganho de escala em relação ao prazo considerado adequado, nos termos da Portaria SEP/PR nº 38/2013, seria de 35 dias. Sob um outro enfoque, o ganho de escala representaria 10 dias a menos de trabalho de cada Equipe-Tipo por estudo.

76. A justificativa dessa proxy se ampara nos seguintes argumentos: (i) a amostra possui apenas 3 de 9 ocorrência em que há mais de 1 EVTEA por contratação ou cotação, portanto não é possível se extrair um padrão de ganho de escala na realização de estudos a ser aplicado no presente caso e (ii) ao invés de se definir um redutor arbitrário para o ganho de escala, conforme foi criticado pelo TCU, parece mais plausível se adotar como métrica do ganho de escala o tempo dispendido em cada estudo por uma equipe padrão, a Equipe-Tipo, uma vez que permite se inferir um valor com base na experiência em avaliação de estudos por esta Secretaria.

77. Registre-se que os 35 dias utilizados como prazo para a execução de um EVTEA com ganho de escala correspondem a 205,36 horas⁷.

III.1.2.1.4. Fórmula da CMDO

78. Portanto, a variável CMDO que comporá a fórmula de cálculo do valor-teto de ressarcimento da EBP será calculado pela seguinte equação:

$$CMDO = HHmET * t * p$$

Sendo:

- CMDO: Custo da Mão-de-Obra
- HHmET: HH Médio - Equipe-Tipo;
- t: duração em horas para realizar 1 EVTEA; e
- p: nº de profissionais.

⁷ Justifica-se esse valor com o fato de que se 30 dias correspondem a 22 dias úteis, 35 dias correspondem a 25,67 dias úteis. Ao se multiplicar 25,67 dias úteis por 8 horas de trabalho por dia útil, alcança-se o valor de 205,36 horas.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

III.1.2.2. Despesas Indiretas e Lucros (DIL)

79. Conforme exposto nos itens 50 a 55, as Despesas Indiretas e Lucros (DIL) são componentes do custo de elaboração de EVTEAs - denominado Valor do EVTEA a Ressarcir (VER) na presente metodologia, e seu impacto em VER é proporcional: (i) ao escopo; (ii) à duração e (iii) à composição da equipe de trabalho do projeto. Essas três variáveis que afetam as DIL possuem como proxy, para o presente trabalho, o valor da CMDO.

80. Com base nesse argumento, a presente metodologia optou-se por definir as DIL no valor de 27% da CMDO, tendo como fonte a própria referência de mercado, mencionada na Tabela 8,

81. Portanto, a variável DIL que comporá a fórmula de cálculo do valor-teto de ressarcimento da EBP será calculado pela seguinte equação:

$$DIL = 0,27 * CMDO$$

Sendo:

- DIL: Despesas Indiretas e Lucros; e
- CMDO: Custo da Mão-de-Obra.

III.1.2.3. Risco de Insucesso do PMI (RIPMI)

82. Neste ponto da apresentação da metodologia do cálculo do valor de ressarcimento dos estudos autorizados no âmbito da Portaria SEP/PR nº 38/2013, será abordada a questão da variável Risco de Insucesso do PMI (RIPMI).

83. Para processos de Procedimentos de Manifestação de Interesse – PMIs - ou semelhantes, como o caso da Portaria SEP/PR nº 38/2013, além da assunção de riscos inerentes à atividade econômica em si – doravante denominado risco ordinário, o autorizado assume o risco adicional de que o resultado de seu trabalho não seja devidamente remunerado pela Administração Pública, seja pelo valor do ressarcimento aprovado ser inferior aos custos efetivos dos serviços, seja pelo não ressarcimento de qualquer valor referente à autorização. Esse mencionado risco adicional representa o Risco de Insucesso de PMI (RIPMI).

84. Importa ressaltar que a condição de não garantia de remuneração ao autorizado faz parte das regras da autorização, constando de forma expressa no respectivo instrumento, a Portaria SEP/PR nº 38/2013:

“Art. 3º A presente autorização é concedida sem caráter de exclusividade e:

- I - não gera direito de preferência para a outorga das concessões e dos arrendamentos;*
- II - não obriga o Poder Público a realizar a licitação;*
- III - não cria, por si só, qualquer direito ao ressarcimento dos valores envolvidos na sua elaboração; e*
- IV - é pessoal e intransferível.*



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

Parágrafo único. A autorização para a realização dos projetos e estudos de viabilidade técnica econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações realizadas pela autorizada não implica, em hipótese alguma, corresponsabilidade da União perante terceiros pelos atos praticados pela autorizada.”

85. A despeito da questão do ressarcimento estar clara nos critérios que definem a autorização, deve-se reconhecer que o risco de não ressarcimento - traduzido nesta metodologia pela variável RIPMI - existe e que o mesmo se encontra em um patamar superior ao verificado habitualmente em contratações ou parcerias para a execução de EVTEAs - risco ordinário, a exemplo das ocorrências verificadas na pesquisa de mercado refinada.

86. O motivo dessa diferença para a elaboração de EVTEAs por uma autorização, como a da Portaria SEP/PR nº 38/2013, reside no fato de que, nesse mecanismo, a contraprestação financeira pelos serviços realizados não é um direito líquido e certo do agente econômico executor estudo, como acontece nos contratos administrativos ou convênios. Em outras palavras, o particular que se dispõe a realizar os estudos nos termos da autorização incorre em dispêndios para realização dos trabalhos sem qualquer garantia de que o mesmo será ressarcido. Tal ressarcimento se caracteriza como uma possibilidade, vinculada a uma série de fatores que vão desde a continuidade do projeto objeto do estudo pela Administração Pública até o sucesso na licitação e assinatura de contrato do empreendimento pretendido.

87. Por conta dessa característica, ao se intuir a fórmula para expressar o Valor por EVTEA a Ressarcir (VER), no item 58, julgou-se razoável explicitar a variável Risco de Insucesso de PMI (RIPMI), para o caso em tela, de modo que RIPMI seja maior do que zero. Se o patamar de risco das autorizações fosse o mesmo de contratos administrativos, convênios e termos de execução descentralizada, isto é, com o agente econômico executor estudo fazendo jus à contraprestação financeira dos serviços realizados, a variável RIPMI seria igual a zero.

88. Sob essa abordagem, o próprio TCU, na determinação à SEP/PR sobre o caso, expressa no item 9.3.1 do Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário, colocou como um dos elementos da nova metodologia de cálculo para o valor de ressarcimento a previsão de margem de lucro compatível com a natureza do serviço e riscos envolvidos. Nota-se que o Tribunal, dentre os requisitos para a sua determinação à SEP/PR sobre o tema, realçou a questão dos riscos como um componente relevante para o cálculo pretendido.

89. Justificada a inclusão da variável Risco de Insucesso de PMI (RIPMI) para o Valor do EVTEA a Ressarcir (VER), serão abordados em seguida as modalidades desses riscos envolvidos e a proposição e quantificação de uma proxy para o prêmio de risco.

III.1.2.3.1. Modalidades de Risco nos PMIs

90. Na reflexão sobre o processo de autorização feito pela Portaria SEP/PR nº 38/2013, que também é aplicável para PMIs, conforme o Decreto nº 8.428/2015, verificam-se as seguintes modalidades de riscos: (i) risco político; (ii) risco administrativo; (iii) risco de judicialização e (iv) risco econômico.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

91. A primeira das modalidades de risco a ser abordada é o risco político. Com base no art. 21 da Lei nº 8.987/1995 e no Decreto nº 8.428/2015, a abertura de PMI é uma discricionariedade da Administração Pública, no caso a SEP/PR. Assim, as publicações das Portarias SEP/PR nº 15/2013, que comunicou as informações relativas aos empreendimentos dentro dos portos organizados passíveis de licitação, e nº 38/2013, que resultou na autorização para a elaboração dos estudos para a EBP, em fevereiro e março de 2013, eventos equivalentes à abertura de uma PMI, representaram a decisão de implementação de política pública do titular da SEP/PR, em alinhamento com as diretrizes de governo provenientes do Executivo Federal, em se estudar o arrendamento de 159 áreas em portos organizados brasileiros, além de duas concessões de portos organizados, naquela conjuntura política e econômica.
92. Considerando que entre a abertura de uma PMI para os estudos preparatórios de um empreendimento e a celebração do respectivo ato de outorga há um lapso temporal representativo e, para muitos projetos de infraestrutura no país, imprevisível, uma tomada de decisão sobre um empreendimento realizada no momento da autorização – em março de 2013, no presente caso – pode, em um momento posterior, não mais se caracterizar como conveniente e oportuna. Assim, um empreendimento classificado como prioritário no momento inicial do processo em tela, pode ser avaliado mais adiante com baixa prioridade, levando o agente público a desistir da outorga correspondente. Essa dinâmica ilustra o que se denomina como risco político.
93. A questão do risco político para o caso da Portaria SEP/PR nº 38/2013 merece destaque. Recorde-se que entre a publicação da autorização e o momento de elaboração do presente documento, em junho de 2015, em que a fase preparatória para o lançamento do edital para o primeiro bloco de outorgas permanece em curso, decorreram 28 meses. Além disso, o programa de outorgas decorrente da referida portaria, o Programa de Arrendamentos Portuários – PAP, conta com um conjunto de 85 áreas a serem outorgadas, em um único processo, em 25 portos organizados, em 15 estados da federação, com terminais a serem ofertados para vários segmentos de mercado. Esses fatos e elementos referentes ao ritmo de andamento do programa e à complexidade da proposta de outorgas indicam a probabilidade de alta incidência desse componente de risco no processo.
94. Outra faceta de risco que merece destaque neste processo é a administrativa. Essa modalidade de risco relaciona-se a possíveis atrasos, questionamentos e óbices no decorrer da instrução do processo administrativo provocados por órgãos e entidades da Administração Pública com competência para atuar no caso, à exceção do Poder Judiciário. Desde a atuação desta SEP/PR, responsável pela autorização Portaria SEP/PR nº 38/2013, é da ANTAQ, na esfera do Executivo Federal, até a do Ministério Público e do Tribunal de Contas da União, quando há interferência no andamento regular do processo administrativo em questão, é caracterizada a incidência do risco administrativo.
95. Exemplos de incidência de riscos administrativos causados pelos órgãos e entidades a cargo da autorização podem ser verificados por meio dos seguintes eventos: (i) no resultado dos trabalhos da comissão designada pelo órgão ou pela entidade para avaliação e a seleção dos estudos autorizados, que podem se manifestar pela aprovação integral, parcial ou desaprovação do estudo; (ii) na discordância do valor de ressarcimento pretendido pelo interessado e aquele



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

efetivamente definido pela referida comissão e (iii) no fato de os custos dos estudos verificados atingirem valor superior ao teto para o ressarcimento dos mesmos previstos no edital.

96. Além disso, no caso concreto, o período de análise pelo TCU para aprovação dos estudos referentes ao primeiro bloco de arrendamentos de 18 meses – entre outubro de 2013 e maio de 2015 – denota a manifestação desse fator de risco.

97. O risco de judicialização representa os prováveis óbices ao andamento do processo, por decisões do Poder Judiciário. Tais óbices podem impactar de forma negativa no cronograma pretendido para a implementação das outorgas e até levar a não realização das mesmas.

98. Um exemplo de incidência no presente caso pode ser verificado na decisão liminar do Juiz Federal Itagiba Catta Preta Neto, da 4ª Vara da Seção Judiciária do Distrito Federal, de 11/11/2013, no âmbito do Processo nº 53903-13.2013.4.01.3400, vigente no momento de elaboração deste documento – junho de 2015, que prevê:

"Determinar a retenção, no(s) contrato (s) de concessão (ões) a ser (em) firmado (s) em decorrência dos respectivos estudos, dos valores referentes à remuneração da EBP, em decorrência da execução dos serviços objeto da Portaria nº 38/2013 da Secretaria de Portos da Presidência da República, a título de garantia deste Juízo."

99. O risco econômico, por sua vez, capta a atratividade do empreendimento estudado para o mercado. Na perspectiva desta metodologia, tal risco leva em conta se, pela perspectiva econômica, a licitação será realizada e, em havendo o certame, qual o risco dessa licitação ser deserta.

100. Deve-se registrar que não já observado longo intervalo entre os eventos-chave desse processo - como a abertura do PMI, o momento de entrega dos estudos ao órgão ou entidade responsável pelo processo e a abertura do edital de licitação para a outorga, as condições de mercado se alteram de forma significativa, de modo que um certame licitatório que seria alvo de disputa no momento da entrega dos estudos, pode, mais adiante, não ser mais atrativo ao mercado.

101. No contexto político e econômico dos estudos autorizados pela Portaria SEP/PR nº 38/2013, a questão do risco econômico mostra-se central, uma vez que tais autorizações derivam do pacote de medidas para o setor portuário, anunciadas em dezembro de 2012, concomitante à mudança de marco legal do setor – inicialmente pela Medida Provisória nº 595/2012, posteriormente convertida na Lei nº 12.815/2013, em que as condições de mercado para a exploração de infraestruturas portuárias se alteraram de maneira substancial com o fim da obrigatoriedade de que os Terminais de Uso Privado – TUPs movimentassem carga própria, permitindo a competição entre os agentes econômicos que exploram esses ativos e os arrendatários em portos organizados. Portanto, desde dezembro de 2012, os agentes econômicos que ofertam de capacidade portuária vêm se adaptando às novas regras, de modo que, no momento da elaboração da presente Nota Técnica, as condições de mercado alteram-se de maneira representativa em um curto espaço de tempo.

4



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

III.1.2.3.2. Atribuição do Prêmio de Risco para o RIPMI

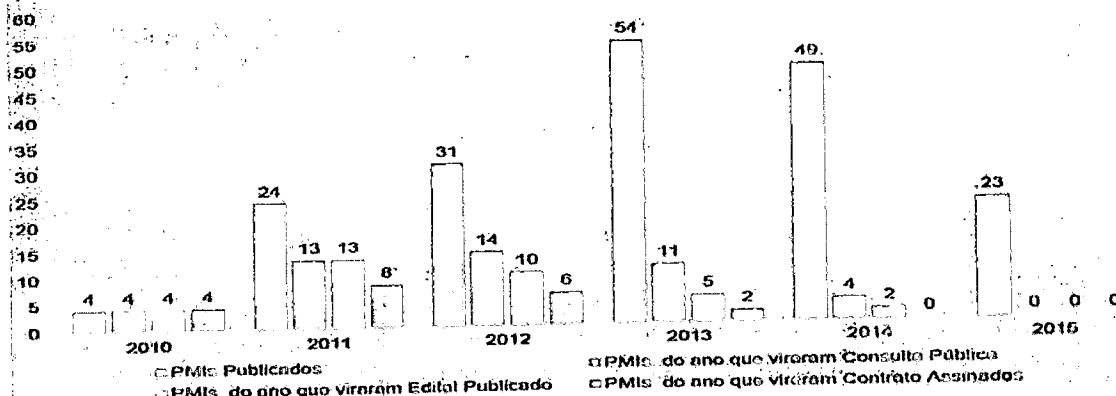
102. Apresentadas as quatro modalidades de risco do executor dos estudos não ser ressarcido pela execução de cada um dos EVTEAs elaborados, cabe, neste ponto da presente Nota Técnica, buscar tornar tangível a variável Risco de Insucesso do PMI (RIPMI), por meio da definição de um prêmio de risco aderente ao caso.
103. Como as modalidades de risco expostas anteriormente estão presentes desde a abertura do processo de PMI - no caso em tela, da publicação da Portaria SEP/PR nº 38/2013 - até o momento de celebração do ato de outorga, um indicador razoável para servir de proxy para o prêmio de risco seria, estatisticamente, a definição de uma amostra de PMIs em um período de tempo e a verificação da proporção desses PMIs que resultaram em contratos assinados no setor portuário, isto é, que o executor dos estudos foi ressarcido.
104. Todavia, no setor portuário não há dados organizados e validados que permitam fazer essa varredura. Acrescenta-se a isso que o instituto dos PMIs, com a regulamentação devida, foi publicado somente em 06/04/2015, com a edição do Decreto nº 8.428/2015. Assim, mesmo nos demais setores da infraestrutura do Governo Federal, a aferição dos dados para se alcançar o indicador almejado não é possível, uma vez que esses processos ainda estão em estágio inicial.
105. Mesmo considerando que as autorizações para particulares fazerem os estudos preparatórios para concessões de serviços públicos eram feitas antes do referido decreto, por força do art. 21 da Lei nº 8.987/1995, não foi localizado em base de dados oficiais do Governo Federal quaisquer dados que correlacionem autorização de estudos semelhantes a PMIs com atos de outorgas assinados.
106. Diante dessas limitações nas bases de dados governamentais e considerando a importância de se ter dados objetivos para referenciar a questão de prêmio de risco, optou-se por adotar a base de dados disponíveis da entidade Radar PPP⁸, que apresenta dados quantitativos referentes a PMIs publicadas nos três entes federados, em diversos setores da infraestrutura, abarcando tanto concessões como parcerias público-privada, entre 2010 e abril de 2015. Ressalte-se que, na pesquisa feita por esta equipe técnica, não foram localizadas base de dados que poderiam servir como alternativa a da entidade Radar PPP para a finalidade deste trabalho.
107. Os dados obtidos seguem no Gráfico 1:
-
- ⁸ Radar PPP é entidade especializada em parcerias público-privadas e conta com relevante banco de dados sobre projetos de PPPs nas 3 esferas federativas. Para maiores informações consultar <https://www.radarppp.com/>
Dados obtidos em apresentação realizada pelo Radar PPP no seminário promovido pela CBIC, International Meeting Infrastructure and PPPs através do link <http://infraestruturaeppps.com.br/pdfs/1-2804-900-bruno.pdf>

2



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

Gráfico 1: Conversão de PMIs: Base de Dados
Conversão de PMIs em Consultas, Editais e Contratos



Fonte: Radar PPP

108. Observando os dados apresentados, nota-se o crescimento substancial dos PMIs publicado em 2013 e 2014 – os dados referentes a 2015 serão descartados, por não retratar o período de 12 meses, contudo com redução de ocorrências das etapas subsequentes do processo: (i) “PMIs do ano que viraram Consulta Pública”; (ii) “PMIs do ano que viraram Edital Publicado” e (iii) “PMIs do ano que viraram Contratos Assinados”.

109. Dado o objetivo de se calcular um indicador contrapondo dados objetivos que exprimam, pelo menos, o sucesso do processo de PMI, optou-se por restringir como amostra dessa base de dados as ocorrências entre os anos de 2010 a 2012, uma vez que há mais registros coletados nos 4 estágios de evolução do processo de PMI, segundo a Radar PPP.

110. Dessa forma, a amostra a ser utilizada neste ponto da presente metodologia segue na Tabela 11:

Tabela 11: Conversão de PMIs: Amostra (2010-2012)

Ano	(A) PMIs Publicados	(B) PMIs com Consulta Pública	(C) PMIs com Edital Publicado	(D) Contratos Assinados
2010	4	4	4	4
2011	24	13	13	8
2012	31	14	10	6
Amostra	59	31	27	18

Fonte: Radar PPP, elaborado por SEP/PR

111. Considerando a amostra apresentada, buscou-se calcular o indicador Taxa de Sucesso da PMIs – TSPMI, que deve retratar o sucesso dos PMIs como fase preparatória à celebração de outorgas. Para tanto, considerando os dados disponíveis, o conceito de TSPMI mais apropriado é a taxa de conversão de PMIs publicadas em contratos assinados, que corresponde à razão



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

entre contratos assinados (D) e PMIs publicados (A) – doravante denominado Proposta 1, conforme segue na Tabela 12:

Tabela 12: Conversão de PMIs - Amostra (2010-2012): Taxa de Sucesso da PMIs – TSPMI – Proposta 1

Proposta 1	
Fórmula da TSPMI	= (D) Contratos Assinados / (A) PMIs Publicados
Resultado TSPMI	31%

Fonte: Radar PPP, elaborado por SEP/PR

112. O resultado verificado no cálculo do indicador da Proposta 1, de 31%, aponta para uma baixa taxa de conversão de PMIs publicadas em contratos assinados. Isso representa que de cada 10 PMIs publicados, em apenas em 3 casos chega-se a assinar o ato de outorga.

113. Ao se analisar o resultado da Proposta 1, depara-se com algumas limitações da base de dados utilizada. Como explanado anteriormente, a base de dados disponível da entidade Radar PPP capta dados dos três entes federados, em diversos setores da infraestrutura, abarcando tanto concessões como parcerias público-privada. Dada a heterogeneidade de objetos, as PMIs são abertas em diferentes mercados de infraestrutura – a exemplo de: portos, rodovias, iluminação pública e geração de energia elétrica. Essa diferença associada à condução dos processos por instituições diferentes, com regulamentação e dinâmicas de atuação próprias, nas três esferas de governo, dificulta assegurar que a taxa de conversão de PMIs abertas em outorgas de 31% para o setor portuário seria razoável.

114. Além disso, como a TSPMI é inversamente proporcional ao prêmio de risco – variável Risco de Insucesso da PMI (RIPMI) - para o cálculo do Valor do EVTEA a Ressarcir (VER), em decorrência uma TSPMI muito baixo levaria a um RIPMI possivelmente superestimado, o que pode aumentar indevidamente o valor de VER de forma abrupta.

115. Como o resultado da Proposta 1 não se mostrou satisfatório para o intento da metodologia a ser desenvolvida por este trabalho e considerando que não foram localizadas bases de dados alternativas a da entidade Radar PPP como retratado anteriormente, a solução aventada por esta equipe técnica foi a de se extrair taxas de contratos assinados em relação aos demais estágios do processo de PMI, com base nos dados da Tabela 11, que se encontram retratadas na Tabela 13:

Tabela 13: Conversão de PMIs - Amostra (2010-2012): Taxa de Sucesso da PMIs – TSPMI – Propostas 2 e 3

	Proposta 2	Proposta 3
Fórmula da TSPMI	= (D) Contratos Assinados / (B) PMIs com Consulta Pública	= (D) Contratos Assinados / (C) PMIs com Edital Publicado
Resultado TSPMI	58%	67%

Fonte: Radar PPP, elaborado por SEP/PR

116. Considerando as limitações da base de dados em utilização, porém mantendo o entendimento de se valer de dados objetivos para referenciar a questão de prêmio de risco,



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

opta-se pela utilização da Proposta 3, com TSPMI de 67%. Os motivos da escolha residem no fato de a referida proposta ser a alternativa mais conservadora dentre as três apresentadas, recordando que TSPMI é inversamente proporcional a RIPMI, portanto a Proposta 3 apresenta o menor prêmio de risco em relação às demais. Além disso, o resultado dessa proposta indica que de cada 3 PMIs publicados, em 2 casos chega-se a assinar o ato de outorga, o que indica uma taxa de sucesso razoável.

117. Portanto, considerando a necessidade de se estabelecer um valor quantitativo para traduzir o prêmio de risco, a existência de uma base de dados objetivos sobre a evolução dos PMIs em contratos assinados em território nacional - fornecida pela entidade especializada Radar PPP - e a definição de amostra e realização de testes para o alcance do indicador mais adequado para servir de referência ao valor prêmio de risco, a presente metodologia adotou-se como proxy da variável RIPMI a TSPMI proveniente da Proposta 3, de 67%.

118. A Taxa de Sucesso do PMIs (TSPMI) justifica-se como referência para o cálculo da variável Risco de Insucesso do PMI (RIPMI) - prêmio de risco - uma vez que, matematicamente, a TSPMI é inversamente proporcional a RIPMI, respeitando a seguinte lógica:

$$\text{RIPMI} = (1 / \text{TSPMI}) - 1$$

Sendo:

- RIPMI: Risco de Insucesso da PMI
- TSPMI: Taxa de Sucesso da PMIs
- $0\% < \text{TSPMI} \leq 100\%$

119. Nos casos extremos, se a TSPMI for de 100%, o valor de RIPMI será igual a zero, o que representa sucesso da licitação e, em decorrência, o executor dos estudos será ressarcido. Se TSPMI tender a zero, o valor de RIPMI tenderá ao infinito, o que denota o fracasso da licitação, de modo que o executor dos estudos não será ressarcido. O valor de RIPMI, portanto reside entre o espectro de resultados possíveis entre o sucesso e o fracasso da licitação.

120. Para o caso em tela da autorização da Portaria SEP/PR nº 38/2013, semelhante a uma PMI, procedimento em que há a possibilidade de não ressarcimento pela execução do EVTEA elaborado pelo autorizado, considerando as modalidades de riscos apresentadas típicas de PMIs, na subseção III.1.2.3.1, independentemente do setor ou do ente federado a cargo do processo, a definição de uma TSPMI de 67%, conforme Proposta 3 exposta acima, apresenta-se como a alternativa mais conservadora dentre as propostas com relação ao prêmio de risco.

121. Dessa forma, com vistas a alinhar a argumentação desta metodologia à compreensão da fórmula matemática que expressa o VER, optou-se por substituir a variável Risco de Insucesso do PMI (RIPMI) pela sua proxy Taxa de Sucesso do PMIs (TSPMI)⁹, de modo que o resultado é:

$$\text{VER} = ((\text{CMDO} + \text{DIL}) / \text{TSPMI})$$

⁹ Substituição da fórmula constante do item 118 na equação apresentada no item 58.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

III.1.2.4. Correção Monetária

122. Apesar de não se caracterizar como um fator de risco em si, uma vez que não afeta a possibilidade e probabilidade do executor dos EVTEAs ser ressarcido - nos termos do argumento utilizado no item 83, quando houver sucesso na licitação, nas PMIs que resultam em contratos assinados, verifica-se que há um descasamento temporal entre execução de serviços e o momento do ressarcimento.

123. A metodologia empregue no presente trabalho zelou pela vinculação de todo valor monetário a sua respectiva data-base. Por esse motivo, todos os valores de EVTEAs da pesquisa de mercado refinada, bem como os valores do CMDO, por meio da Equipe-Tipo, foram atualizados para a data-base da publicação da Portaria nº 38/2013, em março de 2013, pelo IPCA/IBGE. Em decorrência, a data-base dos valores para o cálculo de VER é março de 2013.

124. Nesses termos, partiu-se da premissa que a autorizada, quando da mobilização de sua equipe de trabalho, teve como referência os valores do momento de publicação da autorização. Como, de acordo mencionado no item 92, há um representativo lapso temporal entre a abertura de uma PMI para os estudos preparatórios de um empreendimento e a celebração do respectivo ato de outorga, conforme mencionado em diversos pontos deste documento, julgou-se razoável que o Valor do EVTEA a Ressarcir (VER) seja atualizado monetariamente de março de 2013 até o momento da assinatura do ato de outorga. Dessa forma, a fórmula matemática que expressa o VER passa a ser:

$$VER_{\text{mês/ano}} = ((\text{CMDO} + \text{DIL}) / \text{TSPMI}) * (1 + i_{\text{mês/ano}})$$

III.2. RESULTADO DA METODOLOGIA

125. Uma vez detalhado o método empregue pela SEP/PR para atender a determinação do Tribunal de Contas da União – TCU contida no Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário, itens 9.3.1 e 9.3.2, serão apresentados a seguir a memória do cálculo e os respectivos resultados de cada variável dessa metodologia, com o decorrente valor teto encontrado para fins de ressarcimento para a empresa autorizada pela Portaria SEP/PR nº 38/2013:

✓ **CUSTO DA MÃO-DE-OBRA (CMDO) = R\$ 171.554,48**

$$\text{CMDO} = \text{HHmET} * t * p$$

Sendo:

HHmET: Homem-hora médio da Equipe-Tipo: R\$ 119,34

t: duração em horas para produzir um EVTEA: 205,36

p: número de profissionais da Equipe-Tipo: 7

✓ **DESPESA INDIRETA E LUCROS (DIL) = R\$ 46.319,71**

$$\text{DIL} = 0,27 * \text{CMDO}$$



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

✓ TAXA DE SUCESSO DO PMI (TSPMI) = 67%

TSPMI = Contratos Assinados / PMIs com Edital Publicado

✓ CORREÇÃO MONETÁRIA ($i_{mês/ano}$)

$i_{mês/ano}$ = IPCA acumulado desde março de 2013 até
a data da assinatura do contrato (mês/ano)

✓ VALOR POR EVTEA A RESSARCIR ($VER_{mês/ano}$)

$$VER_{mês/ano} = ((CMDO + DIL) / TSPMI) * (1 + i_{mês/ano})$$

126. Conforme exposto no decorrer deste documento, todos os valores utilizados foram corrigidos monetariamente para a data-base de março de 2013, momento de publicação da Portaria SEP/PR nº 38/2013, por intermédio do IPCA/IBGE. Assim, considerando que o valor de $i_{mar/13}$ é igual a zero, o VER de referência deste trabalho, na data-base de março de 2013, corresponde a R\$ 325.185,37 (trezentos e vinte e cinco mil, cento e oitenta e cinco reais e trinta e sete centavos), calculado da seguinte forma:

$$VER_{mar/13} = ((CMDO + DIL) / TSPMI) * (1 + i_{mar/13})$$

127. Sendo o VER de referência o de março de 2013, a fórmula para o seu cálculo pode ser expressa da seguinte maneira:

$$VER_{mês/ano} = VER_{mar/13} * (1 + i_{mês/ano})$$

Ou

$$VER_{mês/ano} = 325.185,37 * (1 + i_{mês/ano})$$

128. Pela presente metodologia, o valor da correção monetária somente será calculado em momento futuro na data de assinatura do contrato. Por conta disso, a título de exemplo, se o contrato fosse assinado no momento da elaboração da presente Nota Técnica, em junho de 2015, partir-se-ia do VER de março de 2013 – R\$ 325.185,37, que seria atualizado pelo índice de preços adotado, o IPCA/IBGE, até maio de 2015 - resultado mensal de IPCA/IBGE disponível mais recente. Dessa forma, de acordo com a presente metodologia, o valor teto de ressarcimento dos EVTEAs autorizados pela Portaria nº 38/2013 na data-base de junho de 2015 seria de R\$ 380.465,50 (trezentos e oitenta mil, quatrocentos e sessenta e cinco reais e cinquenta centavos), calculado da seguinte forma:

$$VER_{mai/15} = VER_{mar2013} * (1 + i_{mai/15})$$

Sendo: $i_{mai2015} = 17,0\%$

A



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

129. Uma vez que o presente trabalho foi calcado em uma pesquisa de mercado de contratações e cotações de EVTEAs realizadas pelas Autoridades Portuária entre 2008 e 2012, é interessante tecer comparações entre os resultados obtidos pela metodologia desenvolvida pela SEP/PR e os provenientes da mencionada pesquisa, na data-base de referência deste trabalho, em março de 2013, conforme segue na Tabela 14:

Tabela 14: Comparação entre Referência de Mercado e Proposta SEP/PR

Atributos	Referência de Mercado (Fonte: Base EVTEAs)	Proposta SEP/PR Metodologia para cálculo de VER	Diferença entre Referência de Mercado e Proposta SEP/PR
Prazo para a elaboração de 1 EVTEA (dias)	73	35	-51,8%
Nº de Profissionais nas Equipes de Elaboração do EVTEA	7	7 ¹⁰	-
HH Médio de cada profissional da equipe (base: mar/2013)	R\$ 131,05	R\$ 119,34	-8,9%
Valor Médio por arrendamento (base: mar/2013)	R\$ 364.577,66 ¹¹	R\$ 325.185,37	-10,8%

Fonte: SEP/PR

130. Ao se analisar a comparação entre os atributos contidos na Tabela 14, nota-se a adequação da proposta da SEP/PR em relação às referências de mercado, inclusive com vantagem para a proposta desenvolvida neste documento em termos de economicidade, uma vez que os valores a serem ressarcidos ao executor do estudo pelo futuro arrendatário fará parte dos custos do empreendimento, que, em última instância, recaem sobre a sociedade.

131. Com relação à diferença de prazo para a elaboração de um EVTEA em dias, como já abordado anteriormente, a proposta da SEP/PR valeu-se da pesquisa de mercado para referenciar o tempo necessário em sua metodologia para execução de cada estudo. Assim, atribuiu-se o prazo de 45 dias como adequado para execução de um estudo sem ganho de escala, enquanto, para o caso da Portaria nº 38/2013, em que se realizam vários estudos no âmbito da mesma autorização, adotou-se 35 dias como prazo, ao se considerar que nesse processo incide ganho de escala. Importa registrar que o prazo para execução de um EVTEA da proposta da SEP/PR representa menos que a metade do prazo verificado na referência de mercado.

132. Em se tratando do número de profissionais nas equipes de elaboração dos EVTEAs, a proposta da SEP/PR acolheu a referência de mercado, adotando o mesmo quantitativo da referência de mercado, de 7 profissionais.

¹⁰ Considerado o menor valor constante na Tabela 9.

¹¹ Considerado o menor valor constante na Tabela 9.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

133. Já a comparação do custo da mão-de-obra, dadas as diferenças de métodos entre a proposta da SEP/PR e de cada ocorrência da amostra de EVTEAs que compõem a pesquisa de mercado, deve ser feito por intermédio do HH Médio da equipe. Nesse quesito, a despeito da quantidade de profissionais por equipe equivaler, o valor obtido pela proposta da SEP/PR, de R\$ 119,34, pautado nas referências de valor por profissional proveniente do SICRO/DNIT, mostra-se 8,9% inferior à referência de mercado, de R\$ 131,05 – todos os valores na data-base de março de 2013.

134. Por fim, a respeito do valor médio por arrendamento, mesmo com a proposta da SEP/PR contendo um prêmio de risco específico por conta do PMI – retratado na proxy TSPMI - que não é observado na referência de mercado, o valor da presente metodologia de R\$ 325.185,37 é 10,8% inferior ao da pesquisa de mercado, de R\$ 364.577,66, ambos os valores posicionados em mar/13.

IV. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

135. A presente Nota Técnica tem como base legal e infra-legal os seguintes normativos¹²:

- Lei nº 8.987, de 13/02/1995;
- Lei nº 12.815, de 05/06/2013;
- Decreto nº 8.428, de 02/04/2015;
- Acórdão 3.362/2013-TCU-Plenário, de 04/12/2013;
- Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário, de 07/05/2014;
- Portaria SEP/PR nº 38, de 14/03/2013;
- Portaria SEP/PR nº 91, de 24/06/2013; e
- Portaria SEP/PR nº 15, de 15/02/2013.

V. DA CONCLUSÃO

136. Detalhada e calculada a metodologia proposta para se atender ao disposto no Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário item 9.3.1, tem-se que o Valor do EVTEA a Ressarcir (VER) ao agente econômico autorizado a realizar os estudos para o Programa de Arrendamentos Portuários – PAP, mediante a Portaria SEP/PR nº 38/2013 é o seguinte:

$$VER_{\text{mês/ano}} = 325.185,37 * (1+i_{\text{mês/ano}})$$

Sendo:

- $VER_{\text{mês/ano}}$: Valor do EVTEA a Ressarcir (teto) no momento de assinatura do contrato (mês/ano);
- $i_{\text{mês/ano}}$: corresponde a correção monetária (IPCA) acumulado de mar/2013 até o momento da assinatura do contrato (mês/ano);

A

¹² Incluindo as respectivas alterações.



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias

137. Enfatiza-se que VER deverá ser aplicado a cada EVTEA entregue no âmbito da Portaria nº 38/2013 quando o objeto do estudo for devidamente aceito pela SEP/PR e o processo de outorga do empreendimento estudado resultar na assinatura de um contrato de arrendamento ou concessão.
138. Importa ressaltar que VER, a ser obtido pelo cálculo da equação exposta anteriormente, representa o teto do valor do ressarcimento. Em momento posterior, esta SEP/PR deverá, s.m.j., a partir do valor teto de ressarcimento obtido na presente metodologia, calcular o VER de cada EVTEA com base nas notas atribuídas pela Comissão Mista SEP/PR-ANTAQ no processo de avaliação e seleção dos estudos técnicos elaborados no âmbito da autorização, conforme dispõe as Portarias SEP/PR nº 38/2013 e nº 91/2013. As notas atribuídas pela referida comissão, nessa linha, determinarão se o executor do conjunto de estudos faz jus ao recebimento integral, parcial ou não recebimento de cada EVTEA, em caso de sucesso da outorga correspondente.
139. Diante do exposto, verifica-se que a proposta contida na presente metodologia encontra-se em consonância com os requisitos determinados pelo no Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário, item 9.3.1, quais sejam: (i) apresentação de dados objetivos; (ii) vinculação aos respectivos custos de elaboração; (iii) previsão de margem de lucro compatível com a natureza do serviço e riscos envolvidos; (iv) não vinculação ao total dos investimentos estimados para os arrendamentos; e (v) referenciados em preços de mercado para serviços de porte e complexidade similares, se possível.
140. Ademais, a metodologia empregue para este trabalho, além de ser aplicada ao cálculo da remuneração dos estudos e projetos autorizados mediante a Portaria SEP/PR nº 38/2013, em atendimento ao item 9.3.2, poderá servir para embasar parâmetros de valor de ressarcimento de EVTEAs cujos objetos sejam arrendamentos de terminais portuários em PMIs futuras a serem abertas no setor portuário brasileiro, com base no Decreto nº 8.428/2015.
141. Para as futuras PMIs, no que se refere ao cálculo do Valor do EVTEA a Ressarcir (VER) no momento de abertura do referido procedimento, propõe-se que os dados de entrada que definem o HH médio da Equipe-Tipo, conforme exposto na Tabela 10, captem os valores (em R\$) do período mais recente disponibilizado na tabela de preços SICRO/DNIT.
142. A título de exemplo, o cálculo de VER no momento de elaboração desta Nota Técnica, utilizaria os dados do SICRO/DNIT mais recente - de maio de 2015, em 26/06/2015, de modo que o resultado do cálculo para a elaboração de um EVTEA, sem ganho de escala, isto é, com duração de execução do projeto pela Equipe-Tipo de 45 dias, conforme discutido na seção III.1.2.1.3, seria de R\$ 452.851,29 (quatrocentos e cinquenta e dois mil oitocentos e cinquenta e um reais e vinte e nove centavos), na data-base de junho/2015.





Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias
Departamento de Outorgas Portuárias


VI. DO ENCAMINHAMENTO

143. Havendo acordo com os termos desta Nota Técnica, sugerimos a sua remessa à Secretaria Executiva, com vistas a formalizar a resposta desta SEP/PR ao Tribunal de Contas da União em atendimento à determinação contida no Acórdão nº 1.155/2014 TCU-Plenário, de 07/05/2014, itens 9.3.1 e 9.3.2.


À consideração do Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias.


GUSTAVO S. DE ARROCHELA LOBO
Assessor Especial do Ministro



VINÍCIUS LUCIANO T. DOS SANTOS
Especialista em Políticas Públicas e
Gestão Governamental


EDUARDO HENRIQUE P. BEZERRA
Coordenador-Geral de Modelagem e
Outorgas

De acordo. À consideração do Secretário de Políticas Portuárias.


DIOGO PILONI E SILVA
Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias

De acordo. Proceder conforme sugerido.


FÁBIO LAVOR TEIXEIRA
Secretário de Políticas Portuárias

Nota Técnica nº72/2015/DOUP/SPP/SEP/PR, de 26/06/2015

ANEXO 1

Oficio s/nº de 19/02/2013 – EBP

[Handwritten signature]

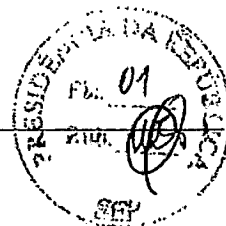
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200



Estruturadora Brasileira de Projetos

00045.000438/2013-02

Rio de Janeiro, 19 de fevereiro de 2013



José Leônidas de Menezes Critino
A Sua Excelência o Senhor
Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República
SCN Quadra 04 Bloco B
Pétala C - Mezanino - Sala 1403
Centro Empresarial VARIG
CEP 70714-900 Brasília-DF

Assunto: Estudos para estruturação da concessão dos portos de Imbituba e Manaus e da licitação dos arrendamento de terminais portuários

Prezado Senhor,

A Estruturadora Brasileira de Projetos S.A. – EBP, vem, respeitosamente, pelos motivos adiante expostos, solicitar autorização da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP), nos termos do artigo 21 da Lei Federal nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para realizar estudos técnicos para a completa estruturação da concessão dos Portos de Imbituba e Manaus e da licitação de até 159 arrendamentos de terminais portuários.

A Estruturadora Brasileira de Projetos S.A. – EBP, com escritório na Praça Floriano 19, Centro, Rio de Janeiro – RJ, 20031-050, telefone (21) 2277-6250, sítio eletrônico www.ebpbrasil.com e CNPJ 09.376.475/0001-51, é uma sociedade por ações que tem por missão desenvolver, com imparcialidade e transparência, projetos de infraestrutura que contribuam para o desenvolvimento econômico e social brasileiro, criando oportunidades de investimento para o setor privado.

A EBP, no seu apoio aos governos, age sempre com independência e transparência, características estas estabelecidas em seu Estatuto Social por meio de regras:

- i) que vedam a participação direta ou por intermédio de assistência técnica a potenciais concorrentes em licitações e contratos administrativos de projetos públicos de infraestrutura;
- ii) que defendem a autonomia do seu corpo técnico em relação aos acionistas;
- iii) que determinam a divulgação dos estudos técnicos desenvolvidos pela empresa, eliminando riscos de informação privilegiada.

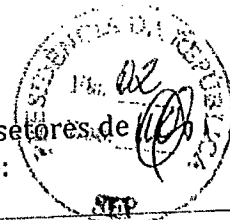
Tendo iniciado as suas operações em 2009, a EBP, nesse período de três anos e meio, adquiriu ampla experiência na elaboração e na coordenação de estudos para a

REGISTRO DE DOCUMENTOS

19/2/13 17:25
Waller
[Signature]

[Signature]

modelagem de concessões e de Parcerias Público-Privadas nos mais diversos setores de infraestrutura e para governos nas três esferas como indicado na tabela abaixo:



Estudo	Descrição	Estágio
BRs 101/ES e BA e BR 470/SC	Concessão de rodovias federais	BR 101/ES Leilão realizado;
BR 101BA, BR 262 ES/MG, BR 153 GO/TO, BR 050 GO/MG, BR 060/153/262 DF/GO/MG, BR 163/267/262 MS, BR 163 MT	3ª Etapa da 3ª Fase do Programa de Concessões rodoviárias	Estudo em fase final de elaboração; data da consulta pública a ser definida
Circuito das Compras – SP	Requalificação urbana e desenvolvimento das áreas de comércio do centro da cidade de São Paulo	Estudo em fase final de elaboração; data do leilão a ser definida
Energia a partir do lixo – SJC	PPP para o aproveitamento energético dos resíduos sólidos urbanos da cidade de São José dos Campos	Em consulta pública
Estacionamentos – SP	Desenvolvimento de estacionamentos e garagens, na forma de concessão ou PPP, como instrumento para a política de mobilidade da cidade de São Paulo	Bloco 1 - Em consulta pública
Estacionamentos – BH	Desenvolvimento de estacionamentos e garagens, na forma de concessão ou PPP, como instrumento para a política de mobilidade da cidade de Belo Horizonte	Consulta pública finalizada; publicação do edital e data do leilão a ser definida
Estádio Mineirão – MG	PPP patrocinada para a operação e manutenção, precedida de reforma, do Estádio Governador Magalhães Pinto – Mineirão	Contrato assinado e em execução
Hospital Metropolitano – BH	PPP administrativa para a operação e manutenção, precedida de obras, do Hospital Metropolitano de Belo Horizonte	Contrato assinado e em execução
Rodoviária São Gabriel – BH	Concessão de nova rodoviária para a cidade de Belo Horizonte no bairro de São Gabriel	Contrato assinado e em execução
Saneamento AP5 – RJ	Concessão dos serviços de esgotamento sanitário da Área de Planejamento 5, zona oeste da cidade do Rio de Janeiro	Contrato assinado e em execução
Saneamento RMGV – ES	PPP administrativa de serviços de esgotamento sanitário na Região Metropolitana da Grande Vitória	Consulta pública finalizada; publicação do edital e data do leilão a ser definida
Sistema de Abastecimento de Água do Rio Manso – COPASA	PPP administrativa da ampliação do sistema de abastecimento de água da região metropolitana de Belo Horizonte a partir do Rio Manso	Consulta pública finalizada; publicação do edital e data do leilão a ser definida
Aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília	Concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários de GRU, VCP e BSB	Contrato assinado e em execução

No caso da autorização de que trata esta carta, a EBP, como integradora líder do projeto, assumirá o compromisso, caso venha a ser autorizada, por sua conta e risco, de:



- i) realizar, segundo as diretrizes e políticas públicas do Governo Federal e, em especial, da SEP e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), os estudos técnicos e de viabilidade para a implementação das concessões dos Portos de Imbituba e Manaus e do arrendamento de terminais portuários, incluindo estudos de engenharia e meio-ambiente, estruturação financeira e regulatória, promovendo a contratação de consultores especializados, quando necessário;
- ii) aportar os recursos financeiros necessários para realização dos estudos junto aos parceiros já associados (consultores e serviços técnicos) a este projeto e ao pagamento de despesas associadas;
- iii) preparar a documentação técnica necessária às concessões e submetê-los à apreciação e à aprovação da SEP e ANTAQ dos demais órgão competentes;
- iv) preparar a avaliação econômico-financeira; e
- v) se requisitada, auxiliar a SEP e ANTAQ nos processos de consulta e audiências públicas e nos demais trâmites necessários até a assinatura do conjunto dos contratos de arrendamento e concessões.

A EBP se compromete a elaborar os seguintes estudos:

- i) O estudo de mercado contendo análise da demanda;
- ii) Modelagem operacional e de melhores opções de negócios para a atividade portuária de cada conjunto de terminais portuários;
- iii) Os estudos preliminares de engenharia e afins que levarão em conta o inventário das condições existentes, o potencial de desenvolvimento da infraestrutura dos portos e terminais portuários a estimativa de custos de investimento (CAPEX) e a estimativa de custos operacionais (OPEX);
- iv) Os estudos ambientais preliminares considerarão os resultados dos estudos de engenharia, contemplando eventuais análises já procedidas por órgão ambiental competente bem como a indicação dos requisitos para a licença ambiental prévia;
- v) Apoiar o desenvolvimento da documentação técnica e das minutas dos instrumentos jurídicos necessários às concessões e submetê-las à apreciação e aprovação da ANTAQ e demais órgão competentes;
- vi) A modelagem econômico-financeira visando demonstrar a vantagem econômica e operacional do projeto para a União e para o setor privado, focando na possibilidade de sua auto-sustentabilidade. Para tanto, serão considerados os resultados dos estudos de demanda, os custos de investimento e de operação, manutenção e expansão, custos ambientais, a análise de risco e jurídica, *due dilligence*, dentre outros.

Nesse sentido, a EBP se compromete a realizar os estudos técnicos para a concessão dos Portos de Imbituba e Manaus e para o arrendamento dos terminais portuários e de buscar uma lógica de modelagem que seja a mais adequada possível para atender os objetivos de política pública definidos pelo governo.

Em relação aos estudos dos arrendamentos e concessões, ressalta-se que estes possuem caráter inovador, considerando-se o novo marco regulatório e um porte e prazo sem precedente histórico, tanto no país como no exterior. Dada a magnitude do estudo proposto, será necessária não apenas uma investigação completa de cada terminal portuário, como também o profundo entendimento da evolução global do setor. No âmbito jurídico, a necessidade de elaboração de contratos e editais de regimes distintos, arrendamentos e concessões, soma-se à complexidade dos estudos

Em virtude do montante de recursos aplicado na estruturação dos referidos estudos, o valor global requerido para a totalidade do trabalho será de R\$ 65 milhões, que equivale a menos de 0,15% dos investimentos iniciais estimados de 54,2 bilhões de reais.

A fim de viabilizar o investimento significativo de recursos da EBP nesses estudos e não restringir, *a priori*, a modelagem dos arrendamentos quanto ao número final de terminais e de lotes da licitação, sugere-se que a regra para determinação dos valores requeridos como ressarcimento baseie-se no volume de arrendamentos portuários licitados, de acordo com a seguinte metodologia:

Ressarcimento relativo aos estudos de contratos de arrendamento:

Terminais Licitados	Dispêndio variável por terminal
50 ou menos	R\$ 530.000,00
51 a 90	R\$ 410.000,00
91 a 120	R\$ 270.000,00
121 a 140	R\$ 165.000,00

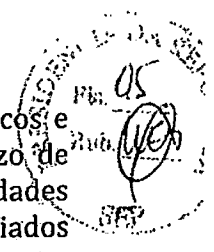
Ressarcimento relativo aos estudos de contratos de concessão:

Porto	Ressarcimento
Manaus	R\$ 4.000.000,00
Imbituba	R\$ 4.000.000,00

Os valores de ressarcimento referem-se aos estudos efetivamente realizados pela EBP. Demais estudos efetivamente empregados para a licitação da concessão de portos ou arrendamento de terminais portuários, explicitamente citados no edital, deverão ser ressarcidos às empresas responsáveis.

Os valores são relativos aos terminais estudados e, caso a licitação de arrendamentos ou concessões seja realizada para um agrupamento de terminais ou portos, os valores correspondente ao ressarcimento será equivalente à soma dos valores de ressarcimento de cada um dos terminais ou portos estudados que compoñham um dado grupo.

A EBP considera que o prazo mínimo factível para a realização de estudos técnicos e modelagem econômica de um programa desse perfil é de 225 dias, sem prejuízo de aprimoramentos que venham a se tornar necessários posteriormente. Para finalidades metodológicas, os terminais foram organizados em dois Blocos de Estudos referenciados nos anexos 1 e 2 abaixo. A composição destes blocos poderá sofrer alterações em função das prioridades identificadas no decorrer dos estudos e da potencial complexidade da modelagem. Considerando-se também a metodologia a ser empregada nos estudos, considerou-se um escopo total de 159 terminais portuários, embora entenda-se que apenas aproximadamente 140 serão licitados. Os demais 20 arrendamentos poderão ser prorrogados nos termos da lei e à critério da SEP. Os estudos referentes ao bloco 1 serão entregues em até 140 dias. Já, os estudos referentes ao bloco 2, serão entregues em até 225 dias



O envolvimento da EBP com o processo global de estruturação poderá ser superior ao prazo supracitado, caso seja requisitada a auxiliar a SEP e a ANTAQ nos processos de consultas e audiências públicas e nos demais trâmites necessários até a assinatura dos contratos de arrendamento e concessão.

Ao longo do desenvolvimento dos trabalhos, a EBP observará as diretrizes e as recomendações da SEP e da ANTAQ e de outras áreas do Governo Federal neste processo para o pleno alinhamento dos estudos técnicos às diretrizes de políticas públicas e trabalhará em constante consulta e colaboração com a equipe técnica do Governo.

Ao ser autorizada, a EBP assume integralmente os riscos referentes às despesas de estruturação e de condução do projeto, incluindo os riscos de acréscimos inesperados do valor dos estudos técnicos e de atrasos no cronograma de trabalho. Contudo, dado o dimensionamento do escopo levar-se-á em conta a estrutura de ressarcimentos mencionada anteriormente. E, ainda, a EBP está ciente de que a autorização ora solicitada não lhe confere exclusividade na realização dos estudos técnicos necessários à estruturação do projeto. Os valores a serem ressarcidos refletem o apoio da EBP até assinatura do contrato e, se no curso do desenvolvimento dos estudos, as despesas extrapolarem os valores abaixo previstos, elas serão arcadas pela EBP e não serão objeto de ressarcimento.

Cabe salientar que esse nível de ressarcimento encontra-se significativamente abaixo de parâmetros internacionalmente aceitos, que consideram adequadas despesas com estudos de até 3% a 5% do valor global do projeto¹ e, também, da média dos valores de ressarcimento em outros projetos da EBP.

Para a realização desses estudos, prevê-se que será mobilizada uma equipe de cerca de 150 a 200 profissionais entre, engenheiros de diversas especialidades (civil, mecânica, ambiental, naval, produção, projetos), economistas, financistas e administradores, sem contar o pessoal envolvido no levantamento de campo e o pessoal de apoio administrativo, jurídico e financeiro nas diversas empresas e consultorias a serem contratadas.

¹ World Bank. *Concessions for infrastructure: a guide to their design and award.*

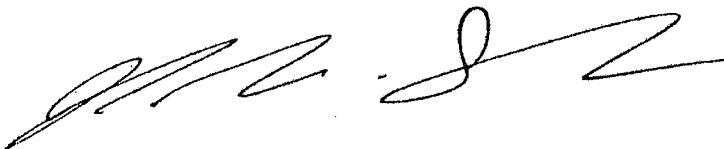
Todas e quaisquer despesas referentes aos estudos listados acima e à equipe técnica prevista, tais como pessoal, serviços de terceiros, viagens, hospedagem e diárias, comunicação e despesas de escritório, serão de responsabilidade da EBP, dentro de suas atribuições e de seu orçamento. Dado o prazo de 210 dias para a realização dos estudos, a carga horária demandada das pessoas envolvidas certamente extrapolará um regime normal de 8 horas diárias durante os cinco dias normais de trabalho estando todos os adicionais e encargos por horas extras também incorporados no valor global de ressarcimento indicado acima.

A autorização ora solicitada baseia-se no artigo 21 da Lei Federal n. 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, segundo o qual "Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital".

Nesse sentido, na eventualidade de aproveitamento dos estudos objeto da presente solicitação, a autorização vinculará a administração a, em vindo a valer-se dos estudos apresentados pela EBP, a incluir disposição no respectivo edital de licitação que imponha ao vencedor ou vencedores do certame ressarcir economicamente a EBP em montante correspondente ao valor dos estudos autorizados e aproveitados pela SEP.

Para finalizar, reiteramos o nosso interesse em desenvolver este projeto tão importante para o desenvolvimento econômico e social do Brasil.

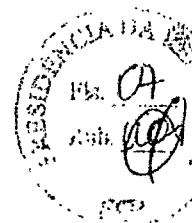
Atenciosamente,



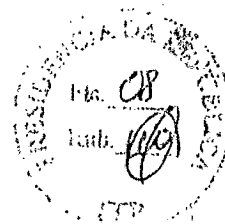
Helcio Tokeshi
Diretor Geral
(21) 2277 6250
helcio@ebpbrasil.com

Anexo 1: Bloco 1 de estudos

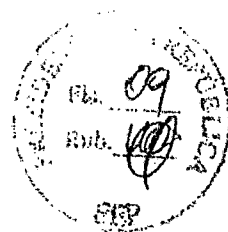
Porto	Área(m2)	Disponibilidade da área
SANTOS	20.010,00	IMEDIATA
SANTOS	40.459,00	15/04/2014
SANTOS	36.115,00	01/06/2014
SANTOS	16.974,00	01/06/2014
SANTOS	61.467,00	19/04/2013
SANTOS	15.420,00	09/12/2016
SANTOS	31.563,00	01/06/2014
SANTOS	34.902,68	04/11/2014
SANTOS	18.296,15	01/12/2014
SANTOS	249.689,00	22/10/2014
SANTOS	20.141,20	04/09/2015
SANTOS	37.516,00	07/03/2016
SANTOS	84.591,75	22/05/2016
SANTOS	70.000,00	30/09/2016
SANTOS	8.000,00	16/05/2017
SANTOS	50.632,92	11/08/2017
SANTOS	16.019,94	15/09/2017
SANTOS	27.796,00	09/02/2014
SANTOS	14.590,00	IMEDIATA
SANTOS	116.368,92	IMEDIATA
SANTOS	14.440,00	IMEDIATA
SANTOS	54.221,17	IMEDIATA



SANTOS	6.569,00	IMEDIATA
SANTOS	26.689,50	IMEDIATA
SANTOS	28.000,00	IMEDIATA
SANTOS	-	IMEDIATA
BELÉM -MIRAMAR	17.100,00	IMEDIATA
BELÉM -MIRAMAR	-	01/01/2017
BELÉM -MIRAMAR	-	31/08/2015
BELÉM -MIRAMAR	28.085,00	11/01/2014
BELÉM -MIRAMAR	21.560,00	IMEDIATA
BELÉM -MIRAMAR	37.300,62	IMEDIATA
BELÉM -MIRAMAR	50.700,00	09/01/2014
BELÉM -MIRAMAR	26.788,40	31/08/2015
BELÉM -MIRAMAR	24.787,02	31/08/2015
BELÉM -MIRAMAR	32.510,00	03/04/2014
BELÉM -MIRAMAR	14.216,00	IMEDIATA
BELÉM	66.930,00	IMEDIATA
BELÉM	61.686,00	IMEDIATA
MACAPÁ	67.624,00	IMEDIATA
SANTARÉM	35.096,90	01/08/2013
SANTARÉM	8.450,57	31/05/2016
SANTARÉM	28.827,00	11/03/2017
SANTARÉM	31.690,00	IMEDIATA
SANTARÉM	35.197,00	IMEDIATA



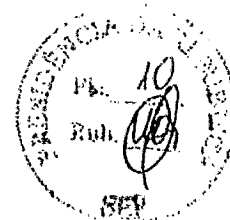
SANTARÉM	28.300,00	IMEDIATA
VILA DO CONDE	10.000,00	10/05/2015
VILA DO CONDE	15.000,00	03/09/2016
VILA DO CONDE	212.000,00	IMEDIATA
VILA DO CONDE	-	IMEDIATA
VILA DO CONDE	40.000,00	IMEDIATA
VILA DO CONDE	149.000,00	IMEDIATA
VILA DO CONDE	47.000,00	IMEDIATA



[Handwritten signature]

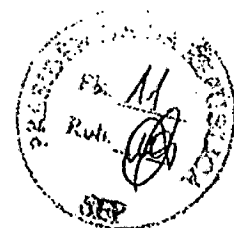
Anexo 2: Bloco 2 de estudos

Porto	Área(m2)	Disponibilidade da área
ARATU	26.946,54	06/06/2017
ARATU	3.028,12	04/10/2014
ARATU	3.097,00	14/06/2015
ARATU	31.303,50	IMEDIATA
ARATU	25.020,12	IMEDIATA
ARATU	10.108,77	06/12/2016
ARATU	16.460,72	01/06/2014
ARATU	-	IMEDIATA
ARATU	-	IMEDIATA
CABEDELO	21.883,40	IMEDIATA
CABEDELO	10.000,00	13/12/2013
CABEDELO	2.816,66	IMEDIATA
CABEDELO	14.113,00	IMEDIATA
CABEDELO	17.758,00	IMEDIATA
CABEDELO	5.000,00	15/05/2017
CABEDELO	1.620,07	15/05/2017
CABEDELO	4.880,00	17/07/2015
FORTALEZA	-	16/06/2017
FORTALEZA	2.085,00	20/02/2015
ITAQUI	18.387,79	16/06/2013
ITAQUI	11.753,74	IMEDIATA
ITAQUI	9.265,53	IMEDIATA



A handwritten signature in black ink, located at the bottom right of the page.

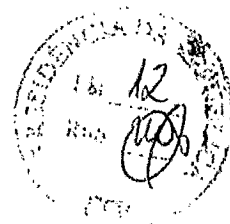
ITAQUI	7.302,44	27/03/2015
ITAQUI	10.000,00	28/11/2017
ITAQUI	13.326,57	16/06/2013
ITAQUI	15.556,00	16/06/2013
ITAQUI	280,00	24/03/2013
ITAQUI	8.279,57	IMEDIATA
ITAQUI	-	27/09/2016
ITAQUI	24.600,00	01/04/2004
ITAQUI	-	IMEDIATA
MACEÍO	60.425,30	01/06/2013
MACEÍO	13.674,25	14/02/2014
MACEÍO	-	28/09/2012
RECIFE	5.960,00	30/09/2017
RECIFE	1.094,08	IMEDIATA
RECIFE	-	IMEDIATA
RECIFE	3.494,77	IMEDIATA
SALVADOR	20.000,00	09/03/2013
SALVADOR	2.238,60	23/11/2015
SALVADOR	1.426,30	23/11/2015
SALVADOR	130.000,00	IMEDIATA
SUAPE	20.000,00	IMEDIATA
SUAPE	12.702,00	15/04/2015
SUAPE	10.000,00	06/10/2014



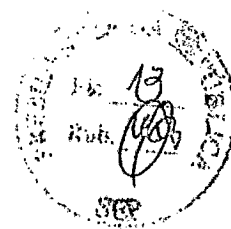
A large, stylized handwritten signature in black ink, located at the bottom center of the page.

A small, stylized handwritten mark or signature in black ink, located at the bottom right corner of the page.

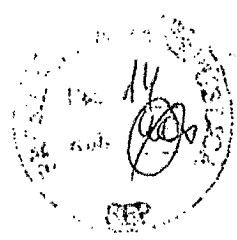
SUAPE	24.000,00	IMEDIATA
SUAPE	320.000,00	IMEDIATA
SUAPE	624.000,00	IMEDIATA
ITAJAÍ	-	IMEDIATA
ITAJAÍ	-	IMEDIATA
IMBITUBA	14.432,00	IMEDIATA
IMBITUBA	12.038,00	IMEDIATA
IMBITUBA	-	IMEDIATA
IMBITUBA	10.000,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	27.886,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	780,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	3.361,50	04/03/2016
PARANAGUÁ	15.160,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	42.203,25	20/12/2013
PARANAGUÁ	17.874,02	IMEDIATA
PARANAGUÁ	6.651,00	18/08/2017
PARANAGUÁ	20.025,67	IMEDIATA
PARANAGUÁ	13.743,42	IMEDIATA
PARANAGUÁ	22.384,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	120.000,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	151.060,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	-	IMEDIATA
PARANAGUÁ	52.000,00	IMEDIATA



A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.



PARANAGUÁ	17.000,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	28.000,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	31.000,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	31.600,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	18.400,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	29.000,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	135.000,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	60.000,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	-	IMEDIATA
PARANAGUÁ	340.000,00	IMEDIATA
PARANAGUÁ	-	IMEDIATA
SÃO FRANCISCO DO SUL	39.000,00	IMEDIATA
PORTO ALEGRE	13.500,00	IMEDIATA
PORTO ALEGRE	19.825,00	IMEDIATA
RIO GRANDE	61.000,00	30/06/2013
RIO GRANDE	-	24/11/2013
RIO GRANDE	-	23/12/2017
RIO GRANDE	31.217,20	IMEDIATA
RIO GRANDE	99.250,00	IMEDIATA
RIO GRANDE	-	IMEDIATA
ITAGUAÍ	245.400,00	IMEDIATA
RIO DE JANEIRO	10.940,00	30/09/2013
RIO DE JANEIRO	48.488,74	18/08/2017



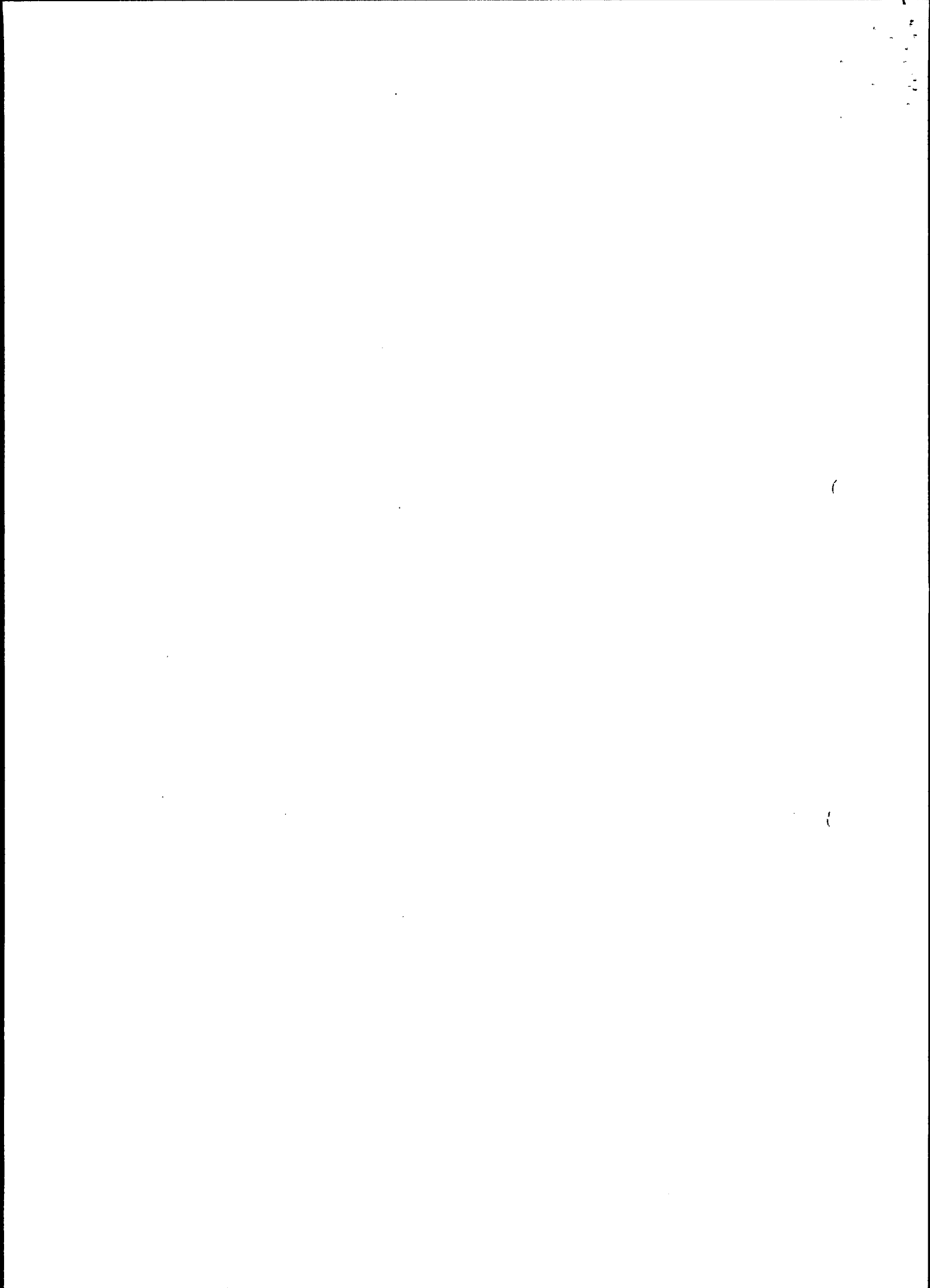
RIO DE JANEIRO	-	IMEDIATA
RIO DE JANEIRO	-	IMEDIATA
SÃO SEBASTIÃO	-	IMEDIATA
NITERÓI	11.330,00	16/08/2015
NITERÓI	15.730,00	16/08/2015
VITÓRIA	-	IMEDIATA
VITÓRIA	-	IMEDIATA
VITÓRIA	7.741,25	IMEDIATA
VITÓRIA	7.000,00	02/11/2014
VITÓRIA	54.011,91	28/12/2016
VITÓRIA	755,15	28/12/2016
VITÓRIA	5.386,63	28/12/2016
VITÓRIA	5.252,96	28/12/2016
VITÓRIA	30.000,00	01/03/2014
VITÓRIA	4.150,00	06/06/2011

Nota Técnica nº72/2015/DOUP/SPP/SEP/PR, de 26/06/2015

ANEXO 2

Nota Técnica nº 001/2013/SPO/ANTAQ/BOP, de 25/02/2013 - ANTAQ

M





Nota Técnica nº 001/2013/SPO/ANTAQ/BOP

Brasília, 25 de fevereiro de 2013

Assunto: Solicitação de análise técnica da ANTAQ com referência aos valores apresentados pela EBP para realização dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs)

Processo nº: 50300.000318/2013-15

INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica objetiva analisar os valores apresentados pela empresa **ESTRUTURADORA BRASILEIRA DE PROJETOS – EBP** de ressarcimento pecuniário para realizar estudos técnicos para concessão dos portos de Manaus e Imbituba e para os arrendamento de terminais portuários.

CONTEXTO

2. A Excelentíssima Presidente da República adotou, em 06/12/2012, a Medida Provisória 595/2012 (MP) que instituiu novo marco regulatório ao setor portuário. Dentre inúmeras alterações, a MP definiu novas atribuições à Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

3. Dentre essas atribuições, ressalto a definida no §2º do Art. 6 que confere à ANTAQ a realização de procedimentos licitatórios para arrendamento de terminais portuários e a definida no Art. 12, II, que atribuiu à SEP a celebração de contratos de arrendamentos de terminais portuários. Senão vejamos:

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

....

§ 2º Compete à ANTAQ, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

..."

"Art. 12. Ao poder concedente compete:

..

III - celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a ANTAQ fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001; e"
(grifo meu)



Superintendência de Portos

4. Pois bem, a MP entra em vigor num cenário com aproximadamente 160 contratos de arrendamento de terminais portuários a vencer até 2017, obrigando ação imediata da SEP e ANTAQ para regularizar a exploração dessas áreas.

5. A primeira medida da SEP foi a publicação da Portaria nº 15/2013 no Diário Oficial da União em 18 de fevereiro último, informando a publicação em seu sítio na *Internet* a relação de empreendimentos portuários passíveis de serem licitados.

6. Consultando as informações sobre os empreendimentos, verifica-se o total de 159 terminais portuários nos portos organizados brasileiros, espalhados por quatro regiões do país passíveis de serem licitados.

7. Em 19/02/2013 a EBP protocolou na SEP (fls. 03 a 08) correspondência endereçada ao Excelentíssimo Ministro de Estado Chefe da SEP, Leônidas Cristino, solicitando autorização para celebração de estudos técnicos para concessão dos Portos de Imbituba e Manaus e para licitação dos 159 empreendimentos portuários.

8. Impede destacar que não há nos autos referência sobre a concessão do porto de Imbituba, bem como não há registro se a SEP mantém a intenção de conceder o denominado "Novo Porto de Manaus". Também não há registro explícito no sítio da SEP sobre o interesse imediato de conceder esses dois portos. Porém há notícias veiculadas na imprensa sobre a vontade do Governo Federal conceder essas instalações, o que deve ter motivado a EBP também solicitar autorização para realização de estudos.

9. A EBP em seu pedido compromete-se, por sua conta e risco, a:

i) realizar, segundo as diretrizes e políticas públicas do Governo Federal e, em especial, da SEP e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), os estudos técnicos e de viabilidade para a implementação das concessões dos Portos de Imbituba e Manaus e do arrendamento de terminais portuários, incluindo estudos de engenharia e meio-ambiente, estruturação financeira e regulatória, promovendo a contratação de consultores especializados, quando necessário;

ii) aportar os recursos financeiros necessários para realização dos estudos junto aos parceiros já associados (consultores e serviços técnicos) a este projeto e ao pagamento de despesas associadas;

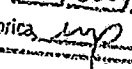
iii) preparar a documentação técnica necessária às concessões e submetê-los à apreciação e à aprovação da SEP e ANTAQ dos demais órgão competentes;

iv) preparar a avaliação econômico-financeira; e

v) se requisitada, auxiliar a SEP e ANTAQ nos processos de consulta e audiências públicas e nos demais trâmites necessários até a assinatura do conjunto dos contratos de arrendamento e concessões."

10. A EBP também se compromete a realizar os seguintes estudos:



SPO	
Fl. nº	19
Proc. nº	318/13-15
Data	25/02/13
Rubrica	

- i) O estudo de mercado contendo análise da demanda;
- ii) Modelagem operacional e de melhores opções de negócios para a atividade portuária de cada conjunto de terminais portuários;
- iii) Os estudos preliminares de engenharia e afins que levarão em conta o inventário das condições existentes, o potencial de desenvolvimento da infraestrutura dos portos e terminais portuários a estimativa de custos de investimento (CAPEX) e a estimativa de custos operacionais (OPEX);
- iv) Os estudos ambientais preliminares considerarão os resultados dos estudos de engenharia, contemplando eventuais análises já procedidas por órgão ambiental competente bem como a indicação dos requisitos para a licença ambiental prévia;
- v) Apoiar o desenvolvimento da documentação técnica e das minutas dos instrumentos jurídicos necessários às concessões e submetê-las à apreciação e aprovação da ANTAQ e demais órgão competentes;
- vi) A modelagem econômico-financeira visando demonstrar a vantagem econômica e operacional do projeto para a União e para o setor privado, focando na possibilidade de sua auto-sustentabilidade. Para tanto, serão considerados os resultados dos estudos de demanda, os custos de investimento e de operação, manutenção e expansão, custos ambientais, a análise de risco e jurídica, due dilligence, dentre outros."

11. Para a realização dos estudos, a EBP solicitou o ressarcimento no valor global de R\$ 65.000.000,00 (sessenta e cinco milhões de reais). Ainda foi proposta a seguinte metodologia para ressarcimento dos estudos para licitação dos terminais arrendados:

Terminais Licitados	Dispêndio variável por terminal
50 ou menos	R\$ 530.000,00
51 a 90	R\$ 410.000,00
91 a 120	R\$ 270.000,00
121 a 140	R\$ 165.000,00

12. Para licitação dos portos de Manaus e Imbituba foi solicitado o ressarcimento de 4.000.000,00 (quatro milhões de reais) cada um.

13. Por fim, o presente processo foi autuado com a solicitação da SEP para análise pelo corpo técnico desta Agência sobre esses valores apresentados pela requerente.



Superintendência de Portos

ANÁLISE

14. Para análise, realizou-se em conjunto com a SEP, uma pesquisa de mercado sobre os valores cobrados para realização de Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para licitação de terminais arrendados em portos. Essa pesquisa foi consolidada pela equipe técnica da SEP e enviada a este signatário, conforme mensagem eletrônica em anexo.

15. A pesquisa resultou na seguinte tabela:

Porto	Escopo	Empresa Contratada	Ano	Valor (R\$)	Valor Médio por arrendamento (R\$)
Manaus (PPIM)	EVTEA de um Terminal de Contêineres	APM Terminals	2011/2012	150.000,00	150.000,00
Paranaguá	EVTEA's para um total de 11 Áreas	Planave	2012	664.502,63	60.409,33
Santos	EVTEA's para um total de 8 Áreas	USP	2012	2.100.000,00	262.000,00
Santos	EVTEA para equilíbrio econômico-financeiro (Santo Brasil)	FIPE/USP	2010	324.000,00	324.000,00
Nacional - UnB	EVTEA's para 98 arrendamentos	UnB	2012	6.656.000,00	67.918,37
Nacional - DTA	Pesquisa genérica de preços	DTA (pesquisa informal)	2013	375.000,00	375.000,00
Nacional - NCA	Pesquisa genérica de preços	NCA (pesquisa informal)	2013	100.000,00	100.000,00
Rio de Janeiro	Pesquisa genérica de preços	*1	2012	425.000,00	425.000,00
Outeiro	EVTEA do TERMINAL DE GRÃOS e TERMINAL DE PELLETS	UFPA	2011	366.838,90	366.838,90
Vila do Conde	TMU II	UFPA	2009	228.000,00	228.000,00
Santarém	EVTEA do TGVSAN	DTA Engenharia	2009	89.874,90	89.874,90
SUAPE	Terminal de Grãos	Projeteq	2011	250.000,00	250.000,00
SUAPE	Terminal de Minérios	Projeteq	2009	280.000,00	280.000,00
SUAPE	Terminal de Contêineres II	Projeteq	2009	280.000,00	280.000,00

*1 Preços obtidos por h/equipe:
 Proposta PriceWaterhouseCoopers Brasil Ltda (PwC): Em torno de R\$ 1.800,00 (Um mil e oitocentos reais) o valor hora da equipe como um todo; Proposta KPMG: Em torno de R\$ 1.800,00 (Um mil e oitocentos reais) o valor hora da equipe como um todo; Proposta Ernest & Young Terco (E&YT): Em torno de R\$ 1.000,00 (Um mil reais) o valor hora da equipe como um todo; e, Proposta ILOS: Em torno de R\$ 900,00 (Novecentos reais) o valor hora da equipe como um todo.

SPO
El. nº 20
Proc. nº 318/13-15
Data 09/02/13
Rubrica
Fis. 23
Ass. R

16. A média dos valores encontrados na pesquisa é de R\$ 232.788,68 (duzentos e trinta e dois mil, setecentos e oitenta e oito reais e sessenta e oito centavos), com desvio padrão de R\$ 121.178,99 (cento e vinte e um mil, cento e setenta e oito reais e noventa e nove centavos).

MÉDIA	R\$ 232.788,68
Desvio padrão	R\$ 121.178,99

17. Contudo, esses estudos pesquisados contemplam somente a elaboração do EVTE, da Minuta do Edital e Minuta de Contrato de Arrendamento, um escopo inferior do apresentado pela EBP. Um exemplo de serviço a mais a ser prestado pela requerente é o auxílio à ANTAQ e à SEP nos procedimentos de Audiência Pública e no procedimento de Licitação propriamente dito.

18. Por outro turno, os estudos pesquisados foram contratados individualmente, ou a contratação com o maior número foi de 11 estudos (Paranaguá). A requerente, conforme já explicitado, irá elaborar cerca de 160 estudos para arrendamento de áreas nos portos e para concessão de dois portos organizados, o que indubitavelmente gera um ganho de escala para mesma, reduzindo o custo unitário de cada estudo.

19. Isso posto, não nos parece recomendado comparar os custos dos estudos pesquisados, com a solicitação de ressarcimento apresentado pela EBP.

20. Então, para definição do valor a ser cobrado pela EBP, propõe-se uma metodologia alternativa, utilizada com sucesso pela ANAC para avaliar os custos dos estudos para concessão dos aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília.

21. A metodologia consiste na razão (valor dos estudos/necessidade de investimentos), definindo-se assim um valor teto para o ressarcimento da empresa responsável pelo estudo. Para obtenção do valor nominal máximo de ressarcimento, observou-se uma amostra de estudos e projetos similares realizados em outros setores regulados.

22. A amostra então contempla editais de geração e transmissão de energia elétrica publicados pela ANEEL em 2010 e 2011, informações sobre a concessão do Trem de Alta Velocidade – TAV e do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante. A tabela a seguir apresenta a amostra estudada:

Agência	Projeto	Investimento Previsto (R\$ mil)	Preço Estudo (R\$ mil)	Estudo/Investimento
ANEEL 01/2011 Transmissão	Lote A	620.000,00	474,00	0,076%
	Lote B	40.000,00	139,00	0,348%
	Lote C	90.000,00	273,00	0,303%

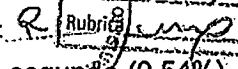


Superintendência de Portos

ANEEL 08/2010 Transmissão	Lote A	300.000,00	504,00	0,168%
	Lote B	25.000,00	188,00	0,752%
	Lote C	34.000,00	56,00	0,165%
	Lote D	105.000,00	130,00	0,124%
	Lote E	23.000,00	115,00	0,500%
	Lote F	24.000,00	160,00	0,667%
	Lote G	270.000,00	160,00	0,059%
	Lote H	59.000,00	72,00	0,122%
	Lote I	45.000,00	217,00	0,482%
ANEEL 04/2010 Geração	UHE Sinop	1.639.390,00	6.014,00	0,367%
	UHE Teles Pires	3.328.545,00	14.014,00	0,421%
	UHE Ribeiro Gonçalves	438.995,00	6.949,00	1,583%
	UHE Estreito	364.706,00	3.680,00	1,009%
	UHE Cachoeira	328.075,00	4.200,00	1,280%
ANEEL 03/2010 Geração	UHE Garibaldi	719.327,00	8.702,00	1,210%
	UHE Ferreira Gomes	810.713,00	6.916,00	0,853%
	UHE Colíder	1.266.264,00	12.413,00	0,980%
ANEEL 06/2009 Geração	UHE Belo Monte	19.018.115,00	143.654,00	0,755%
ANTT	TAV	34.628.800,00	30.000,00	0,087%
ANAC	ASGA	650.000,00	1.500,00	0,231%

Fonte: ANAC – Nota Técnica nº 9/2011/SER, 07/07/2011

23. Essa metodologia culminou em dois percentuais calculados que são 0,371% e 0,54%. O primeiro número é a razão da soma de todos os preços dos estudos pela soma de todos os investimentos e o segundo é a média aritmética de todas as razões.

1.º	
Fl. nº	21
Proj. nº	318/13-16
Data	25/02/13
Ass.	R
Rubrica	

Secretaria de Portos
Fls. 24
Ass: R

24. O percentual que parece ser mais razoável a ser adotado é o segundo (0,54%), pois o primeiro percentual (0,3715) é "contaminado" pelos altos valores de investimento na UHE Belo Monte e no TAV.

25. Na carta da EBP é informado que os investimentos iniciais estimados giram em torno de R\$ 54,2 bilhões que com certeza serão revistos no decorrer da preparação dos estudos. Portanto, definir hoje valor absoluto para ressarcimento da requerente não é a opção mais viável.

CONCLUSÃO

26. Face o todo aqui exposto, proponho que seja definido como teto para o ressarcimento não só da requerente, mas também de qualquer outra empresa que venha solicitar autorização para elaboração de estudos tendentes à licitação de concessão de portos organizados e de arrendamento de terminais portuários a razão do preço do estudo / valor dos investimentos o percentual não superior a 0,54%.

Respeitosamente,


BRUNO PINHEIRO
Superintendente de Portos - Substituto

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

(

2

(

Nota Técnica nº72/2015/DOUP/SPP/SEP/PR, de 26/06/2015

ANEXO 3

Ofício nº 40/2013-DG, de 08/03/2013 - ANTAQ

M

100
100
100
100
100

(

(

Not. Técnica



À SPL

Dr. Rogério Menezes

Para análise e adoção das medidas pertinentes. *em 08/03/2013*



Ofício nº 40 /2013-DG

Jose Carlos Magalhães Martins
Chefe de Gabinete
Secretaria de Portos/PR

Brasília, 08 de março de 2013.

A Sua Excelência o Senhor

JOSÉ LEÔNIDAS DE MENEZES CRISTINO

Ministro de Estado da Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR
Brasília / DF

Assunto: **S/ Ofício nº 207/2013/SECEX/SEP/PR, de 20/02/2013.**
N/ Processo nº 50300.000318/2013-15

Senhor Ministro,

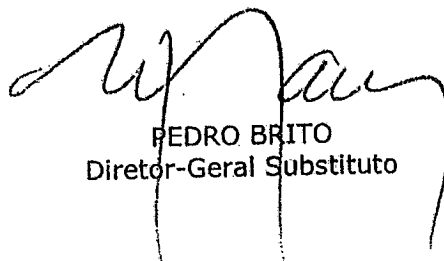
1. Reportamo-nos ao Ofício em referência, por meio do qual Vossa Excelência encaminha a esta Agência a Manifestação de Interesse de procedência da empresa Estruturadora Brasileira de Projetos - EBP, visando a realização de estudos tendentes a instruir os procedimentos de licitação para a concessão dos portos de Imbituba e Manaus, bem como a licitação de uma série de arrendamentos de terminais portuários localizados no âmbito dos portos organizados pertencentes à União.
2. Sobre o assunto, informamos que esta Agência procedeu à análise técnica e jurídica com relação aos valores e demais condições comerciais contidas na retrocitada proposta de prestação de serviços, consubstanciada na Nota Técnica nº 001/2013/SPO/ANTAQ/BOP e no Parecer Jurídico nº 105/2013/AAMCA/PF-ANTAQ/PGF/AGU, ambos anexados ao presente ofício, que visam a subsidiar nossa tomada de decisão antes de se levar a efeito eventual instrumento autorizativo. Ressalte-se o exíguo tempo disponibilizado para a conclusão dos trabalhos no âmbito desta Agência, bem como o nível limitado de dados e informações disponibilizados para fins do exame demandado para o assunto.
3. Particularmente no que se refere aos parâmetros de preço propriamente ditos, com base nos levantamentos realizados pela área técnica desta Agência, que criteriosamente buscou identificar paradigmas de concessões realizadas ao longo dos últimos meses pelas Agências Reguladoras federais, obteve-se como média o equivalente a 0,37103% sobre o volume de investimentos previstos no âmbito das outorgas efetivadas, conforme planilha ora anexada.



4. Neste sentido, pressupondo a considerável economia des. escala resultante da contratação integral dos cerca de 160 (cento e sessenta) estudos relativos a concessões e arrendamentos de terminais portuários, parece-nos perfeitamente razoável a fixação de um preço-teto equivalente a 0,37103% sobre os investimentos totais previstos, considerado cada um dos arrendamentos individualmente, limitado ao valor global constante da retro citada Manifestação de Interesse.

5. Permanecemos à disposição de V. Sa. para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Respeitosamente,



PEDRO BRITO
Diretor-Geral Substituto

Agência	Projeto	A			B			C			D			E			F
		Investimento Previsto (R\$ mil)	Preço Estudo (R\$ mil)	Estudo/Investimento	Preço Estudo (R\$ mil)	Estudo/Investimento	Estudo/Investimento	Peso	Matr. Imposto								
ANEEL 01/2011 Transmissão	Lote A	620.000,00	474,00	0,08%	474,00	0,08%	0,0000016	9000000001226									
	Lote B	40.000,00	139,00	0,35%	139,00	0,35%	0,0000250	9000000000000									
	Lote C	90.000,00	273,00	0,30%	273,00	0,30%	0,0000111	9000000000000									
ANEEL 08/2010 Transmissão	Lote A	300.000,00	504,00	0,17%	504,00	0,17%	0,0000033	9000000000000									
	Lote B	25.000,00	188,00	0,75%	188,00	0,75%	0,0000400	9000000000000									
	Lote C	34.000,00	56,00	0,17%	56,00	0,16%	0,0000294	9000000000000									
	Lote D	105.000,00	130,00	0,12%	130,00	0,12%	0,0000095	9000000000000									
	Lote E	23.000,00	115,00	0,50%	115,00	0,50%	0,0000435	9000000000000									
	Lote F	24.000,00	160,00	0,67%	160,00	0,67%	0,0000417	9000000000000									
	Lote G	270.000,00	160,00	0,06%	160,00	0,06%	0,0000037	9000000000000									
	Lote H	59.000,00	72,00	0,12%	72,00	0,12%	0,0000169	9000000000000									
	Lote I	45.000,00	217,00	0,48%	217,00	0,48%	0,0000222	9000000000000									
	UHE Sinop	1.639.390,00	6.014,00	0,37%	6.014,00	0,37%	0,0000006	9000000000000									
	UHE Teles Pires	3.328.545,00	14.014,00	0,42%	14.014,00	0,42%	0,0000003	9000000000000									
ANEEL 04/2010 Geração	UHE Ribeiro Gonçalves	438.995,00	6.949,00	1,58%	6.949,00	1,58%	0,0000023	9000000000000									
	UHE Estreito	364.706,00	3.680,00	1,01%	3.680,00	1,01%	0,0000027	9000000000000									
	UHE Cachoeira	328.075,00	4.200,00	1,28%	4.200,00	1,28%	0,0000030	9000000000000									
ANEEL 03/2010 Geração	UHE Garibaldi	719.327,00	8.702,00	1,21%	8.702,00	1,21%	0,0000014	9000000000000									
	UHE Ferreira Gomes	810.713,00	6.916,00	0,85%	6.916,00	0,85%	0,0000012	9000000000000									
	UHE Colider	1.266.284,00	12.413,00	0,98%	12.413,00	0,98%	0,0000008	9000000000000									
ANEEL 06/2009 Geração	UHE Belo Monte	19.018.115,00	143.654,00	0,76%	143.654,00	0,76%	0,0000001	9000000000000									
ANTT	TAV	34.628.800,00	30.000,00	0,09%	30.000,00	0,09%	0,0000000	9000000000000									
ANAC	ASGA	650.000,00	1.500,00	0,23%	1.500,00	0,23%	0,0000015	9000000000000									
		64.827.930,00	240.530,00	% Soma C/23 =	240.530,00	% Soma C/23 =	Soma F/Soma E =										
			0,37103%		0,37103%												
Total de Investimentos nos Arrendamentos		R\$ 18.700.000.000,00	R\$ 69.382.301,73		R\$ 69.382.301,73		R\$ 101.970.864,19										



[Handwritten signature]

10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Nota Técnica nº72/2015/DOUP/SPP/SEP/PR, de 26/06/2015

ANEXO 4

Contatos da SEP/PR às APs que apresentaram informações sobre seus EVTEAs - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA, Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP, Companhia Docas do Rio Janeiro - CDRJ, Companhia Docas do Pará - CDP e Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros – SUAPE – maio e junho de 2015

De: DIOGO PILONI E SILVA <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br>
Enviado em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 09:33
Para: angelino.oliveira@portodesantos.com.br; gatto@portodesantos.com.br; fernanda.rumbles@portodesantos.com.br
Cc: vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br; eduardo.bezerra@portosdobrasil.gov.br
Assunto: Informações sobre EVTEAs da CODESP

Prezado Angelino Caputo,

Bom Dia!

Encontra-se em andamento nesta Secretaria trabalho no sentido de aperfeiçoar a metodologia de cálculo do valor do ressarcimento dos estudos técnicos exigidos no contexto da implementação do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP.

Nesse sentido, a experiência obtida pelas Autoridades Portuárias em contratações de EVTEA's já realizadas será essencial para que o trabalho da SEP em questão alcance os resultados desejados.

Assim, solicito que essa Autoridade Portuária encaminhe à SEP/PR, em arquivo digital, as seguintes informações referentes aos estudos relacionados na tabela abaixo:

- a) o escopo contratado desses estudos;
- b) os parâmetros utilizados para precificar os valores dos estudos, indicando a data-base dos mesmos; e
- c) quaisquer outras informações relevantes para o entendimento da precificação dos montantes contratados.

Porto	Escopo	Forma contratação	de Empresa Contratada	Ano	Valor
Santos	EVTEA's para um total de 8 Áreas	Dispensa de Licitação	USP	2012	R\$ 2.100.000,00
Santos	EVTEA para equilíbrio econômico-financeiro (Santo Brasil)	Licitação Pública	FIPE/USP	2010	R\$ 324.000,00

Caso a informação esteja contida em documentos específicos ou processos, solicito a gentileza que seja enviada cópia digital dos mesmos.

Por fim, tendo em vista a importância de celeridade na condução do PAP por esta Secretaria e considerando que a definição dos valores de ressarcimento foi objeto de determinações recentes do TCU solicito o envio, por e-mail, até a próxima 5a feira, 28/05, para as seguintes contas: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br e gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br.

Como o arquivo deve ser mais pesado do que a capacidade do e-mail institucional da SEP/PR, se preferir, envie-o por meio de repositórios na web, a exemplo do Sendspace: www.sendspace.com/.

Qualquer dúvida ou esclarecimento adicional, favor entrar em contato.

Atenciosamente,

--
Diogo Piloni e Silva
Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
Secretaria de Portos/PR
(61) 3411-5824

De: Angelino <angelino.oliveira@portodesantos.com.br>
Enviado em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 15:32
Para: 'DIOGO PILONI E SILVA'; gatto@portodesantos.com.br;
fernanda.rumbles@portodesantos.com.br
Cc: vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br;
eduardo.bezerra@portosdobrasil.gov.br
Assunto: RES: Informações sobre EVTEAs da CODESP
Anexos: copia antaq revisao SB.docx; Cópia de EVTE TECON.xlsx; cópia TR equi econ
finan V2.docx

Prezado Diogo Piloni,

Estou lhe adiantando as informações sobre o processo de contratação do EVTEA da Santos Brasil. Estamos pesquisando as informações sobre a contratação da USP para 8 áreas e assim que as tivermos lhe encaminharemos.

Atenciosamente,

Angelino Caputo e Oliveira
CODESP – Diretor Presidente

De: DIOGO PILONI E SILVA [mailto:diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br]
Enviada em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 09:33
Para: angelino.oliveira@portodesantos.com.br; gatto@portodesantos.com.br;
fernanda.rumbles@portodesantos.com.br
Cc: vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br;
eduardo.bezerra@portosdobrasil.gov.br
Assunto: Informações sobre EVTEAs da CODESP

Prezado Angelino Caputo,

Bom Dia!

Encontra-se em andamento nesta Secretaria trabalho no sentido de aperfeiçoar a metodologia de cálculo do valor do ressarcimento dos estudos técnicos exigidos no contexto da implementação do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP.

Nesse sentido, a experiência obtida pelas Autoridades Portuárias em contratações de EVTEA's já realizadas será essencial para que o trabalho da SEP em questão alcance os resultados desejados.

Assim, solicito que essa Autoridade Portuária encaminhe à SEP/PR, em arquivo digital, as seguintes informações referentes aos estudos relacionados na tabela abaixo:

- a) o escopo contratado desses estudos;
- b) os parâmetros utilizados para precificar os valores dos estudos, indicando a data-base dos mesmos; e
- c) quaisquer outras informações relevantes para o entendimento da precificação dos montantes contratados.

Santos	EVITEA para equilíbrio econômico-financeiro (Santo Brasil)	Licitação Pública	FIPE/USP	2010	R\$ 324.000,00

Caso a informação esteja contida em documentos específicos ou processos, solicito a gentileza que seja enviada cópia digital dos mesmos.

Por fim, tendo em vista a importância de celeridade na condução do PAP por esta Secretaria e considerando que a definição dos valores de ressarcimento foi objeto de determinações recentes do TCU solicito o envio, por e-mail, até a próxima 5a feira, 28/05, para as seguintes contas: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br e gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br.

Como o arquivo deve ser mais pesado do que a capacidade do e-mail institucional da SEP/PR, se preferir, envie-o por meio de repositórios na web, a exemplo do Sendspace: www.sendspace.com/.

Qualquer dúvida ou esclarecimento adicional, favor entrar em contato.

Atenciosamente,

--
 Diogo Piloni e Silva
 Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
 Secretaria de Portos/PR
 (61) 3411-5824

De: Diogo Piloni <diogopiloni@yahoo.com.br>
Enviado em: sexta-feira, 29 de maio de 2015 09:25
Para: Vinicius Toledo
Assunto: Enc: RES: Informações sobre EVTEAs da CODESP 1/3
Anexos: USP - EVTES parte 1.pdf

Enviado do Yahoo Mail no Android

De: "Gatto" <gatto@portodesantos.com.br>
Data: 8:49 Sex, 29 de mai de AM
Assunto: RES: Informações sobre EVTEAs da CODESP 1/3

Diogo

Complementando as informações anteriores, cópia do procedimentos para a contratação de EVTEs pela USP.

[] Gatto

De: Angelino [mailto:angelino.oliveira@portodesantos.com.br]
Enviada em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 15:32
Para: 'DIOGO PILONI E SILVA'; gatto@portodesantos.com.br; fernanda.rumbles@portodesantos.com.br
Cc: vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br; eduardo.bezerra@portosdobrasil.gov.br
Assunto: RES: Informações sobre EVTEAs da CODESP

Prezado Diogo Piloni,

Estou lhe adiantando as informações sobre o processo de contratação do EVTEA da Santos Brasil.

Estamos pesquisando as informações obre a contratação da USP para 8 áreas e assim que as tivermos lhe encaminharemos.

Atenciosamente,

Angelino Caputo e Oliveira

CODESP – Diretor Presidente

De: DIOGO PILONI E SILVA [mailto:diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br]
Enviada em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 09:33
Para: angelino.oliveira@portodesantos.com.br; gatto@portodesantos.com.br;
fernanda.rumbles@portodesantos.com.br
Cc: vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br;
eduardo.bezerra@portosdobrasil.gov.br
Assunto: Informações sobre EVTEAs da CODESP

Prezado Angelino Caputo,

Bom Dia!

Encontra-se em andamento nesta Secretaria trabalho no sentido de aperfeiçoar a metodologia de cálculo do valor do ressarcimento dos estudos técnicos exigidos no contexto da implementação do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP.

Nesse sentido, a experiência obtida pelas Autoridades Portuárias em contratações de EVTEA's já realizadas será essencial para que o trabalho da SEP em questão alcance os resultados desejados. (

Assim, solicito que essa Autoridade Portuária encaminhe à SEP/PR, em arquivo digital, as seguintes informações referentes aos estudos relacionados na tabela abaixo:

- a) o escopo contratado desses estudos;
- b) os parâmetros utilizados para precificar os valores dos estudos, indicando a data-base dos mesmos; e
- c) quaisquer outras informações relevantes para o entendimento da precificação dos montantes contratados.

Porto	Escopo	Forma de contratação	Empresa Contratada	Ano	Valor
Santos	EVTEA's para um total de 8 Áreas	Dispensa de Licitação	USP	2012	R\$ 2.100.000,00

- a) o escopo contratado desses estudos;
- b) os parâmetros utilizados para precificar os valores dos estudos, indicando a data-base dos mesmos; e
- c) quaisquer outras informações relevantes para o entendimento da precificação dos montantes contratados.

Item	Descrição	Modalidade	Local	Ano	Valor
Santos	EV/TEA's para um total de 8 Áreas	Dispensa de Licitação	USP	2012	R\$ 2.000.000,00
Santos	EV/TEA para equilíbrio econômico-financeiro (Santo Brasil)	Licitação Pública	FIPE/USP	2010	R\$ 324.000,00

Caso a informação esteja contida em documentos específicos ou processos, solicito a gentileza que seja enviada cópia digital dos mesmos.

Por fim, tendo em vista a importância de celeridade na condução do PAP por esta Secretaria e considerando que a definição dos valores de ressarcimento foi objeto de determinações recentes do TCU solicito o envio, por e-mail, até a próxima 5ª feira, 28/05, para as seguintes contas: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br e gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br.

Como o arquivo deve ser mais pesado do que a capacidade do e-mail institucional da SEP/PR, se preferir, envie-o por meio de repositórios na web, a exemplo do Sendspace: www.sendspace.com/.

Qualquer dúvida ou esclarecimento adicional, favor entrar em contato.

Atenciosamente,

--
Diogo Piloni e Silva

Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias

Secretaria de Portos/PR

(61) 3411-5824

(

(

De: DIOGO PILONI E SILVA <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br>
Enviado em: sexta-feira, 29 de maio de 2015 11:06
Para: vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br
Assunto: Enc: RES: Informações sobre EVTEAs da CODESP 2/3
Anexos: USP - EVTES parte 2.pdf

--
Diogo Piloni e Silva
Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
Secretaria de Portos/PR
(61) 3411-6824

-----Mensagem original-----

Remetente: "Gatto" <gatto@portodesantos.com.br>
Para: "'Angelino'" <angelino.oliveira@portodesantos.com.br>, "'DIOGO PILONI E SILVA'" <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br>
Assunto: RES: Informações sobre EVTEAs da CODESP 2/3
Data: 29/05/2015 08:49:32

2º envio

[] Gatto

De: Gatto [mailto:gatto@portodesantos.com.br]
Enviada em: sexta-feira, 29 de maio de 2015 08:47
Para: 'Angelino'; 'DIOGO PILONI E SILVA'
Cc: 'diogopiloni@yahoo.com.br'
Assunto: RES: Informações sobre EVTEAs da CODESP 1/3

Dlogo

Complementando as informações anteriores, cópia do procedimentos para a contratação de EVTEs pela USP.

[] Gatto

De: Angelino [mailto:angelino.oliveira@portodesantos.com.br]
Enviada em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 15:32
Para: 'DIOGO PILONI E SILVA'; gatto@portodesantos.com.br; fernanda.rumbles@portodesantos.com.br
Cc: vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br;
eduardo.bezerra@portosdobrasil.gov.br
Assunto: RES: Informações sobre EVTEAs da CODESP

Prezado Diogo Piloni,

Estou lhe adiantando as informações sobre o processo de contratação do EVTEA da Santos Brasil. (

Estamos pesquisando as informações sobre a contratação da USP para 8 áreas e assim que as tivermos lhe encaminharemos.

Atenciosamente,

Angelino Caputo e Oliveira

CODESP – Diretor Presidente

De: DIOGO PILONI E SILVA [mailto:diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br] ()
Enviada em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 09:33
Para: angelino.oliveira@portodesantos.com.br; gatto@portodesantos.com.br;
fernanda.rumbles@portodesantos.com.br
Cc: vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br;
eduardo.bezerra@portosdobrasil.gov.br
Assunto: Informações sobre EVTEAs da CODESP

Prezado Angelino Caputo,

Bom Dia!

De: DIOGO PILONI E SILVA <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br>
Enviado em: sexta-feira, 29 de maio de 2015 16:29
Para: vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br
Assunto: Enc: RES: Informações sobre EVTEAs da CODESP 3/3
Anexos: USP - EVTES parte 3.pdf

--
Diogo Piloni e Silva
Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
Secretaria de Portos/PR
(61) 3411-5824

-----Mensagem original-----

Remetente: "Gatto" <gatto@portodesantos.com.br>
Para: "'Angelino'" <angelino.oliveira@portodesantos.com.br>, "'DIOGO PILONI E SILVA'" <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br>
Assunto: RES: Informações sobre EVTEAs da CODESP 3/3
Data: 29/05/2015 08:50:20

3º envio

[] Gatto

De: Gatto [mailto:gatto@portodesantos.com.br]
Enviada em: sexta-feira, 29 de maio de 2015 08:47
Para: 'Angelino'; 'DIOGO PILONI E SILVA'
Cc: 'diogopiloni@yahoo.com.br'
Assunto: RES: Informações sobre EVTEAs da CODESP 1/3

Diogo

Complementando as informações anteriores, cópia do procedimentos para a contratação de EVTEs pela USP.

[] Gatto

De: Angelino [mailto:angelino.oliveira@portodesantos.com.br]

Enviada em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 15:32

Para: 'DIOGO PILONI E SILVA'; gatto@portodesantos.com.br; fernanda.rumbles@portodesantos.com.br

Cc: vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br;

eduardo.bezerra@portosdobrasil.gov.br

Assunto: RES: Informações sobre EVTEAs da CODESP

Prezado Diogo Piloni,

Estou lhe adiantando as informações sobre o processo de contratação do EVTEA da Santos Brasil.

Estamos pesquisando as informações sobre a contratação da USP para 8 áreas e assim que as tivermos lhe encaminharemos.

Atenciosamente,

Angelino Caputo e Oliveira

CODESP – Diretor Presidente

De: DIOGO PILONI E SILVA [mailto:diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br]

Enviada em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 09:33

Para: angelino.oliveira@portodesantos.com.br; gatto@portodesantos.com.br;

fernanda.rumbles@portodesantos.com.br

Cc: vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br;

eduardo.bezerra@portosdobrasil.gov.br

Assunto: Informações sobre EVTEAs da CODESP

Prezado Angelino Caputo,

Bom Dia!

Encontra-se em andamento nesta Secretaria trabalho no sentido de aperfeiçoar a metodologia de cálculo do valor do ressarcimento dos estudos técnicos exigidos no contexto da implementação do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP.

Nesse sentido, a experiência obtida pelas Autoridades Portuárias em contratações de EVTEA's já realizadas será essencial para que o trabalho da SEP em questão alcance os resultados desejados.

Assim, solicito que essa Autoridade Portuária encaminhe à SEP/PR, em arquivo digital, as seguintes informações referentes aos estudos relacionados na tabela abaixo:

- a) o escopo contratado desses estudos;
- b) os parâmetros utilizados para precificar os valores dos estudos, indicando a data-base dos mesmos; e
- c) quaisquer outras informações relevantes para o entendimento da precificação dos montantes contratados.

Porto	Escopo	Forma de contratação	Empresa Contratada	Ano	Valor
Santos	EVTEA's para um total de 8 Áreas	Dispensa de Licitação	USP	2012	R\$ 2.100.000,00
Santos	EVTEA para equilíbrio econômico-financeiro (Santo Brasil)	Licitação Pública	FIPE/USP	2010	R\$ 324.000,00

Caso a informação esteja contida em documentos específicos ou processos, solicito a gentileza que seja enviada cópia digital dos mesmos.

Por fim, tendo em vista a importância de celeridade na condução do PAP por esta Secretaria e considerando que a definição dos valores de ressarcimento foi objeto de determinações recentes do TCU solicito o envio, por e-mail, até a próxima 5ª feira, 28/05, para as seguintes contas: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br e gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br.

Como o arquivo deve ser mais pesado do que a capacidade do e-mail institucional da SEP/PR, se preferir, envie-o por meio de repositórios na web, a exemplo do Sendspace: www.sendspace.com/.

Qualquer dúvida ou esclarecimento adicional, favor entrar em contato.

Atenciosamente,

--
Diogo Piloni e Silva

Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias

Secretaria de Portos/PR

(61) 3411-5824

1/A

De: DIOGO PILONI E SILVA <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br>
Enviado em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 09:35
Para: luiz.dividino@appa.pr.gov.br; luiz.garcia@appa.pr.gov.br
Cc: vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br; eduardo.bezerra@planalto.gov.br
Assunto: Informações sobre EVTEAs da APPA

Prezado Luiz Dividino,

Bom Dia!

Encontra-se em andamento nesta Secretaria trabalho no sentido de aperfeiçoar a metodologia de cálculo do valor do ressarcimento dos estudos técnicos exigidos no contexto da implementação do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP.

Nesse sentido, a experiência obtida pelas Autoridades Portuárias em contratações de EVTEA's já realizadas será essencial para que o trabalho da SEP em questão alcance os resultados desejados.

Assim, solicito que essa Autoridade Portuária encaminhe à SEP/PR, em arquivo digital, as seguintes informações referentes ao estudo relacionado na tabela abaixo:

- a) o escopo contratado desses estudos;
- b) os parâmetros utilizados para precificar os valores dos estudos, indicando a data-base dos mesmos; e
- c) quaisquer outras informações relevantes para o entendimento da precificação dos montantes contratados.

Porto	Escopo	Forma de contratação	Empresa Contratada	Ano	Valor
Paranaguá	EVTEAs para um total de 11 Áreas	Licitação Pública	Blayva	2012	R\$ 664.302,69

Caso a informação esteja contida em documentos específicos ou processos, solicito a gentileza que seja enviada cópia digital dos mesmos.

Por fim, tendo em vista a importância de celeridade na condução do PAP por esta Secretaria e considerando que a definição dos valores de ressarcimento foi objeto de determinações recentes do TCU solicito o envio, por e-mail, até a próxima 5a feira, 28/05, para as seguintes contas: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br e gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br.

Como o arquivo deve ser mais pesado do que a capacidade do e-mail institucional da SEP/PR, se preferir, envie-o por meio de repositórios na web, a exemplo do Sendspace: www.sendspace.com/.

Qualquer dúvida ou esclarecimento adicional, favor entrar em contato.

Atenciosamente,

--
Diogo Piloni e Silva
Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
Secretaria de Portos/PR
(61) 3411-5824

De: Luiz Fernando Garcia da Silva <luiz.garcia@appa.pr.gov.br>
Enviado em: segunda-feira, 15 de junho de 2015 22:02
Para: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br
Cc: Alex Sandro de Avila
Assunto: Re: Enc: EVTEA APPA: necessidade de Complementação de Informações
Anexos: Concorrenca 013-2012.pdf; Concorrenca 013-2012-Anexo IX-Minuta do Contrato.pdf

Prezados,

Em atenção aos questionamentos, anexo o Edital de Licitação, referente a Concorrência lançada pela APPA para a Contratação dos EVTEs.

Quanto as demais informações solicitadas, em específico sobre as demais cotações que balizaram o preço de contratação, cabe ressaltar que elas estão inseridas dentro do processo interno APPA e que foi extraviado.

Posso afirmar que os preços de referencia tiveram a data base de julho/2012.

Por fim, ressalto que **não houve qualquer contratação dos serviços**, pois a licitação - apesar de realizada - não foi homologada em decorrência aos novos fatos surgidos como o novo marco regulatório e a contratação da EBP para a realização dos Estudos.

Atenciosamente,

Luiz Fernando Garcia da Silva
Chefe do Departamento Financeiro - APPA
(41) 3420-1222
Paranaguá-PR

Em 09/06/2015 às 15:16 horas, "DIOGO PILONI E SILVA" <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br> escreveu:
Favor verificar.

--
Diogo Piloni e Silva
Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
Secretaria de Portos/PR
(61) 3411-5824

-----Mensagem original-----

Assunto: EVTEA APPA: necessidade de Complementação de Informações
Remetente: "VINICIUS LUCIANO TOLEDO DOS SANTOS" <vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br>
Para: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br
cc: eduardo.bezerra@planalto.gov.br, gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br
Data: 09/06/2015 12:59:40

Boa Tarde, Diogo!

Com relação aos documentos do EVTEA da APPA, informo que foram entregues: o TR do certame e o orçamento (proposta) de um licitante, que aparentemente não foi o vencedor. Dessa forma, faz-se necessário esclarecer as seguintes questões:

- 1) No TR encaminhado, a parte que trata da referência do preço dos serviços apresenta uma tabela em branco. Cabe perguntar se no edital da licitação consta anexo específico que discrimine a referência de preços utilizadas pela APPA ao lançar o certame. Em caso afirmativo, solicita-se o envio do documento.
- 2) Na planilha original, temos tabulados os preços das propostas de 5 participantes da licitação. Cabe solicitar documentos que apresentem tais propostas.
- 3) Solicitar a data da contratação.
- 4) Solicitar a data-base dos valores.
- 5) Informar o vencedor do certame (por meio de documento).

Ressalte-se que as informações referentes a esse estudo são chave para o andamento de nosso trabalho, conforme combinado na manhã de hoje.

Peço a gentileza de você requisitar tais informações à Administração Portuária.

Atenciosamente,

Vinicius Luciano Toledo dos Santos

Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental - EPPGG

Departamento de Outorgas Portuárias

Secretaria de Políticas Portuárias

Secretaria de Portos - Presidência da República - DOUP/SPP/SEP/PR

Telefone: (61) 3411-3791; Fax: (61) 3326-3025

vinicius.toledo@planalto.gov.br

Em 08/06/2015 17:59:29, DIOGO PILONI E SILVA escreveu:

--

Diogo Piloni e Silva
Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
Secretaria de Portos/PR
(61) 3411-5824

-----Mensagem original-----

Data: 08/06/2015 17:24:16

Para: DIOGO PILONI E SILVA <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br>

Remetente: Luiz Fernando Garcia da Silva <luiz.garcia@appa.pr.gov.br>

Assunto: Processo EVTE

Dr. Diogo,

Conforme falamos, não foi localizado o processo que tratou da tentativa de contratação dos EVTEs.

Dessa forma, encaminho o Termo de Referência que enviamos as empresas para cotação dos serviços.

Em meu email, achei somente um Orçamento de uma empresa vinculada a Rosenberg & Associados.

Espero que ajude

Att

Luiz Fernando Garcia da Silva
Chefe do Departamento Financeiro - APPA
(41) 3420-1222
Paranaguá-PR

11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

CDP

De: DIOGO PILONI E SILVA <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br>
Enviado em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 09:37
Para: jorge.ruiz@cdp.com.br
Cc: gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; eduardo.bezerra@planalto.gov.br
Assunto: Informações sobre EVTEAs da CDP

Prezado Jorge Ruiz,

Bom Dia!

Encontra-se em andamento nesta Secretaria trabalho no sentido de aperfeiçoar a metodologia de cálculo do valor do ressarcimento dos estudos técnicos exigidos no contexto da implementação do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP.

Nesse sentido, a experiência obtida pelas Autoridades Portuárias em contratações de EVTEA's já realizadas será essencial para que o trabalho da SEP em questão alcance os resultados desejados.

Assim, solicito que essa Autoridade Portuária encaminhe à SEP/PR, em arquivo digital, as seguintes informações referentes aos estudos relacionados na tabela abaixo:

- a) o escopo contratado desses estudos;
- b) os parâmetros utilizados para precificar os valores dos estudos, indicando a data-base dos mesmos; e
- c) quaisquer outras informações relevantes para o entendimento da precificação dos montantes contratados.

Porto	Escopo	Forma de contratação	Empresa Contratada	Ano	Valor
Outeiro	EVTEA do TERMINAL DE GRÃOSe TERMINAL DE PELLETS	Licitação Pública	UFPA	2009	R\$ 366.838,90
Vila do Conde	TMU II	Licitação Pública	UFPA	2009	R\$ 228.000,00
Santarém	EVTEA do TGVSAN	Licitação Pública	DTA Engenharia	2009	R\$ 89.874,90

Caso a informação esteja contida em documentos específicos ou processos, solicito a gentileza que seja enviada cópia digital dos mesmos.

Por fim, tendo em vista a importância de celeridade na condução do PAP por esta Secretaria e considerando que a definição dos valores de ressarcimento foi objeto de determinações recentes do TCU solicito o envio, por e-mail, até a próxima 5a feira, 28/05, para as seguintes contas: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br e gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br.

Como o arquivo deve ser mais pesado do que a capacidade do e-mail institucional da SEP/PR, se preferir, envie-o por meio de repositórios na web, a exemplo do Sendspace: www.sendspace.com/.

Qualquer dúvida ou esclarecimento adicional, favor entrar em contato.

Atenciosamente,

--
Diogo Piloni e Silva
Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
Secretaria de Portos/PR
(61) 3411-6824

De: Hélia Oliveira <helias@cdp.com.br>
Enviado em: terça-feira, 2 de junho de 2015 10:13
Para: eduardo.bezerra@portosdobrasil.gov.br; jorge.ruiz@cdp.com.br;
gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br
Assunto: EVTEA contratado pela CDP
Anexos: PLANILHA DE ORÇAMENTO DTA ENGENHARIA - TERMINAL DE GRÃOS DE SANTARÉM.pdf; TERMO DE REFERÊNCIA DO CONTRATO 50-2009 ENTRE A CDP E DTA ENGENHARIA - TERMINAL DE GRÃOS DE SANTARÉM.pdf; TERMO DE REFERÊNCIA DTA ENGENHARIA - TERMINAL DE GRÃOS DE SANTARÉM.pdf

Prezados,

Em atenção a sua solicitação encaminhamos resumidamente, informações sobre os Estudos de viabilidade contratados por esta Companhia, seja através de contratação direta com a UFPA ou através de processo licitatório.

Anexo ainda, partes do processo que tratam da especificação e termo de referencia.

1. Convênio 09-2008 – Terminal de grãos de Santarém: R\$ 295.263,72.
2. Convênio 03-2008 – Terminal de grãos de Outeiro: R\$ 296. 286,72.
3. Contrato 50-2009 – Terminal de grãos de Santarém: R\$ 89.874,90.
4. Contrato 35-2009 – Terminal de Múltiplo Uso no Porto de Vila do Conde: R\$ 5.163.500,00.

Os anexos serão enviados em dois arquivos independentes

Hélia Souza de Oliveira
Gerente de Fiscalização, Normatização e Controle
Companhia Docas do Pará
+55 91 98886-7901
+55 91 3182-9134
helias@cdp.com.br
www.cdp.com.br

De: Hélia Oliveira <helias@cdp.com.br>
Enviado em: terça-feira, 2 de junho de 2015 10:15
Para: eduardo.bezerra@portosdobrasil.gov.br; jorge.ruiz@cdp.com.br;
gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br
Assunto: EVTEA contratados CDP - PARTE II
Anexos: CONTRATO 35-2009 CELEBRADO ENTRE A CDP E A UFPA COM INTERVENIÊNCIA DA FADESP.pdf; PROPOSTA DA CONTRATADA UFPA - CONTRATO 35-2009.pdf; TERMO DE REFERÊNCIA DA CDP - TERMINAL DE MÚLTIPLO USO.pdf; TERMO DE REFERÊNCIA DO CONVÊNIO 03-2008 ENTRE A CDP E A UFPA - TERMINAL DE GRÃOS OUTEIRO.pdf; TERMO DE REFERÊNCIA DO CONVÊNIO 09-2008 ENTRE A CDP E UFPA - TERMINAL DE GRÃOS SANTARÉM.pdf

Hélia Souza de Oliveira
Gerente de Fiscalização, Normatização e Controle
Companhia Docas do Pará
+55 91 98886-7901
+55 91 3182-9134
helias@cdp.com.br
www.cdp.com.br

(

(

(14)

De: DIOGO PILONI E SILVA <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br>
Enviado em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 09:30
Para: helio.szmajser@portosdorio.gov.br; claudio.soares@portosrio.gov.br;
gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br;
eduardo.bezerra@planalto.gov.br
Assunto: Informações sobre EVTEAs da CDRJ

Prezado Helio Szmajser,

Boa tarde!

Encontra-se em andamento nesta Secretaria trabalho no sentido de aperfeiçoar a metodologia de cálculo do valor do ressarcimento dos estudos técnicos exigidos no contexto da implementação do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP.

Nesse sentido, a experiência obtida pelas Autoridades Portuárias em contratações de EVTEA's já realizadas será essencial para que o trabalho da SEP em questão alcance os resultados desejados.

Assim, solicito que essa Autoridade Portuária encaminhe à SEP/PR, em arquivo digital, as seguintes informações referentes aos estudos relacionados na tabela abaixo:

- a) o escopo contratado desses estudos;
- b) os parâmetros utilizados para precificar os valores dos estudos, indicando a data-base dos mesmos; e
- c) quaisquer outras informações relevantes para o entendimento da precificação dos montantes contratados.

Porto	Escopo	Forma de contratação	Empresa Contratada	Ano	Valor
Rio de Janeiro	Pesquisa gerência de preços	FAVOR INFORMAR	FAVOR INFORMAR	2012	R\$ 425.000,00

Caso a informação esteja contida em documentos específicos ou processos, solicito a gentileza que seja enviada cópia digital dos mesmos.

Por fim, tendo em vista a importância de celeridade na condução do PAP por esta Secretaria e considerando que a definição dos valores de ressarcimento foi objeto de determinações recentes do TCU solicito o envio, por e-mail, até a próxima 5a feira, 28/05, para as seguintes contas: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br e gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br.

Como o arquivo deve ser mais pesado do que a capacidade do e-mail institucional da SEP/PR, se preferir, envie-o por meio de repositórios na web, a exemplo do Sendspace: www.sendspace.com/.

Qualquer dúvida ou esclarecimento adicional, favor entrar em contato.

Atenciosamente,

--
Diogo Piloni e Silva
Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
Secretaria de Portos/PR
(61) 3411-5824

De: Claudio de Jesus Marques Soares <claudio.soares@portosrio.gov.br>
Enviado em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 12:22
Para: DIOGO PILONI E SILVA; helio.szmajser@portosdorio.gov.br;
gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br;
eduardo.bezerra@planalto.gov.br
Assunto: RE: Informações sobre EVTEAs da CDRJ
Anexos: Estimativa preço EVTE E&YT.pdf; Estimativa preço EVTE ILOS.pdf; Estimativa
preço EVTE KPMG.pdf; Estimativa preço EVTE PLANAVE.pdf; Estimativa preço
EVTE PWC.pdf; Exemplo de Carta Cotação Preço EVTEA -
PRICEWATERHOUSECOOPERS.pdf; Processo nº 14185- Despacho01 -
2011-12-07.pdf

Diogo

Segue o material que acredito ser útil para o trabalho de vocês.

O preço considerado abaixo está dentro da realidade de mercado.

Os preços foram pesquisados em 2011/12 e as empresas mantiveram seus valores nesse ano de 2015 para condução de concorrência pública.

Abraços

Cláudio

De: DIOGO PILONI E SILVA <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br>
Enviado: quarta-feira, 27 de maio de 2015 09:30
Para: helio.szmajser@portosdorio.gov.br; Claudio de Jesus Marques Soares; gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br;
vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; eduardo.bezerra@planalto.gov.br
Assunto: Informações sobre EVTEAs da CDRJ

Prezado Helio Szmajser,

Boa tarde!

Encontra-se em andamento nesta Secretaria trabalho no sentido de aperfeiçoar a metodologia de cálculo do valor do ressarcimento dos estudos técnicos exigidos no contexto da implementação do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP.

Nesse sentido, a experiência obtida pelas Autoridades Portuárias em contratações de EVTEA's já realizadas será essencial para que o trabalho da SEP em questão alcance os resultados desejados.

Assim, solicito que essa Autoridade Portuária encaminhe à SEP/PR, em arquivo digital, as seguintes informações referentes aos estudos relacionados na tabela abaixo:

- a) o escopo contratado desses estudos;
- b) os parâmetros utilizados para precificar os valores dos estudos, indicando a data-base dos mesmos; e
- c) quaisquer outras informações relevantes para o entendimento da precificação dos montantes contratados.

Porto	Escopo	Forma de contratação	Empresa Contratada	Ano	Valor
Rio de Janeiro	Respostas de gentileza e preços	FAVOR INFORMAR	FAVOR INFORMAR	2012	R\$ 425.000,00

Caso a informação esteja contida em documentos específicos ou processos, solicito a gentileza que seja enviada cópia digital dos mesmos.

Por fim, tendo em vista a importância de celeridade na condução do PAP por esta Secretaria e considerando que a definição dos valores de ressarcimento foi objeto de determinações recentes do TCU solicito o envio, por e-mail, até a próxima 5a feira, 28/05, para as seguintes contas: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br e gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br.

Como o arquivo deve ser mais pesado do que a capacidade do e-mail institucional da SEP/PR, se preferir, envie-o por meio de repositórios na web, a exemplo do Sendspace: www.sendspace.com/.

Qualquer dúvida ou esclarecimento adicional, favor entrar em contato.

Atenciosamente,

--
 Diogo Piloni e Silva
 Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
 Secretaria de Portos/PR
 (61) 3411-5824

2. dpc

De: DIOGO PILONI E SILVA <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br>
Enviado em: quarta-feira, 27 de maio de 2015 09:31
Para: gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br; eduardo.bezerra@planalto.gov.br
Assunto: Enc: Informações sobre EVTEAs de SUAPE

Para conhecimento

--
Diogo Piloni e Silva
Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
Secretaria de Portos/PR
(61) 3411-5824

-----Mensagem original-----
Assunto: Informações sobre EVTEAs de SUAPE
Remetente: "DIOGO PILONI E SILVA" <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br>
Para: bernardo.dalmeida@suape.pe.gov.br
Data: 27/05/2015 09:28:43

Prezado Dr. Bernardo,

Bom Dia!

Encontra-se em andamento nesta Secretaria trabalho no sentido de aperfeiçoar a metodologia de cálculo do valor do ressarcimento dos estudos técnicos exigidos no contexto da implementação do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP.

Nesse sentido, a experiência obtida pelas Autoridades Portuárias em contratações de EVTEA's já realizadas será essencial para que o trabalho da SEP em questão alcance os resultados desejados.

Assim, solicito que essa Autoridade Portuária encaminhe à SEP/PR, em arquivo digital, as seguintes informações referentes aos estudos relacionados na tabela abaixo:

- a) o escopo contratado desses estudos;
- b) os parâmetros utilizados para precificar os valores dos estudos, indicando a data-base dos mesmos; e
- c) quaisquer outras informações relevantes para o entendimento da precificação dos montantes contratados.

Porto	Escopo	Forma de contratação	Empresa Contratada	Ano	Valor
SUAPE	Terminal de Grãos	FAVOR INFORMAR	FAVOR INFORMAR	2011	R\$ 250.000,00
SUAPE	Terminal de Minérios	FAVOR INFORMAR	FAVOR INFORMAR	2009	R\$ 280.000,00
SUAPE	Terminal de Contêineres II	FAVOR INFORMAR	FAVOR INFORMAR	2009	R\$ 280.000,00

Caso a informação esteja contida em documentos específicos ou processos, solicito a gentileza que seja enviada cópia digital dos mesmos.

Por fim, tendo em vista a importância de celeridade na condução do PAP por esta Secretaria e considerando que a definição dos valores de ressarcimento foi objeto de determinações recentes do TCU solicito o envio, por e-mail, até a próxima 5ª feira, 28/05, para as seguintes contas: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br, vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br e gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br.

Como o arquivo deve ser mais pesado do que a capacidade do e-mail institucional da SEP/PR, se preferir, envie-o por meio de repositórios na web, a exemplo do Sendspace: www.sendspace.com/.

Qualquer dúvida ou esclarecimento adicional, favor entrar em contato.

Atenciosamente,

--
 Diogo Piloni e Silva
 Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
 Secretaria de Portos/PR
 (61) 3411-5824

De: Artur Falcao <artur_falcao@hotmail.com>
Enviado em: quinta-feira, 28 de maio de 2015 15:54
Para: BERNARDO DALMEIDA; DIOGO PILONI E SILVA;
maurofalcao@suape.pe.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br
Assunto: RE: Informações sobre EVTEAs de SUAPE

Prezados,

Boa tarde.

Conforme contato telefônico estabelecido com o Vinicius, responderemos a demanda em questão através do encaminhamento de cópia dos processos licitatórios.

Destarte, já remetemos, através do sistema sugerido no email abaixo, cópia do processo licitatório referente a contratação do EVTE do Terminal de Grãos.

Outrossim, destacamos que a contratação dos EVTES dos terminais de minérios e TECON 2, decorreu de um único certame licitatório. Assim, em face do seu volumoso tamanho, estaremos encaminhando-o até amanhã (29/05).

Ademais, registramos que estamos a disposição para maiores/outras esclarecimentos.

Atc.,

Artur Falcão Câmara
81-81322227

Date: Wed, 27 May 2015 19:15:37 -0300
Subject: Re: Informações sobre EVTEAs de SUAPE
From: bernardo.suape@gmail.com
To: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br
CC: artur_falcao@hotmail.com

Prezado Dr. Piloni,

Com muita satisfação atenderemos a demanda, no qual destacamos nosso assessor jurídico Artur Falcão, para em tempo hábil apresentar as informações requeridas.

Sds. Cordiais,
Bernardo D'Almeida

Em 27 de maio de 2015 09:28, DIOGO PILONI E SILVA <diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br> escreveu:

Prezado Dr. Bernardo,

Bom Dia!

Encontra-se em andamento nesta Secretaria trabalho no sentido de aperfeiçoar a metodologia de cálculo do valor do ressarcimento dos estudos técnicos exigidos no contexto da implementação do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP.

Nesse sentido, a experiência obtida pelas Autoridades Portuárias em contratações de EVTEA's já realizadas será essencial para que o trabalho da SEP em questão alcance os resultados desejados.

Assim, solicito que essa Autoridade Portuária encaminhe à SEP/PR, em arquivo digital, as seguintes informações referentes aos estudos relacionados na tabela abaixo:

- a) o escopo contratado desses estudos;
- b) os parâmetros utilizados para precificar os valores dos estudos, indicando a data-base dos mesmos; e
- c) quaisquer outras informações relevantes para o entendimento da precificação dos montantes contratados.

Porto	Escopo	Forma de contratação	Empresa Contratada	Ano	Valor
SUAPE	Terminal de Grãos	FAVOR INFORMAR	FAVOR INFORMAR	2011	R\$ 250.000,00
SUAPE	Terminal de Minérios	FAVOR INFORMAR	FAVOR INFORMAR	2009	R\$ 280.000,00
SUAPE	Terminal de Contêineres II	FAVOR INFORMAR	FAVOR INFORMAR	2009	R\$ 280.000,00

Caso a informação esteja contida em documentos específicos ou processos, solicito a gentileza que seja enviada cópia digital dos mesmos.

Por fim, tendo em vista a importância de celeridade na condução do PAP por esta Secretaria e considerando que a definição dos valores de ressarcimento foi objeto de determinações recentes do TCU solicito o envio, por e-mail, até a próxima 5a feira, 28/05, para as seguintes contas: diogo.piloni@portosdobrasil.gov.br; vinicius.toledo@portosdobrasil.gov.br e gustavo.lobo@portosdobrasil.gov.br.

Como o arquivo deve ser mais pesado do que a capacidade do e-mail institucional da SEP/PR, se preferir, envie-o por meio de repositórios na web, a exemplo do Sendspace: www.sendspace.com/.

Qualquer dúvida ou esclarecimento adicional, favor entrar em contato.

Atenciosamente,

--

Diogo Piloni e Silva
Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias
Secretaria de Portos/PR
(61) 3411-5824

Nota Técnica nº72/2015/DOUP/SPP/SEP/PR, de 26/06/2015

ANEXO 5

Tabela Extra: Base de Dados EVTEAs: Geral – Contendo DIL – em % da CMDO

[Handwritten mark]

Tabela Extra: Base de Dados EVTEAs: Geral – Contendo DIL – em % da CMDO

№	Porto	Objeto	Prazo para execução do escopo em dias	Valor da Contratação em R\$	(A) Valor do Custo de Mão-de-Obra (CMDO) (inclui encargos, quando discriminados) em R\$	(B) Valores de Despesas Indiretas e Lucros (DIL) (Demais valores do estudo excluído o CMDO) em R\$	(C=B/(A+B)) DIL em %	№ EVTEAs por ocorrência
1	Santos	EVTEA para equilíbrio econômico-financeiro (Santos Brasil)	120	R\$ 324.346,00	R\$ 253.940,00	61.931,00	20%	1
2	Santos	EVTEAs para um total de 8 Áreas	540	R\$ 2.100.000,00	R\$ 1.522.713,50	R\$ 458.170,87	23%	8
3	SUAPE	EVTEA e projeto de engenharia para o Terminal de Grãos	90	R\$ 734.890,97	R\$ 513.133,99	260.640,95	34%	1
4	SUAPE	EVTEAs dos Terminais de Grãos Sólidos e de Contêineres	90	R\$ 231.254,09	R\$ 138.105,72	R\$ 105.382,00	43%	2
5	Rio de Janeiro	Confecção de EVTEAs	45	R\$ 366.960,00	Não informado	Não informado	-	1
6	Santarém	EVTEA para terminal de grãos no Porto de Santarém	90	R\$ 89.874,90	R\$ 84.960,00	R\$ 4.914,00	5%	1
7	Vila do Conde	1 EVTEA para arrendamento da área do TMUII - terminais de múltiplo uso: (i) carvão; (ii) produtos siderúrgicos e (iii) grãos agrícolas	90	R\$ 684.000,00	Não informado	Não informado	-	1
8	Outeiro	EVTEA para arrendamento de área para instalação de fábrica de pallets no Terminal de Outeiro	90	R\$ 295.263,72	R\$ 228.053,10	R\$ 37.607,50	14%	1
9	Paranaguá	(i) EVTEAs; (ii) avaliação imobiliária e (iii) avaliação patrimonial para um total de 11 Áreas	180	R\$ 1.100.000,00	Não informado	Não informado	-	11

22



Secretaria de Portos – PR
Secretaria de Políticas Portuárias

10
11
12
13