



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS  
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS  
COORDENAÇÃO-GERAL DE MODELAGEM

NOTA TÉCNICA Nº 6/2026/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR

Brasília, 20 de janeiro de 2026.

PROCESSO Nº 50000.011760/2022-34

INTERESSADO: DNOP/SNP/MPOR

Assunto: **Ato Justificatório para a modelagem de projeto no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal; licitação de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, com ênfase em fertilizantes, em área localizada no Porto de Vila do Conde/PA, denominada VDC04.**

## SUMÁRIO

- [1. OBJETIVO](#)
- [2. INTRODUÇÃO](#)
- [3. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO](#)
- [4. DUE DILIGENCE JURÍDICA](#)
- [5. APLICAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES E CONTRATOS AOS CERTAMES DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS \(LEI Nº 14.133/2021\)](#)
- [6. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO - "MAIOR VALOR DE OUTORGA"](#)
- [7. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA](#)
- [8. PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA](#)
- [9. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE PARA A LICITAÇÃO](#)
- [10. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO](#)
- [11. ADEQUAÇÃO DOS ESTUDOS AOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO](#)
- [12. CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS](#)
- [13. CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS CENÁRIOS DO EVTEA](#)
- [14. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO](#)
- [15. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO](#)
- [16. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS](#)
- [17. JUSTIFICATIVA DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADOS NO TERMINAL E SUA FUNDAMENTAÇÃO](#)
- [18. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"](#)
- [19. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO](#)
- [20. DEFINIÇÃO DO ALPHA PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL](#)
- [21. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO](#)
- [22. DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 9,92%](#)
- [23. CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO – SPE](#)
- [24. AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS](#)
- [25. JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO](#)
- [26. OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL](#)
- [27. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS](#)
- [28. ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS](#)
- [29. CONCLUSÃO](#)

### 1. OBJETIVO

1.1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura de licitação da área denominada **VDC04**, localizada no Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde, vinculada à Companhia Docas do Pará, destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, com ênfase em fertilizantes, no âmbito do planejamento do Governo Federal.

### 2. INTRODUÇÃO

2.1. Primeiramente, cabe lembrar que as políticas públicas constituem princípios, objetivos, metas e programas que orientam a atuação do Estado e dos agentes públicos e privados, devendo ter, por finalidade, a eficiente alocação de recursos, com vistas à realização do interesse público.

2.2. Conforme Martins (2011), tais políticas podem ser intituladas políticas de Estado ou políticas de Governo. As políticas públicas de Estado são emanadas do Poder Legislativo, por meio das leis. Por sua vez, as políticas exaradas pelo Poder Executivo, por meio de diversas espécies de programas, diretrizes e atos normativos, constituem as políticas de Governo.

2.3. Ainda, de acordo com Martins:

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

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

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

Em algumas circunstâncias, contudo, é possível haver políticas que reúnem ambas as características, como é o caso das leis resultantes de projeto de lei de conversão de medidas provisórias que, a um só tempo, realizam os objetivos do Estado e do governo. É o caso da Lei

n.º 12.815/2013, resultante do projeto de lei de conversão da Medida Provisória n.º 595, de 6 de dezembro de 2012.

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

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

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

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

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

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

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

14. Por fim, a proposta de Medida Provisória estabelece regras de direito intertemporal no capítulo destinado as disposições finais e transitórias, com vistas a garantir novos investimentos e conferir segurança jurídica aos Contratos de Arrendamento, Contratos de Adesão e aos Termos de Autorização.

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

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

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

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

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

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

2.7. Assim, o Governo Federal definiu os empreendimentos dentro dos Portos Organizados passíveis de serem licitados, incluindo áreas desocupadas (*greenfields*), contratos de arrendamentos vencidos e, num primeiro momento, contratos de arrendamentos a vencer até 2017.

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

- a) [Portaria SEP/PR nº 15, de 15 de fevereiro de 2013](#) – Definição de áreas passíveis de arrendamento, as quais seriam objeto de estudos para avaliar a viabilidade técnica, econômica e operacional.
- b) [Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013](#) – Divulgação de chamamento para empresas interessadas na elaboração de estudos para 159 áreas, com definição da modelagem a ser utilizada.
- c) [Portaria Conjunta SEP/PR-ANTAQ nº 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 nº 38/2013.
- d) [Ofício nº 178/2013-DG, de 11 de outubro de 2013](#) – Apresentação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental (EVTEA), bem como as minutas de edital e contrato referentes ao primeiro bloco aprovados por meio da [Resolução ANTAQ nº 3.094 de 11 de outubro de 2013](#), e encaminhamento ao Tribunal de Contas da União (TCU). O Ofício nº 178/2013 foi complementado posteriormente pelos [Ofícios nº 38/2013-GAB, de 16 de outubro de 2013](#), e [nº 39/2013-GAB, de 17 de outubro de 2013](#).
- e) [Ofício nº 39/2013-GAB, de 2013](#) – Encaminhamento ao Tribunal de Contas da União das notas técnicas finais da Comissão Mista sobre análise feita após as Audiências Públicas nº 3 e nº 4/2013.
- f) [Acórdão nº 1.077/2015 TCU-Plenário, de 06 de maio de 2015](#) – Autorização das licitações do Bloco 1 do Programa de Arrendamento Portuário (PAP).
- g) [Acórdão nº 2.413/2015 TCU-Plenário, de 30 de setembro de 2015](#) – Aprovação Final pelo TCU da licitação de 8 áreas pelo critério de Maior Valor de Outorga.

h) [Resolução ANTAQ nº 85, de 22 de agosto de 2022](#) – Estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.

2.9. Desde 2015 até o presente momento, já foram licitadas aproximadamente 60 áreas, distribuídas em todos os Portos Organizados da União, o que demonstra o alcance da maturidade do PAP, com a consequente confiança do mercado, incluindo todos os órgãos e empresas que atuam no setor portuário. Além disso, até 2026, tem-se a expectativa de licitar aproximadamente 35 áreas.

2.10. Com a experiência adquirida nos últimos 10 anos do PAP, e a necessidade premente de desenvolvimento do setor portuário, para que o país possa alcançar o desenvolvimento desejado, o MPOR entende que será possível superar todos os desafios, com o empenho desta Secretaria Nacional de Portos (SNP), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), do Tribunal de Contas da União (TCU), das Autoridades Portuárias, da Bolsa de Valores (B3), e das empresas interessadas em explorar os terminais portuários.

2.11. A Infra S.A., foi instada por meio do Ofício nº 6/2025/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR de 07/01/2025 (9242378), para a elaboração e revisão dos estudos, passando de estudo simplificado para a modalidade ordinária.

2.12. Nesse sentido, a Infra S.A. promoveu as ações necessárias de modo que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), analisado pela NOTA TÉCNICA Nº 46/2025/COPAQ2-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSADINFRASA/AG-INFRASA (10783812), representasse a política pública voltada ao setor portuário.

2.13. Não obstante, é fundamental ressaltar que os estudos que fundamentarão o procedimento licitatório são de natureza referencial, visto que o projeto a ser implementado será definido pelo licitante vencedor, com base no Plano Básico de Implantação (PBI) aprovado pelo Poder Concedente e no Projeto Executivo aprovado pela Autoridade Portuária.

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

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

2.16. A partir desse formato, os interessados têm flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos poderá incentivar sua participação no certame.

2.17. Desse modo, o presente Ato Justificatório tem a finalidade de demonstrar a viabilidade do arrendamento da área **VDC04**, com base no EVTEA (10783945), e descrever as premissas básicas a serem utilizadas no procedimento licitatório da área.

### 3. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO

3.1. O presente Ato Justificatório tem como objeto a área VDC04, localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Vila do Conde/PA, sob a jurisdição da Companhia Docas do Pará – CDP.

3.2. A área de arrendamento possui superfície total de 38.961 m<sup>2</sup> (trinta e oito mil, novecentos e sessenta e um metros quadrados), composta por uma área *onshore* de 32.357 m<sup>2</sup> e uma área *offshore* de 6.604 m<sup>2</sup> referente ao berço 402.

3.3. O terminal em questão será dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos e fertilizantes, com a finalidade de atender a demanda de importação desses insumos para o agronegócio, suprimindo as necessidades logísticas da região.

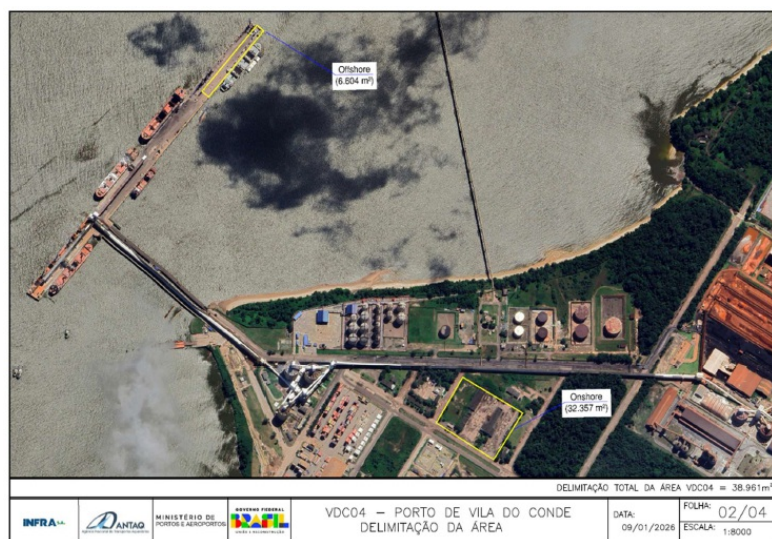


Figura 01 - Área de arrendamento VDC04 – Porto do Vila do Conde.

Fonte: EVTEA desenvolvido pela Infra S.A.

3.4. A área em questão é caracterizada como brownfield, contendo edificações não operacionais (armazéns, subestação e estruturas administrativas). Conseqüentemente, a execução do empreendimento se dará sob terreno com estruturas preexistentes, as quais deverão ser totalmente demolidas para maximização da ocupação da área.

3.5. O futuro arrendatário deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação do terminal, incluindo o sistema aquaviário no berço 402 com capacidade dinâmica mínima de 1,95 milhão de toneladas por ano, e os seguintes investimentos:

- Obras de demolição de estruturas existentes (armazéns, subestação, edificações diversas);

- Implantação de capacidade estática mínima de 127.000 toneladas (construção de armazém);
- Aquisição de equipamentos de descarregamento (MHC - Guindaste Móvel Portuário) e moega ecológica;
- Implantação de sistema de correias transportadoras e torres de transferência interligando o berço ao armazém;
- Construção de áreas administrativas, operacionais, portarias e sistema de expedição rodoviária;
- Construção de novo prédio da Receita Federal (fora da área de arrendamento);
- Aquisição e instalação de subestação de energia elétrica e sistema de combate a incêndio.

3.6. A arrendatária poderá propor soluções de engenharia alternativas no seu Plano Básico de Implantação (PBI), em relação ao modelo conceitual adotado para os investimentos (Capex) no estudo, desde que respeite os Parâmetros do Arrendamento e os investimentos mínimos obrigatórios estabelecidos na minuta de Contrato.

3.7. A seguir, é fornecido um resumo dos resultados chave do modelo como receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL).

Receita Bruta Global	R\$ 2.945.566 k
Investimento Total	R\$ 300.157 k
Despesa Operacional Total	R\$ 1.186.644 k
Movimentação Total (t)	34.540 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 424,5 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 5,62
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,92%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o Imposto	13,95%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 82.569 k

Tabela 01 - Principais resultados do projeto VDC04.  
Fonte: EVTEA desenvolvido pela Infra S.A.

3.8. Ressalta-se que o prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 (vinte e cinco) anos, com início da vigência previsto para o ano de 2027 e término em 2051. O prazo considera um período de 3 (três) anos para obras e regularizações antes do início pleno das operações.

3.9. Em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, o estudo VDC04 foi elaborado com a data-base de outubro/2025, devendo haver atualização do valor de remuneração quando da celebração do Contrato de Arrendamento.

3.10. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, informa-se que durante todas as fases do processo licitatório (elaboração, pré audiência pública, pós audiência pública, pré análise TCU, pré análise TCU), são realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc) junto à Autoridade Portuária, Secretaria Nacional de Portos, Agência Nacional de Transportes Aquaviários e demais órgãos competentes, conforme o caso, para identificação de possíveis litígios judiciais ou outras alterações que possam impactar no andamento da licitação.

#### 4. DUE DILIGENCE JURÍDICA

4.1. No que diz respeito ao levantamento jurídico relativo à situação atual das áreas que compõem o terminal **VDC04**, vale lembrar que já consta relatório contendo esse levantamento na NOTA TÉCNICA Nº 46/2025/COPAQ2-INFRA/ASUPAQ-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSADINFRA/AG-INFRA (10783812).

4.2. A análise constante na referida Nota Técnica considerou os passivos jurídicos e regulatórios, visando identificar potenciais obstáculos ao processo licitatório e seus impactos no novo arrendamento. O quadro a seguir apresenta um resumo da análise realizada:

Perspectiva	Situação	Análise de riscos	Risco
Contratual	Inexistem contratos vigentes de exploração da área por terceiro.	Não foram identificados impedimentos para a futura licitação da área.	Baixo
Patrimonial	Estruturas não operacionais e desprovidas de contratos vigentes não integrarão o objeto do arrendamento.	Não foram identificados impedimentos para a futura licitação da área.	Baixo
Processual	A princípio, não foram identificados processos relativos à área em questão que possam causar impactos à futura arrendatária.	Caso sejam identificadas questões processuais relevantes, estas serão indicadas nas futuras revisões dos estudos.	Baixo

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

Quadro 01 - Análise de riscos referentes à área VDC04.  
Fonte: Nota Técnica nº 46/2026/COPAQ2-INFRA/AS.

4.3. Na avaliação das perspectivas contratuais, processuais e patrimoniais, não foram identificados riscos que impeçam a licitação da área, obriguem ressarcimentos ou apresentem outros riscos jurídicos similares.

#### 5. APLICAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES E CONTRATOS AOS CERTAMES DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS (LEI Nº 14.133/2021)

5.1. A partir de janeiro de 2024, as licitações e contratações públicas passaram a ser regidas pela nova Lei de Licitações e Contratos, [Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021](#), portanto, faz-se imperioso tecer algumas considerações a respeito da mudança legislativa para os procedimentos licitatórios de instalações portuárias públicas.

5.2. Primeiramente, cabe esclarecer que a modalidade de licitação adotada para os arrendamentos no setor segue sendo a do Leilão, conforme expressamente autorizado pelo §1º do art. 6º da [Lei nº 12.815, de 2013](#), não alterado pela nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos:

Art. 6º Nas licitações dos Contratos de Concessão e Arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros

estabelecidos no Edital, na forma do regulamento.

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

5.3. Contudo, a novel legislação revogou a [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#), que instituiu o Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC), e cuja aplicação subsidiária era permitida às licitações do setor portuário, conforme art. 66 da citada Lei de Portos:

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

5.4. No entanto, apesar da revogação, os procedimentos antes previstos na lei do RDC, de grande importância para os certames licitatórios de arrendamento, foram incluídos na [Lei nº 14.133, de 2021](#), inclusive o que previa como modo de disputa a apresentação de lances públicos, prática favorável aos resultados dos projetos de concessão portuária.

5.5. A fim de facilitar a visualização, segue quadro comparativo:

Quadro 02 - Comparativo entre a [Lei nº 12.462, de 2011](#) e a [Lei nº 14.133, de 2021](#).

RDC - Lei nº 12.462/2011 (revogada)	Nova Lei de Licitações - Lei nº 14.133/2021
Art. 17. O regulamento disporá sobre as regras e procedimentos de apresentação de propostas ou lances, observado o seguinte: I - no modo de disputa aberto, os licitantes apresentarão suas ofertas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes, conforme o critério de julgamento adotado;	Art. 56. O modo de disputa poderá ser, isolada ou conjuntamente: I - aberto, hipótese em que os licitantes apresentarão suas propostas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes;

Fonte: [Lei nº 12.462, de 2011](#) e [Lei nº 14.133, de 2021](#).

5.6. Portanto, a possibilidade de apresentação de lances públicos segue encontrando respaldo legal, assegurando maior competitividade ao certame e maior vantagem às ofertas apresentadas pelos interessados no arrendamento portuário.

5.7. Por oportuno, importa descrever, mesmo que de forma breve, a dinâmica dos lances públicos.

5.8. No cumprimento das etapas do leilão, os proponentes deverão apresentar 3 (três) volumes de documentos, quais sejam:

- 1º volume - declarações preliminares, documentos de representação e garantia de proposta;
- 2º volume - proposta pelo arrendamento; e
- 3º volume - documentos de habilitação.

5.9. Na sessão pública, o leiloeiro solicitará à Comissão Especial de Licitação os dois primeiros volumes para abertura. Na sequência, anunciará o valor da proposta, que corresponderá ao valor de outorga.

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

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

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

1. considerando a diferença mínima entre as propostas escritas, os proponentes ganham uma nova chance para vencer a disputa promovendo uma maior concorrência e igualdade entre os competidores;
2. considerando as regras de que a proposta em viva-voz deva ser superior à proposta escrita, e o impedimento de oferecer valor idêntico à outra proposta, ocorrerá, conseqüentemente, a elevação do valor de outorga final.

5.13. Por outro lado, caso ocorra empate entre propostas escritas, e não sendo efetuadas as propostas à viva-voz, a classificação será definida por meio de sorteio promovido pelo diretor da sessão, observado o disposto na legislação.

5.14. O leilão ANTAQ nº 07/2016, que teve como objeto o arrendamento da área STM04, localizada no Porto Organizado de Santarém/PA, é um exemplo de sucesso da dinâmica indicada. Naquela ocasião, a fase à viva voz contou com 28 (vinte e oito) lances. Considerando o valor da proposta inicial, houve ganho de 62% (ágio em viva voz) para o valor de outorga, conforme indicado na tabela abaixo:

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

Tabela 02 - Comparativo da disputa inicial e por viva-voz em STM04.

Fonte: EVTEA - EPL - 2018.

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

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

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

5.17. Ademais, com base na disposição constante do §1º, II, do art. 165 da nova [Lei nº 14.133, de 2021](#), o leilão segue tendo fase recursal única, que sucede a fase de habilitação do vencedor do certame:

Art. 165. Dos atos da Administração decorrentes da aplicação desta Lei cabem:

I - recurso, no prazo de 3 (três) dias úteis, contado da data de intimação ou de lavratura da ata, em face de:

- a) ato que defira ou indefira pedido de pré-qualificação de interessado ou de inscrição em registro cadastral, sua alteração ou cancelamento;
- b) julgamento das propostas;
- c) ato de habilitação ou inabilitação de licitante;
- d) anulação ou revogação da licitação;
- e) extinção do contrato, quando determinada por ato unilateral e escrito da Administração;

II - (...);

§ 1º Quanto ao recurso apresentado em virtude do disposto nas alíneas "b" e "c" do inciso I do caput deste artigo, serão observadas as seguintes disposições:

I - (...);

II - a apreciação dar-se-á em fase única.

5.18. A medida, também autorizada por meio do art. 14 do [Decreto nº 8.033, de 2013](#), imprime maior eficiência no curso do processo licitatório, vez que concentra em uma única fase a análise de todos os recursos relacionados à fase de classificação e habilitação.

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

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

5.20. Ainda no tocante ao regime de execução das licitações, o Poder Concedente optou pelo regime de "contratação integrada", o qual prevê a transferência do encargo da elaboração dos projetos básico e executivo, bem como a execução das obras e dos serviços de engenharia ao vencedor do certame, hipótese também incluída na nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos:

Art. 46. Na execução indireta de obras e serviços de engenharia, são admitidos os seguintes regimes:

V - contratação integrada;

5.21. A definição dessa diretriz teve como motivação a alteração da alocação de riscos de projeto, já que, em decorrência da atribuição ao próprio licitante de apresentar a melhor solução para o atendimento dos fins esperados, estima-se a supressão de eventuais aditivos de reequilíbrio ao Contrato de Arrendamento, o que é peculiar em outras formas de contratação.

5.22. Assim, resta demonstrado que o legislador, ao criar a nova Lei de Licitações, apesar de revogar expressamente a lei que instituiu o RDC, não extinguiu as especificidades desse procedimento, pelo contrário, unificou a legislação trazendo para a lei geral as regras anteriormente previstas para aplicação daquele regime diferenciado.

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

6.1. A [Lei nº 12.815, de 2013](#) estabelece, no caput de 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.

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

6.3. O [Decreto nº 8.033, de 2013](#), vai mais longe e prevê explicitamente em seu art. 9º, inciso VII, o maior valor de outorga como critério de licitação.

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

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

6.6. Em suma, a possibilidade de adoção do critério de "maior valor de outorga" permite ampla liberdade para a proposição de modelagem adequada às especificidades de cada Arrendamento. Isso é importante pois a adoção de critérios de licitação inadequados pode produzir resultados ineficientes do ponto de vista alocativo, gerando Leilões 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.

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

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

## 7. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA

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

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

7.3. A outorga ofertada pela proponente vencedora deverá ser paga em 6 (seis) parcelas, sendo a primeira no valor de 25% (vinte e cinco por cento) a ser paga de forma prévia à assinatura do Contrato e as demais em cinco parcelas, de igual valor, pagas anualmente, sendo a primeira paga um ano após o início da vigência contratual, a qual ocorre com a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (TAP).

## 8. PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA

8.1. Conforme previsto no art. 3 da [Lei nº 12.815, de 2013](#), a exploração dos portos organizados e instalações portuárias brasileiras devem ter como objetivo o aumento de competitividade e do desenvolvimento do País, sempre seguindo as diretrizes de expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura assim como o estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos Portos.

8.2. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (*Bid*) ofertado pelo licitante vencedor do **VDC04** deverá ser pago à **CDP, Autoridade Portuária**, que nesse caso deverá ser considerado por ela como receita portuária.

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

## 9. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE PARA A LICITAÇÃO

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

9.2. A remuneração total devida pelo EVTEA da área VDC04 totaliza R\$ 464.899,79 (quatrocentos e sessenta e quatro mil oitocentos e noventa e nove reais e setenta e nove centavos).

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

10.1. Conforme determinação do TCU, foi incluído na modelagem econômico-financeira o custo da realização do Leilão. De igual forma aos leilões que precederam o presente projeto, opta-se pela realização na B<sup>3</sup> S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão, em São Paulo/SP.

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

10.3. O valor de remuneração de R\$ 355.563,04 (trezentos e cinquenta e cinco mil, quinhentos e sessenta e três reais e quatro centavos) à B<sup>3</sup> foi definido com base em contrato firmado com a ANTAQ, contudo, o valor pode ser alterado quando do lançamento do Edital, uma vez que outras áreas poderão ser licitadas na mesma sessão.

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

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

11.2. A elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a área de arrendamento VDC04 justifica-se pela necessidade de atender à demanda de movimentação e armazenagem de grânéis sólidos minerais, com ênfase em adubos e fertilizantes. A importação desses produtos representa uma grande expansão para o agronegócio da região norte do país, tornando a implantação de infraestrutura especializada na área VDC04 um empreendimento de relevante interesse público, alinhado aos instrumentos de planejamento como o Plano Mestre e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto.

11.3. As operações na área VDC04 abrangem a recepção aquaviária, o transporte interno via correias, a armazenagem em silos ou armazéns e a expedição rodoviária de fertilizantes, caracterizando-se como "carga de retorno" da logística de exportação de grãos. O projeto prevê a transformação da área, atualmente caracterizada como brownfield com estruturas não operacionais, em um terminal mecanizado e alfandegado, conferindo maior agilidade e eficiência ao desembarque das cargas em terra.

11.4. No Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde, a movimentação de fertilizantes ocorre atualmente nos Portos Organizados de Belém e Vila do Conde, bem como no Terminal de Uso Privado (TUP) Vila do Conde, administrado pela Hidrovias do Brasil. O Porto de Vila do Conde está inserido em um distrito industrial consolidado, adjacente a grandes empreendimentos como Alunorte e Albrás, sendo que o novo terminal VDC04 projeta capturar uma parcela significativa da demanda de importação, estimada em 88% do mercado local, devido à sua infraestrutura de desembarque mecanizada e dedicada.

11.5. Nesse sentido, a elaboração de estudos de viabilidade visando à abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento VDC04 mostra-se de relevante interesse público, na medida em que, a importação desse produto representa uma grande expansão para o agronegócio da região norte do país.

11.6. No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regramentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de Arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde, a seguir especificado:

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 127-ANTAQ, de 08 de abril de 2025;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução ANTAQ nº 85, de 18 de agosto de 2022;	Procedimento para elaboração de EVTEA
Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde (2017);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Vila do Conde (2025).	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração do Porto de Vila do Conde (2022);	Planejamento setorial

Quadro 03 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em localizadas no Porto de Vila do Conde.  
Fonte: EVTEA Infra S.A.

## 12. CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS

12.1. Em conformidade com a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que instituiu a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a autarquia possui a competência para zelar pela manutenção de um ambiente concorrencial eficaz nos processos licitatórios de infraestruturas portuárias, tal como o arrendamento da área VDC04.

12.2. Nesse sentido, cabe à ANTAQ verificar a eficácia do modelo concorrencial adotado na licitação em questão, assegurando a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e para o interesse público, em consonância com os princípios da isonomia, da transparência e da economicidade.

## 13. CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS CENÁRIOS DO EVTEA

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

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

interportuária.

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

13.4. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimar a demanda macro potencial relativa à área de arrendamento VDC04, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:

- Estatística Fertilizante - Associação Nacional para difusão de Adubos (ANDA);
- Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde – PM (2017);
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Vila do Conde – PDZ (2025);
- Projeções do Agronegócio (MAPA – 2023/24-2033/34).

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

#### 14. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO

14.1. A vocação operacional proposta para o VDC04 está em consonância com as diretrizes estabelecidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário do Porto de Vila do Conde – PDZ (2025),

14.2. Para a área de arrendamento VDC04 define-se como demanda mais relevante os graneis sólidos minerais, especialmente os adubos e fertilizantes. Estes produtos caracterizam-se por serem cargas de importação. O terminal VDC04 tem potencial para atrair a demanda de adubos e fertilizantes importados com destino, principalmente, aos estados do Pará, Mato Grosso, Bahia e Tocantins.

14.3. O Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde tem características fluviais e marítimas e é composto pelos Portos Organizados de Belém e Vila do Conde, assim como pelos TUPs: Porto CRA, Porto Murucupi, Terminal Ponta da Montanha, Terminal Portuário Graneleiro de Barcarena, Terminal Saint-Gobain Icoaraci, Terminal Vila do Conde, TUP Bertolini Belém, TUP Cesari Belém e TUP J F de Oliveira Belém.

14.4. O método de projeção de demanda é composto por três principais atividades: projeção dos fluxos de demanda do Brasil, sua alocação nos Clusters portuários e validação/ajustes de resultados.

14.5. A movimentação de fertilizantes no Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde ocorre nos Portos Organizados de Belém e Vila do Conde, bem como no TUP Vila do Conde, administrado pela Hidrovias do Brasil.

14.6. Cabe destacar que as taxas de crescimento de demanda para graneis sólidos minerais, especialmente adubos e fertilizantes, do Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde 2017 (ano base 2016) apresentam descolamento relevante dos dados históricos fornecidos pela ANTAQ. Portanto a curva tendencial não foi utilizada para estimar a demanda futura do arrendamento VDC04, tendo em vista o tempo transcorrido do estudo.

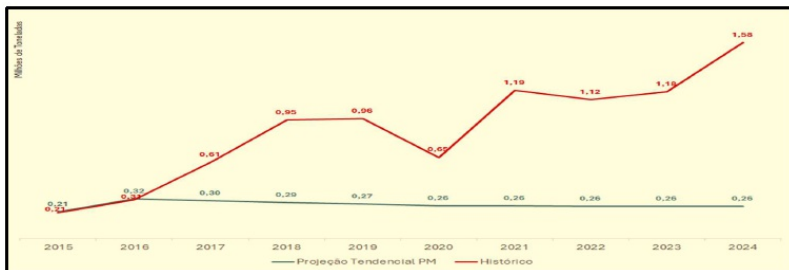


Gráfico 01 – Projeção de demanda Plano Mestre e histórico de movimentação  
Fonte: EVTEA INFRA S.A.

14.7. Diante da relação direta entre a produção de grãos e a importação de fertilizantes no Brasil, verifica-se que, nos últimos cinco anos, a importação de fertilizantes correspondeu, em média, a 4,20% da produção de grãos. Dessa forma, a projeção da demanda macro foi fundamentada na relação entre grãos plantados e fertilizantes importados.

Ano	Produção de Grãos BR (t)	Importação de Fertilizantes (t)	Representatividade do Total Produzido
2014	847.421.419	22.942.137	2,7%
2015	806.758.641	20.369.384	2,5%
2016	892.313.697	24.682.162	2,8%
2017	867.872.944	26.904.285	3,1%
2018	871.179.122	28.243.410	3,2%
2019	860.871.310	29.939.521	3,5%
2020	881.571.558	33.119.042	3,8%
2021	908.043.800	39.565.405	4,4%
2022	875.691.829	36.000.541	4,1%
2023	881.414.883	38.875.785	4,4%
2024	963.521.832	42.071.414	4,4%

Tabela 03 - Histórico na produção de grãos e importação de fertilizantes  
Fonte: EVTEA INFRA S.A., a partir de dados da ANTAQ.

14.8. As Projeções do Agronegócio Brasil 2023/24 a 2033/34 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), estima-se que a produção de grãos no Brasil crescerá em média 2,36%, 3,31% e 0,31% ao ano nos cenários tendencial, otimista e pessimista, respectivamente.

14.9. Dessa forma, a demanda de importação de fertilizantes no Brasil foi estimada com base nos seguintes parâmetros de análise.

- Projeção da produção de grãos entre 2024 e 2061, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2023/24 a 2033/34.
- Aplicação da participação média da importação de fertilizantes em relação a produção de grãos observada nos últimos cinco anos

14.10. Para estimar o volume de fertilizantes que pode ser capturado pelo Complexo Portuário de Belém e Vila do

Conde, considerou-se a participação média do complexo em relação ao total importado pelo Brasil nos últimos três anos, conforme dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ.

14.11. Assim, estima-se que o Complexo Portuário de Vila do Conde capturará, em média, 3,979% da carga importada anualmente pelo Brasil, considerando um ganho de eficiência de 20% devido à nova infraestrutura, conforme tabela a seguir.

Ano	Importação de Fertilizantes BR (t)	Importação de Fertilizantes VDC (t)	Representatividade
2022	36.000.541	1.119.047	3,11%
2023	38.875.785	1.181.547	3,04%
2024	42.071.414	1.576.812	3,75%
Média	38.982.580	1.292.469	3,32%
Ganho de Eficiência de 20%			3,979%

Tabela 04 - Participação Complexo Vila do Conde importação de fertilizantes  
Fonte: EVTEA INFRA S.A., a partir de dados da ANTAQ.

14.12. A tabela abaixo consolida as projeções de demanda macro de fertilizantes para um horizonte contratual de 25 anos, abrangendo o período entre 2027 e 2051, de forma a amortizar os investimentos previstos e assegurar um retorno adequado ao longo do contrato.

DEMANDA MACRO			
Complexo Portuário de Vila do Conde			
Granéis Sólidos Minerais (Fertilizantes)			
ANO	CENÁRIOS (tonelada)		
	Tendencial	Otimista	Pessimista
2025	1.671.725	1.913.806	1.429.643
2026	1.715.429	2.003.587	1.427.271
2027	1.753.797	2.087.749	1.419.845
2028	1.792.209	2.165.869	1.418.550
2029	1.830.615	2.239.891	1.421.338
2030	1.869.025	2.310.923	1.427.126
2031	1.907.431	2.368.400	1.435.235
2032	1.945.841	2.435.562	1.445.217
2033	1.984.248	2.501.105	1.456.746
2034	2.022.658	2.565.294	1.469.590
2035	2.070.239	2.650.133	1.473.296
2036	2.118.940	2.737.777	1.477.012
2037	2.168.786	2.828.321	1.480.737
2038	2.219.805	2.921.858	1.484.471
2039	2.272.024	3.018.489	1.488.215
2040	2.325.472	3.118.316	1.491.969
2041	2.380.176	3.221.445	1.495.732
2042	2.436.168	3.327.984	1.499.504
2043	2.493.477	3.438.046	1.503.286
2044	2.552.134	3.551.748	1.507.077
2045	2.612.171	3.669.211	1.510.878
2046	2.673.620	3.790.558	1.514.689
2047	2.736.515	3.915.919	1.518.509
2048	2.800.889	4.045.425	1.522.338
2049	2.866.778	4.179.215	1.526.178
2050	2.934.217	4.317.429	1.530.027
2051	3.003.242	4.460.214	1.533.886

Tabela 05 - Projeção demanda macro fertilizantes para Complexo Portuário de Vila do Conde  
Fonte: EVTEA INFRA S.A., a partir de dados da ANTAQ.

14.13. O gráfico abaixo representa as curvas dos cenários tendencial, pessimista e otimista de demanda das cargas para o horizonte contratual.

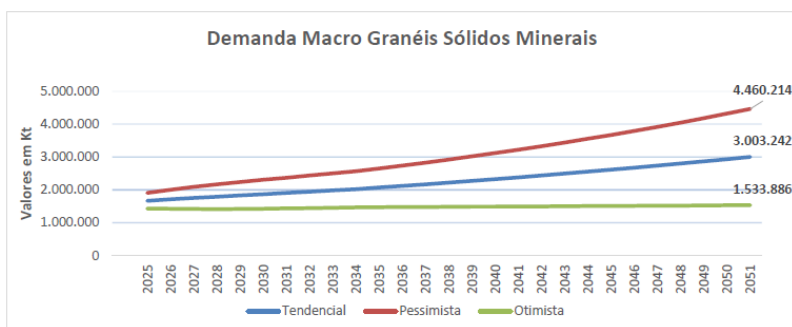


Gráfico 02 - Cenários de movimentação de Granéis Sólidos Minerais no Complexo Portuário de Vila do Conde (em t).  
Fonte: EVTEA INFRA S.A.

14.14. A partir das projeções da demanda macro, a demanda micro para o terminal considera a distribuição do volume total entre os participantes do mercado, isto é, os terminais que movimentam fertilizantes no complexo portuário.

## 15. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO

15.1. Para estimar a demanda portuária no terminal VDC04 foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Vila do Conde, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região de influência, com o objetivo de estimar a demanda potencial dos produtos a serem movimentados.

15.2. A definição da demanda micro para o terminal está atrelada à estimativa de participação de mercado (*market-share*) ao longo do horizonte contratual, que, por sua vez, é definida com base na divisão de capacidades (*capacity-share*). A premissa fundamental é a convergência entre *market-share* e *capacity-share* no médio/longo prazo.

15.3. Para estimar a demanda micro, foram consideradas as capacidades instaladas e planejadas. Consideram-se em termos de capacidades as infraestruturas de armazenagem, berços de atracação e expedição. Assim, foram definidas as seguintes informações e premissas para as operações do terminal **VDC04**:

- Capacidade dinâmica de armazenagem das instalações em operação;
- Capacidade dinâmica de armazenagem estimada das instalações futuras;
- Capacidade aquaviária para as operações de granéis sólidos minerais;

- Estimativa de giro médio de estoque.
- O período contratual do terminal **VDC04** será de 25 anos com início 2027 e término em 2051;
- Nos primeiros três anos do contrato não haverá operação, tendo em vista a necessidade de obtenção e regularização de licença e autorização da área e implantação das infraestruturas necessárias a operação do terminal;
- Manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário de Vila do Conde;

15.4. O dimensionamento do giro médio de estoque a ser aplicado ao terminal VDC04 foi realizado em face do histórico de movimentação e armazenagem em terminais alfandegados que movimentam adubos e fertilizantes em portos brasileiros, considerando os volumes movimentados e as capacidades estáticas. A tabela a seguir mostra as capacidades estáticas e os giros de estoque entre 2022 e 2024 em terminais de referência.

Terminal	Capacidade Estática	Movimentação (t) - dados Antaq			Giro			Média
		2022	2023	2024	2022	2023	2024	
TIPLAM	120.000	1.677.655	1.409.518	1.510.553	14,0	11,7	12,6	12,8
Termag	180.000	2.851.101	3.097.359	2.728.383	15,8	17,2	15,2	16,1
HBSA Santos	140.000		1.139.382	1.494.939		10,3	10,7	10,5
Terminal de Tubarão	60.000	678.284	762.353	660.157	11,3	12,7	11,0	11,7
Fospar Paranaguá	105.000	3.001.324	3.121.324	3.086.195	28,6	29,7	29,4	29,2
Yara Fertilizantes	400.000	1.971.761	2.215.125	2.088.933	4,9	5,5	5,2	5,2
COPI Itaquí (ref IQI16)	70.000		1.162.113	1.143.250		16,6	16,3	16,5
Média								14,6

Tabela 06 – Giro médio de estoque para os terminais de referência que movimentam fertilizantes  
Fonte: EVTEA INFRA S.A., a partir dados da ANTAQ.

15.5. A partir do tratamento estatístico para ajuste da curva normal, a média de giro adotada foi de 14,2 giros/ano. Ademais, considerou-se a aplicação do coeficiente de ganho de eficiência de 10% sobre a média normal. Portanto, o giro futuro do terminal VDC04 foi estimado em 15,7 giros por ano.

15.6. Pelas características de mecanização e centralização alfandegária propostas para o novo terminal, entende-se que haverá uma captura de mercado em relação à descarga via rodoviária e desembarço aduaneiro a bordo. Utilizou-se como parâmetro para a captura o Porto de Paranaguá em que 88% das cargas movimentadas foram destinadas aos terminais com infraestrutura de desembarque mecanizadas, interligados a armazéns. Portanto, o estudo considera que o terminal VDC04 no tocante os adubos e fertilizantes captura 88% da demanda macro prevista para o Complexo Portuário de Vila do Conde.

15.7. Para definição do dimensionamento do terminal VDC04 realizou-se uma análise de compatibilização entre a demanda total prevista para o Complexo Portuário de Vila do Conde e a capacidade de movimentação portuária necessária para atendimento da demanda projetada, conforme descrito na tabela abaixo:

Dimensionamento Granéis Sólidos Minerais	
Demanda Aquaviária Prevista para 2051(t) - Cenário Tendencial	3.003.242
= Capacidade Armazenagem Dinâmica Aq. Futura Necessária (t)	3.003.242
- Capacidade Armazenagem Dinâmica Aq. Existentes e Planejada (t)	500.000
= Déficit de Capacidade Armazenagem Dinâmica Aq. (t)	2.503.242
Captura Mecanizada	88,0%
Total Capturado	2.202.853
/ Giro Médio Estimado	15,67
= Capacidade Armazenagem Estática Potencial VDC04 (t)	159.759
= Capacidade Armazenagem Estática a ser implantada VDC04 (t)	127.008

Tabela 07 – Dimensionamento da capacidade estática a ser implantada de fertilizantes no Complexo Portuário de Vila do Conde.  
Fonte: EVTEA INFRA S.A.

15.8. Em relação ao ramp-up da captura da demanda do complexo portuário, foi considerado o tempo necessário para implantação da infraestrutura, estimado em 3 anos a partir da assunção da área. Após isso previu-se uma captura crescente do mercado potencial para o terminal VDC04, ao longo de mais 3 anos, ao fim dos quais atinge-se a previsão de captura de 88% da movimentação de adubos e fertilizantes, conforme descrito na tabela a seguir:

Ramp Up: VDC04 Granéis Sólidos Minerais			
ANO	Participação de Mercado Potencial	Participação Capturada	Share Efetivo (%)
2027 - 2029	0,0%	0,00%	0,00%
2030	88,0%	33,33%	29,33%
2031	88,0%	66,67%	58,67%
2032 - 2051	88,0%	100,00%	88,00%

Tabela 08 – Evolução da Captura de Mercado para o Terminal VDC04  
Fonte: EVTEA INFRA S.A.

15.9. A tabela a seguir apresenta a demanda micro estimada para o terminal VDC04 ao longo do horizonte contratual:



Nome da cesta de Serviço	Tomador dos serviços (em geral)	Descrição da cesta de serviços (conforme especificado em contrato)
Movimentação Portuária e Armazenagem de Granéis Sólidos Minerais	Dono da Carga	<p>O Preço da Movimentação Portuária e Armazenagem de Granéis Sólidos Minerais têm por finalidade remunerar todas as atividades necessárias e suficientes para atracação e expedição terrestre, armazenagem pelo período mínimo de 24 (vinte e quatro) dias, movimentação no armazém e transferência de desembarque dos navios. Inclui as seguintes subatividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atividades de preparação para início da operação e término da operação a cargo do operador portuário;</li> <li>• Expedição terrestre da carga, conferência de documentos e processamento de informações na saída do Armazenamento;</li> <li>• Pesagens, exceto as requisitadas pelo dono da carga;</li> <li>• Utilização do sistema de correias transportadoras;</li> <li>• Desembarque da carga (a partir do navio);</li> <li>• Atracação;</li> <li>• Armazenagem da carga por período mínimo de 24 (vinte e quatro) dias;</li> <li>• Atendimento a eventuais solicitações de Autoridades para inspeção da carga;</li> <li>• Movimentação interna da carga realizada por iniciativa do operador ou motivada por Autoridades durante o período de armazenagem.</li> </ul>

Quadro 04 - Cesta de serviços do terminal VDC04.  
Fonte: EVTEA INFRA S.A.

17.7. A Receita Média Unitária da movimentação portuária tem como objetivo remunerar o conjunto de serviços prestados pelo terminal portuário, que abrangem desde as operações essenciais de carregamento, descarregamento e remoção de mercadorias das embarcações, até a armazenagem da carga e a prestação de serviços relacionados às atividades portuárias, sejam eles requisitados sob demanda ou acessórios.

17.8. Para estimar a receita média unitária do terminal procedeu-se o levantamento em sítios eletrônicos das tabelas de preços disponibilizadas por terminais de granéis sólidos minerais em operação. O preço médio identificado considerando os serviços de armazenagem e movimentação para o grupo de terminais é de R\$ 108,75 por tonelada.

17.9. No entanto, é importante ressaltar que este valor representa um preço máximo, sujeito a descontos negociados com cada cliente, de acordo com o volume de atracações e a forma de pagamento pelos serviços. Em média, estima-se um desconto de 20% sobre os preços de balcão, resultando em um valor final de R\$ 87,00 por tonelada. Dessa forma, para fins de modelagem adotou-se o preço com desconto.

17.10. A tabela a seguir sintetiza as informações coletadas em terminais portuários que movimentam granéis sólidos minerais em outubro/2025.

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazenagem	Média Movimentação	Impostos Incluídos	20% Desconto
Copi, Itaquí	104,00	65,00	39,00	104,00	83,20
Fertisanta, Imituba	92,97	42,73	50,24	92,97	74,38
Serra Morena, Imituba	72,30	31,80	40,50	72,30	57,84
Hidroviás, Santos	122,85	79,98	42,87	122,85	98,28
ATU12	71,62		71,62	71,62	57,30
PEIU	141,00	72,00	69,00	141,00	112,80
Termag, Santos	156,52	100,54	55,99	156,52	125,22
Média (t)	108,75			108,75	87,00
Desvio Padrão	26,33				
½ Desvio Padrão	13,17				
(-) ½ Desvio Padrão	73,84				
(+) ½ Desvio Padrão	100,17				
Média Normal	85,28				

Tabela 10 - Preços de referência para armazenagem e movimentação granel sólido mineral em terminais portuários (em R\$) em outubro/2025.  
Fonte: EVTEA INFRA S.A.

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

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

18.2. Entende-se que ao Poder Concedente e/ou à Agência Reguladora cabe o estabelecimento de um teto tarifário somente quando os Estudos de Viabilidade, Técnica, Econômica e Ambiental apontarem para a existência de ambiente concorrencial imperfeito, em que as firmas apresentem forte poder mercado e a Agência Reguladora possa vislumbrar dificuldades em coibir abusos e garantir a modicidade tarifária.

18.3. Em outras palavras, o teto tarifário somente será utilizado quando a modicidade tarifária não puder ser garantida apenas com o estímulo à concorrência e ao aumento da oferta.

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

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

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

- 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.

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

18.10. A estipulação de um teto tarifário único para todos os serviços seria ineficaz se houvesse grande variedade entre eles. Isso porque a multiplicidade de serviços geraria valores

distintos, inviabilizando a regulação tarifária e abrindo espaço para a precificação individualizada, o que contraria a lógica da regulação econômica.

18.12. Em tal contexto, mercados de produto heterogêneo, as distorções alocativas geradas pela iniciativa do Poder Público em estabelecer por imposição os preços de um prestador de serviço podem ser extremamente danosas ao mercado: serviços com preço defasado teriam tendência a deixar de serem prestados, fazendo com que terminais passassem a se especializar em um determinado tipo de serviço, para os quais sua tarifa fosse mais confortável, deixando de ofertar os demais, gerando desabastecimento.

18.14. A história econômica brasileira é marcada por tentativas de controlar os preços de produtos e serviços não homogêneos. No entanto, essa prática gera graves consequências para o abastecimento e a estabilidade monetária do país.

18.15. Além disso, o controle de preços nesse tipo de cenário é extremamente complexo e ineficiente, pois exige análise individualizada de cada caso, abrindo brechas para assimetria de informação e manipulação da regulação em favor do regulado. Isso, por sua vez, desestimula a oferta de serviços de qualidade e prejudica o consumidor, que não tem acesso a informações claras para comparar preços e tomar decisões conscientes.

18.16. Para a situação do terminal objeto deste Ato Justificatório, observadas as diretrizes relacionadas a questão concorrencial, não se julgou necessário estabelecer preço teto nesse empreendimento.

18.17. Desse modo, a futura Arrendatária ficará livre para praticar o preço com base nas condições concorrenciais do mercado. Contudo, cumpre notar que todos os contratos preveem o monitoramento das tarifas pela ANTAQ, através de relatórios frequentes da Arrendatária, medida essa alinhada com as responsabilidades legais da Agência, bem como cláusulas que possibilitam eventual implementação de medidas regulatórias.

## 19. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO

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

19.2. O desempenho operacional do VDC04 foi mensurado pelos seguintes aspectos: a) consignação média; b) prancha média; e c) taxa de ocupação de berço.

### • Consignação média

19.3. O indicador "consignação média" mede a quantidade de carga que cada navio carrega ou descarrega durante sua estadia no porto. A tabela a seguir mostra os dados históricos da consignação média dos navios que aportaram e movimentaram fertilizantes no Complexo Portuário de Vila do Conde entre os anos de 2020 e 2024.

Consignação Média	2020	2021	2022	2023	2024
Fertilizantes	17.123	21.506	19.368	15.412	9.708

Tabela 11 - Histórico de consignação média no período 2018 -2024.  
Fonte: EVTEA Infra S.A.

### • Prancha média

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

19.5. A tabela a seguir mostra os dados de produtividade em toneladas/hora no Complexo Portuário de Vila do Conde, dividido em Operacional e Geral, para o período de 2020 a 2024.

Prancha Média	2020	2021	2022	2023	2024
Fertilizantes-Geral	108	107	130	148	129
Fertilizantes Operacional	123	115	142	167	166

Tabela 12 - Prancha Média no período 2020 -2024 (unidades).  
Fonte: EVTEA Infra S.A.

### • Taxa de ocupação de berço

19.6. A tabela a seguir mostra a taxa de ocupação dos berços 301 e 402 no Complexo Portuário de Vila do Conde entre os anos 2020 e 2024:

Taxa de Ocupação	2020	2021	2022	2023	2024
Berço 301	85,4%	90,8%	85,1%	86,2%	99,0%
Berço 402	80,5%	79,9%	93,6%	76,7%	81,9%

Tabela 13 - Taxa de ocupação dos berços 301 e 402, período 2020 -2024.  
Fonte: EVTEA Infra S.A.

### • Nível de Serviço

19.7. O nível de serviço para um terminal portuário é o indicador que mede a eficiência e a qualidade do atendimento às embarcações e cargas, sendo representado pela relação entre o tempo de espera e de permanência no porto e o tempo de atendimento do navio na operação. A tabela a seguir mostra a taxa do nível de serviço dos cais dos terminais privados do Complexo Portuário de Vila do Conde entre os anos 2020 e 2024:

Nível de Serviço	2020	2021	2022	2023	2024
Berço 301	29,9%	33,7%	26,8%	419,9%	339,6%
Berço 402	15,7%	12,1%	9,9%	462,0%	333,1%

Tabela 14 - Taxa de ocupação dos berços 301 e 402, período 2020 -2024.  
Fonte: EVTEA Infra S.A.

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

20.1. A Movimentação Mínima Exigida (MME), indicador que define a quantidade mínima de carga a ser movimentada por via aquaviária, funciona como um mecanismo de compartilhamento de riscos entre o Poder Concedente e o arrendatário. Por meio de uma métrica pré-definida, a MME busca distribuir os riscos da operação de forma mais justa; incentivar a eficiência; e promover uma previsibilidade.

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

20.3. Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento VDC04, utilizou-se a movimentação histórica nacional observada na importação de fertilizantes no sistema ComexStat entre o ano de 2004 e 2024.

20.4. Quanto à metodologia, em atendimento à recomendação exarada no Acórdão nº

1.750/2021 TCU - Plenário, utilizou-se a metodologia do *Value at Risk* (V@R) histórico para um grau de confiança de 95%. A seguir, apresentam-se as bases de dados consideradas para movimentação de adubos e fertilizantes.

Produto Adubos e Fertilizantes	2024	2019	2013	2009	2004
Importação/Nacional (t)	43.915.664	31.051.684	22.674.911	10.857.369	16.001.242

Tabela 15 - Movimentação de fertilizantes no entre 2024 e 2004, Sistema ComexStat.  
Fonte: EVTEA INFRA S.A.

20.5. A partir desses dados calcula-se o *Value at Risk* (V@R) histórico para um grau de confiança de 95%. No caso do arrendamento VDC04, chega-se a um V@R de 26,62%. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo  $(1 - V@R)$ , equivalente a 73,38% aplicado sobre a demanda projetada.

20.6. Após identificar o redutor que definirá a MME, aplica-se o mesmo à série de projeção de demanda micro para o arrendamento portuário. De acordo com as premissas adotadas, a MME para área de arrendamento VDC04 está exposta na tabela a seguir.

Granel Sólido Mineral -VDC04		
Ano	Micro Demanda (Tendencial)	MME (V@R)
2027	0	0
2028	0	0
2029	0	0
2030	401.581	294.689
2031	825.693	605.913
2032	1.272.340	933.673
2033	1.306.138	958.475
2034	1.339.939	983.278
2035	1.381.810	1.014.005
2036	1.424.667	1.045.454
2037	1.468.532	1.077.643
2038	1.513.428	1.110.589
2039	1.559.381	1.144.310
2040	1.606.415	1.178.825
2041	1.654.555	1.214.151
2042	1.703.828	1.250.309
2043	1.754.260	1.287.317
2044	1.805.878	1.325.196
2045	1.858.711	1.363.965
2046	1.912.786	1.403.647
2047	1.950.000	1.430.956
2048	1.950.000	1.430.956
2049	1.950.000	1.430.956
2050	1.950.000	1.430.956
2051	1.950.000	1.430.956

Tabela 16 - Movimentação Mínima Exigida para a área VDC04.  
Fonte: EVTEA INFRA S.A.

## 21. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

### • Terminais com Valor Presente Líquido positivo

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

21.2. A definição dos percentuais entre as parcelas fixas (50%) e variáveis (50%) foi definida por diretriz do Poder Concedente, assegurada no art. 16, inciso II, da [Lei nº 12.815, de 2013](#), buscando adequar os parâmetros de pagamentos pela exploração da área aos movimentos sazonais observados na economia brasileira.

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

21.4. Já em relação ao valor excedente no Leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante pago em 6 parcelas, conforme será especificado no Edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no Terminal.

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

22.1. Para a estipulação da Taxa Interna de Retorno (TIR), foi utilizado o conceito do custo médio ponderado de capital - *Weighted Average Cost of Capital* (WACC), conforme o [Acórdão nº 329-ANTAQ, de 30 de maio de 2022](#), que estabeleceu o valor da taxa de desconto em 9,92%.

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

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

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

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

23.4. Esse motivo, qual seja, a exigência de Capital Social mínimo e, consequentemente, de sua integralização parcial previamente à celebração do Contrato, torna-se ainda mais relevante e pertinente quando os serviços são estabelecidos através de políticas públicas, precedidos de licitação.

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

23.6. Assim, entende-se como imprescindível a exigência de um Capital Social mínimo, conforme valores definidos (20% do CAPEX ou 12 meses de aluguel), bem como a sua parcial integralização anteriormente à celebração do Contrato (50% do Capital Social mínimo), e a

integralização total até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (TAP), de modo a não comprometer a saúde financeira do Contrato de Arrendamento. Principalmente nos primeiros anos de atividade, fato que vai ao encontro do interesse público.

23.7. No que se referem às regras de estabelecimento de SPE, deverá ser adotado o previsto na [Resolução ANTAQ nº 43, de 31 de março de 2021](#). Deverá ser exigida do licitante vencedor a constituição de SPE como condição prévia à celebração do Contrato. Ou, alternativamente, poderá ser constituída unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, nos termos da [Resolução ANTAQ nº 49, de 23 de julho de 2021](#), nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade (CFC), em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem.

#### 24. AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS

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

24.2. Além disso, a obrigação de revisão de tarifas está prevista na Lei Geral de Concessões ([Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#)):

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

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

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

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

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

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

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

[...] Art. 29. Incumbe ao Poder Concedente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

24.8. Não se vislumbra, portanto, problemas de ordem prática que justifiquem a revisão ordinária dos Contratos de Arrendamento. Considera-se que tal prática poderia até trazer danos ao erário ao acabar compartilhando com a Arrendatária possíveis problemas de gestão dele, ou uma queda na demanda pelo uso do seu terminal. Lembrando que uma das premissas básicas do setor portuário é que o risco de demanda é alocado à Arrendatária.

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

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

24.11. Note-se que o legislador quis diferenciar o Arrendamento da Concessão na [Lei nº 12.815, de 2013](#):

\*Art. 1.º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos Portos e

instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1.º A exploração indireta do Porto Organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante Concessão e Arrendamento de bem público."

24.12. É princípio basilar da hermenêutica jurídica que a lei não contém palavras inúteis: *verba cum effectu sunt accipienda*. Ou seja, todas as palavras devem ser consideradas para a perfeita interpretação legislativa e, presente exemplo, fica clara a diferença de Concessão e Arrendamento, não podendo nem chamar esse segundo de um "tipo de subconcessão".

24.13. Inclusive, cumpre-se notar que na [Resolução ANTAQ nº 85, de 22 de agosto de 2022](#), que estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados, não são previstas revisões ordinárias obrigatórias ao Contrato de Arrendamento, cabendo reequilíbrio contratual apenas a pedido da arrendatária ou do poder concedente.

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

## 25. JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO

25.1. Preliminarmente, importante destacar que a garantia de execução deixou de ser cláusula essencial nos Contratos de Arrendamento após a alteração da [Lei nº 12.815, de 2013](#), promovida pela [Lei nº 14.047, de 23 de agosto de 2020](#).

25.2. Tal alteração, oriunda do Congresso Nacional, teve o condão de diminuir as obrigações dos Contratos de Arrendamento, não os igualando a um contrato de concessão de Porto Organizado, em que se manteve a obrigatoriedade da garantia de execução.

25.3. Assim, a remissão à garantia, como discricionariedade da Administração, está calçada no art. 96 da nova Lei de Licitações e Contratações Públicas, vejamos:

Art. 96. A critério da autoridade competente, em cada caso, poderá ser exigida, mediante previsão no edital, prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e fornecimentos.

§ 1º Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades de garantia:

I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, e avaliados por seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Economia;

II - seguro-garantia;

III - fiança bancária emitida por banco ou instituição financeira devidamente autorizada a operar no País pelo Banco Central do Brasil.

IV - título de capitalização custeado por pagamento único, com resgate pelo valor total. (Incluído pela [Lei nº 14.770, de 2023](#)).

25.4. Como está cristalino no texto legal, a exigência de garantia contratual é uma faculdade da autoridade competente, nesse caso, do Poder Concedente, que define as diretrizes do procedimento licitatório.

25.5. Nessa mesma toada orienta o Tribunal de Contas da União<sup>[11]</sup>:

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

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

25.6. Além de reafirmar o texto legal, o TCU vai além. A exigência de garantia contratual deve ser sopesada pela Administração de tal sorte a não "encarecer o objeto". No caso de licitações portuárias, a exigência de garantia contratual com certeza entra na memória de cálculo dos proponentes e diminui o apetite para um maior valor de outorga, podendo representar uma menor arrecadação com o certame<sup>[12]</sup>.

25.7. Ademais, existem outros meios, além da garantia de execução, para se punir eventuais não cumprimentos de contratos, entre os quais destacam-se as regulamentações emanadas pela própria Agência Reguladora do setor, a ANTAQ.

25.8. Então, diante de todo o exposto, opta o Poder Concedente por não exigir garantia de execução do futuro adjudicatário.

## 26. OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

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

26.2. Neste contexto, cabe destacar a [Lei nº 12.815, de 2013](#), que estabelece em seu art. 14, item III, que:

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

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

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

26.3. O [Decreto nº 8.033, de 2013](#), por sua vez, estabelece em seu art. 7º que:

Art. 7º Definido o objeto da licitação, a ANTAQ deverá adotar as providências previstas no art. 14 da Lei nº 12.815, de 2013.

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

## 27. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

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

ambiental aplicável, abrangendo os seguintes tópicos:

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

27.2. Com base nestas avaliações, faz-se a previsão do processo de licenciamento ambiental para o empreendimento e a proposição de medidas de controle e gerenciamento ambiental ou, quando pertinente, medidas compensatórias a serem adotadas pelo futuro Arrendatário.

27.3. Assim, será responsabilidade do futuro Arrendatário solicitar emissão da Licença Operacional referente às atividades a serem realizadas no terminal ali instalado.

27.4. Com base na vistoria in loco realizada pela Infra S.A. em fevereiro de 2025, e na documentação fornecida pela Autoridade Portuária, foram compiladas informações relevantes para o diagnóstico preliminar da área VDC04. Os documentos disponibilizados pela Autoridade Portuária estão listados no quadro seguinte:

N	Documentos	Empreendedor	Emissor	Objeto	Emissão	Validade
1	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Vila do Conde	Companhia Docas do Pará	Universidade Federal do Pará- UFPA	Atualização do PDZ do Porto Organizado de Vila do Conde/PA.	12/2024	-
2	Licença de Operação nº 7126/2012	Companhia Docas do Pará	SEMAS/PA	Porto Organizado.	09/10/2012	08/10/2016*
3	Plano de Emergência Individual (PEI)	Secretaria de Portos-SEP Companhia Docas do Pará	PMS - Gestão Integrada em Segurança e Meio Ambiente	Plano de Emergência Individual – PEI para incidentes de poluição por óleo no Porto de Vila do Conde.	12/2014	-
4	Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde	Secretaria Nacional de Portos (SNP) Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA)	Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC	Desenvolvimento do Complexo Portuário ao longo dos próximos anos.	07/2017	-
5	Plano de Ação de Emergência (PAE)	Secretaria de Portos-SEP Companhia Docas do Pará	Witt/O'Brien's Brasil	Plano de Ação de Emergência PAE que se aplica a incidentes com derramamento de óleo e escape de carga viva.	05/2016	-
6	Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS)	Secretaria de Portos-SEP Companhia Docas do Pará	Ferreira, Elieth	PGRS - Porto de Vila do Conde	(sem data)	-

Quadro 05 - Relação de documentos disponibilizados pela Autoridade Portuária  
Fonte: EVTEA INFRA S.A.

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

27.5. Atualmente, o Porto de Vila do Conde possui Licença Ambiental de Operação nº 7.126/2012 para a Instalação Portuária, abrangendo as instalações e a movimentação de cargas em geral, expedida pela SEMAS/PA, que autoriza as seguintes atividades:

- Movimentação de carga geral, contemplando as operações realizadas nos píeres 100, 200; 300 e 400;
- Rampa Roll on Roll off e suas estruturas de apoio, fixas e móveis;
- Áreas de armazenamento de cargas a granel e pátios de estocagem de minérios;
- Estação de Tratamento de Esgoto;
- Estação de Tratamento de Água;
- Oficina Mecânica da CDP;
- Captação de Água Subterrânea;
- Armazém de Importação; e
- Armazém de Exportação, balanças, ponte de acesso e demais vias de acesso utilizadas para movimentação de cargas.

27.6. A referida licença, preconiza a autorização do empreendimento do tipo Porto Organizado (0428-1), com emissão em 13 de julho de 2010 e com validade até 08 de outubro de 2016. Conforme a Carta DIRPRE nº 234/2015 – CDP/PA, em 2015 foi solicitada a renovação da Licença de Operação nº 7126/2012.

27.7. A área VDC04, correspondente à Área 09, uma área afeta às operações portuárias arrendáveis, não se encontra em operação e não possui licenças ambientais vigentes.

#### • Enquadramento

27.8. Para efeitos de Licenciamento, tendo como base a Lei Estadual nº 6.013, de 27 de dezembro de 1996 e a Resolução Ad Referendum COEMA nº 117, de 25 de novembro de 2014, o empreendimento deverá ser enquadrado na tipologia "04 – Obras Cíveis e de Infraestrutura; 0473 – Instalação portuária dentro ou fora do porto organizado, terminal de uso privado e estação de transbordo para cargas em geral, incluindo perigosas", admitindo-se o enquadramento quanto ao porte do empreendimento na categoria C, devido a capacidade de o armazenamento estático total de 127.000 t. Além disso, considera-se o potencial poluidor/degradador na categoria III, conforme indicado na tabela abaixo:

TIPOLOGIA	UNID.	PORTE DO EMPREENDIMENTO						POTENCIAL POLUIDOR DEGRADADOR
		A	B	C	D	E	F	
04 – OBRAS CÍVIS E DE INFRAESTRUTURA								
0473 - Instalação portuária dentro ou fora do porto organizado, terminal de uso privado e estação de transbordo para cargas em geral, incluindo perigosas	MTM*	≤ 30.000	>30.000 ≤ 90.000	> 90.000 ≤ 150.000	> 150.000 ≤ 220.000	> 220.000 ≤ 300.000	> 300.000	III

• **Estudos ambientais**

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

27.10. Como o licenciamento ambiental do Porto de Vila do Conde é de competência da SEMAS/PA, adota-se como premissa que será esse órgão o responsável pela emissão da licença da área VDC04, devendo o mesmo ser consultado quanto aos estudos necessários para emissão das licenças.

27.11. Tomando-se como base a Lei Ordinária nº 5.887, de 09 de maio de 1995, a Resolução Ad Referendum COEMA nº 117, de 25 de novembro de 2014 e a Resolução COEMA nº 162, de 02 de fevereiro de 2021, considerando as novas instalações e equipamentos, tem-se a seguinte situação:

- 1) Para a obtenção da Licença Prévia - LP, com a finalidade de atestar a viabilidade ambiental do terminal faz-se necessário apresentar um Relatório de Controle Ambiental - RCA de acordo com a legislação pertinente, observadas as diretrizes adicionais estabelecidas nos Termos de Referência elaborados ou aprovados pela SEMAS/PA para esse empreendimento;
- 2) Para a obtenção da Licença de Instalação - LI deverá ser apresentado o Plano de Controle Ambiental - PCA, contendo os programas a serem executados pelo Terminal durante sua implantação. Durante a realização das obras deverão ser executadas as medidas de controle ambiental e os programas definidos no PCA;
- 3) Para a obtenção da Licença de Operação LO deverá ser necessária a apresentação do relatório de atendimento das condicionantes de LI. Durante a operação do empreendimento deverão ser executados os programas ambientais previstos no PCA.

27.12. Verifica-se que o Terminal VDC04 será objeto de supressão de alguns indivíduos arbóreos isolados, desta maneira, para fins de Autorização de Supressão Vegetal (ASV) para instalação de estruturas, o arrendatário deverá seguir a IN nº 02/2015 da SEMAS/PA, a qual estabelece que para a solicitação de autorização de remoção de indivíduo arbóreo, deverão ser apresentadas as seguintes informações: coordenada(s) de localização do(s) indivíduo(s); justificativa para a realização da remoção do(s) indivíduo(s) arbóreo(s); e Diâmetro a Altura do Peito - DAP, estimativa da altura do fuste, comercial e total, volume (metro cúbico) e estado fitossanitário e anatômico.

27.13. Com base em empreendimentos similares, o cronograma de licenciamento estimado considera um período de até 3 anos para a obtenção da Licença de Operação. A emissão da Licença de Operação depende da duração da obra, que pode variar de acordo com o projeto.

• **Identificação de potenciais passivos ambientais**

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

27.15. A avaliação dos potenciais passivos ambientais foi resultado da análise documental e informações obtidas por meio de vistoria técnica realizada pela Infra S.A. na área de interesse. Com relação à área, verificou-se que o Terminal não possui passivos ambientais declarados.

27.16. Para padronizar a classificação quanto a passivos ambientais relacionados a áreas contaminadas, a presente análise técnica adotou como referência as premissas estabelecidas na Resolução CONAMA nº 420/2009, na Norma ABNT NBR 15515-1/2007 (Passivo ambiental em solo e água subterrânea - Parte 1: Avaliação Preliminar) e na Norma CETESB 103/2007/C/E (2007). Salienta-se que esta última norma atualiza e complementa o disposto no Capítulo 5000 - Avaliação Preliminar, do Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas (CETESB, 2001).

27.17. Dessa forma, a área de estudo poderá ser classificada como Área Potencialmente Contaminada (AP), definida como aquela onde são ou foram desenvolvidas atividades potencialmente contaminadoras, com o manejo de substâncias que podem causar danos à saúde humana e outros bens a proteger; Área Suspeita de Contaminação (AS), onde a Avaliação Ambiental Preliminar apontou indícios de possível contaminação na área ou em seu entorno; Área Contaminada sob Investigação (AI), onde há comprovação da presença de contaminantes ou de substâncias, condições ou situações que representem perigo, de acordo com parâmetros específicos; ou, ainda, Área excluída do cadastro(AE), quando a Avaliação Preliminar não apresentar indícios ou evidências que justifiquem sua classificação como Área Potencialmente Contaminada (AP).

27.18. Em função da metodologia acima, constatou-se que a área de estudo em questão não exhibe sinais de contaminação aparentes. Contudo, em observância ao princípio da precaução, a classificação mais prudente para a área é a de Área Potencialmente Contaminada (AP)

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

• **Identificação de possíveis impactos socioambientais**

27.20. A identificação dos potenciais impactos socioambientais decorre da análise da atividade e seus efeitos no ambiente, considerando o contexto da área de estudo e medidas mitigadoras aplicadas em empreendimentos análogos. Os impactos elencados, contudo, são exemplificativos e devem ser complementados por estudos específicos, conforme Termo de Referência do órgão ambiental competente.

27.21. Conforme o aparato legal determina, a apreciação de passivos ambientais existentes e previstos na área do Porto de Vila do Conde foi efetuada no âmbito deste EVTEA através do histórico de ocupação e, nesse sentido, não foram encontrados estudos específicos para o local que comprovassem a existência de tais passivos ambientais, logo não houve identificação comprobatória da existência de passivos ambientais declarados na área VDC04.

27.22. Cabe ressaltar o emprego da regra utilizada nos contratos do Programa de Arrendamentos Portuários que atesta a responsabilidade dos passivos ambientais não identificados até a data de celebração do contrato, ao poder concedente, caso esses sejam identificados pelo arrendatário até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.

27.23. A análise de impactos ambientais do empreendimento na Área VDC04 considerou as principais intervenções previstas, a saber: pavimentação da área, instalação de infraestrutura elétrica e de drenagem, construção de cerca, preparação de pátio e estrutura de armazenagem, relocação da linha de incêndio, construção de novo armazém e instalações prediais que abrigarão escritórios, oficinas, vestiários, entre outros. Além disso, o projeto prevê a adequação da área para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos, respeitando as diretrizes ambientais aplicáveis e integrando-se aos programas ambientais do Porto Organizado, conforme exigências do licenciamento ambiental vigente.

27.24. Tendo em vista tratar-se de área brownfield e que está previsto a instalação de um terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de granel sólido mineral, os impactos ambientais que deverão ser gerenciados durante as obras são aqueles relacionados a qualquer tipo de obra em terra, ou seja, emissões atmosféricas, emissões de ruídos e vibrações, lançamento de efluentes líquidos, geração de resíduos sólidos etc. Para tanto, deverão ser implementadas ações e medidas já consagradas no gerenciamento dos diversos aspectos ambientais envolvidos na fase de obras.

27.25. De maneira geral, os principais impactos socioambientais associados à implantação e operação de um terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de granel sólido mineral (adubos e fertilizantes) estão descritos nas tabelas a seguir:

Meio Afetado	Impacto Ambiental	Expressão	Origem	Duração	Temporalidade	Reversibilidade	Escala Espacial	Probabilidade de ocorrência	Cumulatividade	Sinergismo	Pontos Atribuídos	Dimensão do Impacto
Físico	Alteração na Qualidade do Ar	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-11	Médio
Físico	Alteração nos Níveis de Ruído	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Irreversível	Local	Certa	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-12	Médio
Físico	Geração de Efluentes Líquidos	Negativo	Direta	Permanente	Imediato	Reversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-14	Grande
Físico	Alteração na Qualidade da Água	Negativo	Direta	Temporário	Médio/Longo Prazo	Reversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-12	Médio
Físico	Contaminação e impermeabilização do solo	Negativo	Direta	Temporário	Médio/Longo Prazo	Reversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-12	Médio
Físico	Risco de acidentes com produtos perigosos	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Irreversível	Local	Potencial	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-10	Pequeno
Socioeconômico	Geração de Emprego e Renda	Positivo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Municipal	Certa	Cumulativo	Sinérgico	14	Grande
Socioeconômico	Práticas incompatíveis dos trabalhadores	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-11	Médio
Socioeconômico	Geração de Resíduos Sólidos	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-13	Médio
Socioeconômico	Pressão sobre o sistema viário local	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-13	Médio
Socioeconômico	Aumento do Fluxo de Veículos	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-11	Médio
Socioeconômico	Interferência do empreendimento nas comunidades locais	Negativo	Direta	Permanente	Imediato	Reversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-14	Grande
Biótico	Supressão da Vegetação	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-11	Médio
Biótico	Afugentamento da fauna	Negativo	Direta	Permanente	Imediato	Irreversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-15	Grande
Biótico	Proliferação de pragas e vetores	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-11	Médio

Quadro 06 – Impactos ambientais – Implantação  
 FONTE: EVTEA INFRA S.A.

Meio Afetado	Impacto Ambiental	Expressão	Origem	Duração	Temporalidade	Reversibilidade	Escala Espacial	Probabilidade de ocorrência	Cumulatividade	Sinergismo	Pontos Atribuídos	Dimensão do Impacto
Físico	Alteração na Qualidade do Ar	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-11	Médio
Físico	Alteração nos Níveis de Ruído	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Irreversível	Local	Certa	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-12	Médio
Físico	Geração de Efluentes Líquidos	Negativo	Direta	Permanente	Imediato	Reversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-14	Grande
Físico	Alteração na Qualidade da Água	Negativo	Direta	Temporário	Médio/Longo Prazo	Reversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-12	Médio
Físico	Contaminação e impermeabilização do solo	Negativo	Direta	Temporário	Médio/Longo Prazo	Reversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-12	Médio
Físico	Risco de acidentes com produtos perigosos	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Irreversível	Local	Potencial	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-10	Pequeno
Socioeconômico	Geração de Emprego e Renda	Positivo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Municipal	Certa	Cumulativo	Sinérgico	14	Grande
Socioeconômico	Dinamização da Economia e Aumento da Arrecadação de Impostos	Positivo	Direta	Permanente	Imediato	Irreversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	15	Grande
Socioeconômico	Práticas incompatíveis dos trabalhadores	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-11	Médio
Socioeconômico	Geração de Resíduos Sólidos	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-13	Médio
Socioeconômico	Pressão sobre o sistema viário local	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-13	Médio
Socioeconômico	Aumento do Fluxo de Veículos	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-11	Médio
Socioeconômico	Interferência do empreendimento nas comunidades locais	Negativo	Direta	Permanente	Imediato	Reversível	Local	Certa	Cumulativo	Sinérgico	-14	Grande
Biótico	Proliferação de pragas e vetores	Negativo	Direta	Temporário	Imediato	Reversível	Local	Certa	Não Cumulativo	Não Sinérgico	-11	Médio

QUADRO 07 – Impactos ambientais – Operação.  
 FONTE: EVTEA INFRA S.A.

27.26. A partir da identificação dos principais impactos ambientais resultantes da execução das atividades normais do Terminal e considerando como referência o processo de licenciamento de empreendimentos semelhantes, foram propostos os seguintes programas ambientais, que servirão de base para os estudos e medidas mitigadoras.

Programas Ambientais	Impactos Socioambientais	Fases	
		I	O
Programa de Controle Ambiental	Emissões atmosféricas, emissões fugitivas de gases voláteis, ruídos, geração de substâncias tóxicas, resíduos sólidos e líquidos, poluição da água e do solo; Pressão sobre o sistema viário local; Aumento do Fluxo de Veículos	X	X
Programa de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	Geração de Resíduos Sólidos	X	X
Programa de Controle e Monitoramento de Efluentes Líquidos	Geração de Efluentes Líquidos	X	X
Programa de Controle das Emissões Atmosféricas	Alteração da Qualidade do Ar	X	X
Programa de Controle e Monitoramento de Ruídos	Alteração nos níveis de ruídos	X	X
Programa de Supressão de Vegetação	Supressão da Vegetação	X	
Programa de Afugentamento e Resgate de Fauna	Afugentamento da fauna	X	
Programa de Comunicação Social e Educação Ambiental	Práticas incompatíveis dos trabalhadores	X	X
	Geração de empregos e renda	X	X
	Dinamização da Economia e Aumento da Arrecadação de Impostos		X
Programa de Gerenciamento de Risco (PGR)	Risco de acidentes com produtos perigosos	X	X
Plano de Atendimento a Emergência (PAE)	Risco de acidentes com produtos perigosos	X	X
Programa de Controle de Pragas e Vetores	Proliferação de pragas e vetores	X	X
Programa Carbono Sustentável	Alteração da Qualidade do Ar		X

Quadro 08 - Principais programas ambientais e impactos relacionados as fases de implantação (I) e operação (O) da área de arrendamento VDC04.  
 FONTE: EVTEA INFRA S.A.

• **Precificação Dos Custos Ambientais**

27.27. O custo ambiental do projeto compreende a totalidade das despesas com licenças, estudos e programas ambientais, devendo refletir, em termos monetários, os diagnósticos preliminares essenciais ao licenciamento e à efetiva implantação do empreendimento. Para a elaboração desses estudos, a composição orçamentária previu a formação de equipes técnicas especializadas para a execução dos serviços em caráter temporário. No cálculo dos custos totais dessas equipes, foram integrados os encargos sociais e o detalhamento dos Benefícios e Despesas Indiretas (BDI), que abrange despesas indiretas, despesas financeiras, taxa de lucro da empresa contratada e a respectiva carga tributária, conforme as diretrizes do Relatório de Custos Gerais e BDI do DNIT, desenvolvido em parceria com o Instituto Brasileiro de Economia da FGV (IBRE).

27.28. No que tange à definição dos custos relativos às despesas gerais constantes no orçamento, utilizou-se como referência o Relatório de Consolidação de Custos Gerais disponibilizado pelo DNIT, com data-base de outubro de 2025, também elaborado em parceria com o IBRE/FGV. É importante ressaltar que, diversamente do modelo adotado para as equipes técnicas, a orçamentação das despesas gerais aplicou um valor de BDI diferenciado, que contempla estritamente a remuneração da empresa e as despesas fiscais.

27.29. Por fim, a estrutura financeira do arrendamento do Terminal VDC04 está consolidada em cronogramas de gastos anuais específicos para cada fase do contrato. Esses registros detalham o Capex, destinado à implantação e concentrado do Ano 1 ao Ano 3, bem como o Opex, voltado à operação do terminal e abrangendo o período que se estende do Ano 2 até o Ano 25.

27.30. As tabelas apresentadas a seguir apresentam os gastos anuais relativos ao Capex (Implantação) durante o Ano 1 até o Ano 3 e ao Opex (Operação), do Ano 2 até o Ano 25, para o arrendamento do Terminal VDC04:

Tabelas 18, 19, 20, 21 e 22 - Valores relativos aos custos ambientais considerados no fluxo de caixa do projeto – área VDC04.

Visão Geral		VALOR TOTAL	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5
ITEM	ATIVIDADE	CONCESSÃO (R\$)	2027	2028	2029	2030	2031
<b>0</b>	<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 15.962.646,20</b>	<b>R\$ 2.279.653,53</b>	<b>R\$ 883.789,29</b>	<b>R\$ 1.202.557,07</b>	<b>R\$ 347.251,36</b>	<b>R\$ 488.843,17</b>
<b>1</b>	<b>CAPEX</b>	<b>R\$ 4.365.999,89</b>	<b>R\$ 2.279.653,53</b>	<b>R\$ 883.789,29</b>	<b>R\$ 1.202.557,07</b>	<b>R\$ -</b>	<b>R\$ -</b>
1.1	Licenciamento	R\$ 1.266.029,75	R\$ 1.135.941,49	R\$ 130.088,26	R\$ -	R\$ -	R\$ -
1.1.1	Requerimento de LP	R\$ 2.938,40	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -
1.1.2	Elaboração Relatório de Controle Ambiental (RCA)	R\$ 1.129.330,10	R\$ 1.129.330,10	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -
1.1.3	Requerimento de LI	R\$ 3.672,99	R\$ 3.672,99	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -
1.1.4	Elaboração do Plano de Controle Ambiental (PCA)	R\$ 130.088,26	R\$ -	R\$ 130.088,26	R\$ -	R\$ -	R\$ -
1.2	Planos e Programas Ambientais	R\$ 1.796.752,96	R\$ -	R\$ 630.402,19	R\$ 1.166.350,77	R\$ -	R\$ -
1.2.1	Programa de Gerenciamento de Risco (PGR)/ Plano Atendimento de Emergência	R\$ 45.516,83	R\$ -	R\$ 22.758,42	R\$ 22.758,42	R\$ -	R\$ -
1.2.2	Programa de Controle Ambiental	R\$ 128.343,81	R\$ -	R\$ 42.781,27	R\$ 85.562,54	R\$ -	R\$ -
1.2.3	Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos	R\$ 27.726,51	R\$ -	R\$ 13.863,25	R\$ 13.863,25	R\$ -	R\$ -
1.2.4	Programa de Controle e Monitoramento de Efluentes Líquidos	R\$ 135.580,33	R\$ -	R\$ 45.193,44	R\$ 90.386,89	R\$ -	R\$ -
1.2.5	Programa de Controle de Vetores	R\$ 76.323,07	R\$ -	R\$ 25.441,02	R\$ 50.882,05	R\$ -	R\$ -
1.2.6	Programa Comunicação Social / Educação Ambiental	R\$ 155.434,56	R\$ -	R\$ 51.811,52	R\$ 103.623,04	R\$ -	R\$ -
1.2.7	Programa de Controle da Supressão Vegetal	R\$ 25.876,92	R\$ -	R\$ 12.938,46	R\$ 12.938,46	R\$ -	R\$ -
1.2.8	Programa de Afugentamento e Resgate de Fauna	R\$ 33.719,81	R\$ -	R\$ 16.859,91	R\$ 16.859,91	R\$ -	R\$ -
1.2.9	Programa de Monitoramento de Ruídos	R\$ 105.077,46	R\$ -	R\$ 35.025,82	R\$ 70.051,64	R\$ -	R\$ -
1.2.10	Programa de Controle de Emissões Atmosféricas	R\$ 135.580,33	R\$ -	R\$ 45.193,44	R\$ 90.386,89	R\$ -	R\$ -
1.2.11	Programa de Monitoramento das Águas Subterrâneas e Superficiais	R\$ 871.506,19	R\$ -	R\$ 290.502,06	R\$ 581.004,13	R\$ -	R\$ -
1.2.12	Elaboração Plano de Emergência Individual (PEI)	R\$ 56.067,14	R\$ -	R\$ 28.033,57	R\$ 28.033,57	R\$ -	R\$ -
1.3	Gestão Ambiental	R\$ 284.677,37	R\$ 125.172,23	R\$ 123.298,84	R\$ 36.206,29	R\$ -	R\$ -
1.3.1	Implantação ISO 14.001	R\$ 102.660,03	R\$ 44.482,97	R\$ 58.177,06	R\$ -	R\$ -	R\$ -
1.3.2	Implantação ISO 45.001	R\$ 109.604,75	R\$ 44.482,97	R\$ 65.121,78	R\$ -	R\$ -	R\$ -
1.3.3	Implantação CONAMA 306	R\$ 72.412,59	R\$ 36.206,29	R\$ -	R\$ 36.206,29	R\$ -	R\$ -
1.4	Passivos Ambientais	R\$ 1.018.539,81	R\$ 1.018.539,81	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -
1.4.1	Avaliação Preliminar de Passivos	R\$ 63.875,43	R\$ 63.875,43	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -
1.4.2	Investigação Confirmatória	R\$ 222.124,10	R\$ 222.124,10	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -
1.4.3	Investigação Detalhada	R\$ 732.540,28	R\$ 732.540,28	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -

Visão Geral		VALOR TOTAL CONCESSÃO (R\$)	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5
ITEM	ATIVIDADE		2027	2028	2029	2030	2031
0	TOTAL	R\$ 15.962.646,20	R\$ 2.279.653,53	R\$ 883.789,29	R\$ 1.202.557,07	R\$ 347.251,36	R\$ 488.843,17
2	OPEX	R\$ 11.596.646,32	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 347.251,36	R\$ 488.843,17
2.1	Licenciamento	R\$ 48.973,25	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 9.794,65	R\$ -
2.1.1	Requerimento LO	R\$ 48.973,25	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 9.794,65	R\$ -
2.2	Planos e Programas Ambientais	R\$ 10.591.941,23	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 271.214,93	R\$ 479.470,99
2.2.1	Programa de Controle Ambiental	R\$ 6.537.939,57	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 152.045,11	R\$ 304.090,21
2.2.2	Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos						
2.2.3	Programa de Gerenciamento de Efluentes						
2.2.4	Programa Comunicação Social / Educação Ambiental						
2.2.5	Programa de Controle e Monitoramento de Efluentes Líquidos	R\$ 1.229.316,16	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 28.588,75	R\$ 57.177,50
2.2.6	Programa de Controle de Vetores	R\$ 566.748,71	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 13.180,20	R\$ 26.360,41
2.2.7	Programa de Monitoramento de Ruídos	R\$ 797.794,43	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 18.553,36	R\$ 37.106,72
2.2.8	Programa de Controle de Emissões Atmosféricas	R\$ 1.176.827,42	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 27.368,08	R\$ 54.736,16
2.2.9	Plano de Emergência Individual	R\$ 283.314,94	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 31.479,44	R\$ -
2.3.4	Programa Carbono Sustentável	R\$ 2.209.896,15	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83
2.3	Gestão Ambiental	R\$ 955.731,83	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 66.241,77	R\$ 9.372,18
2.3.1	Certificação ISO 14.001	R\$ 186.631,48	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 15.128,28	R\$ 4.686,09
2.3.2	Certificação ISO 45.001	R\$ 186.631,48	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 15.128,28	R\$ 4.686,09
2.3.3	Auditoria CONAMA 306	R\$ 395.837,39	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 35.985,22	R\$ -

Visão Geral		VALOR TOTAL CONCESSÃO (R\$)	ANO 6	ANO 7	ANO 8	ANO 9	ANO 10
ITEM	ATIVIDADE		2032	2033	2034	2035	2036
0	TOTAL	R\$ 15.962.646,20	R\$ 524.828,39	R\$ 509.727,55	R\$ 524.828,39	R\$ 561.596,70	R\$ 545.712,76
2	OPEX	R\$ 11.596.646,32	R\$ 524.828,39	R\$ 509.727,55	R\$ 524.828,39	R\$ 561.596,70	R\$ 545.712,76
2.1	Licenciamento	R\$ 48.973,25	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 9.794,65	R\$ -
2.1.1	Requerimento LO	R\$ 48.973,25	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 9.794,65	R\$ -
2.2	Planos e Programas Ambientais	R\$ 10.591.941,23	R\$ 479.470,99	R\$ 479.470,99	R\$ 479.470,99	R\$ 542.429,87	R\$ 479.470,99
2.2.1	Programa de Controle Ambiental	R\$ 6.537.939,57	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21
2.2.2	Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos						
2.2.3	Programa de Gerenciamento de Efluentes						
2.2.4	Programa Comunicação Social / Educação Ambiental						
2.2.5	Programa de Controle e Monitoramento de Efluentes Líquidos	R\$ 1.229.316,16	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50
2.2.6	Programa de Controle de Vetores	R\$ 566.748,71	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41
2.2.7	Programa de Monitoramento de Ruídos	R\$ 797.794,43	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72
2.2.8	Programa de Controle de Emissões Atmosféricas	R\$ 1.176.827,42	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16
2.2.9	Plano de Emergência Individual	R\$ 283.314,94	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 62.958,88	R\$ -
2.3.4	Programa Carbono Sustentável	R\$ 2.209.896,15	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83
2.3	Gestão Ambiental	R\$ 955.731,83	R\$ 45.357,40	R\$ 30.256,56	R\$ 45.357,40	R\$ 9.372,18	R\$ 66.241,77
2.3.1	Certificação ISO 14.001	R\$ 186.631,48	R\$ 4.686,09	R\$ 15.128,28	R\$ 4.686,09	R\$ 4.686,09	R\$ 15.128,28
2.3.2	Certificação ISO 45.001	R\$ 186.631,48	R\$ 4.686,09	R\$ 15.128,28	R\$ 4.686,09	R\$ 4.686,09	R\$ 15.128,28
2.3.3	Auditoria CONAMA 306	R\$ 395.837,39	R\$ 35.985,22	R\$ -	R\$ 35.985,22	R\$ -	R\$ 35.985,22

Visão Geral		VALOR TOTAL CONCESSÃO (R\$)	ANO 11	ANO 12	ANO 13	ANO 14	ANO 15
ITEM	ATIVIDADE		2037	2038	2039	2040	2041
0	TOTAL	R\$ 15.962.646,20	R\$ 488.843,17	R\$ 524.828,39	R\$ 509.727,55	R\$ 597.581,91	R\$ 488.843,17
2	OPEX	R\$ 11.596.646,32	R\$ 488.843,17	R\$ 524.828,39	R\$ 509.727,55	R\$ 597.581,91	R\$ 488.843,17
2.1	Licenciamento	R\$ 48.973,25	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 9.794,65	R\$ -
2.1.1	Requerimento LO	R\$ 48.973,25	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 9.794,65	R\$ -
2.2	Planos e Programas Ambientais	R\$ 10.591.941,23	R\$ 479.470,99	R\$ 479.470,99	R\$ 479.470,99	R\$ 542.429,87	R\$ 479.470,99
2.2.1	Programa de Controle Ambiental	R\$ 6.537.939,57	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21
2.2.2	Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos						
2.2.3	Programa de Gerenciamento de Efluentes						
2.2.4	Programa Comunicação Social / Educação Ambiental						
2.2.5	Programa de Controle e Monitoramento de Efluentes Líquidos	R\$ 1.229.316,16	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50
2.2.6	Programa de Controle de Vetores	R\$ 566.748,71	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41
2.2.7	Programa de Monitoramento de Ruídos	R\$ 797.794,43	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72
2.2.8	Programa de Controle de Emissões Atmosféricas	R\$ 1.176.827,42	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16
2.2.9	Plano de Emergência Individual	R\$ 283.314,94	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 62.958,88	R\$ -
2.3.4	Programa Carbono Sustentável	R\$ 2.209.896,15	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83
2.3	Gestão Ambiental	R\$ 955.731,83	R\$ 9.372,18	R\$ 45.357,40	R\$ 30.256,56	R\$ 45.357,40	R\$ 9.372,18
2.3.1	Certificação ISO 14.001	R\$ 186.631,48	R\$ 4.686,09	R\$ 4.686,09	R\$ 15.128,28	R\$ 4.686,09	R\$ 4.686,09
2.3.2	Certificação ISO 45.001	R\$ 186.631,48	R\$ 4.686,09	R\$ 4.686,09	R\$ 15.128,28	R\$ 4.686,09	R\$ 4.686,09
2.3.3	Auditoria CONAMA 306	R\$ 395.837,39	R\$ -	R\$ 35.985,22	R\$ -	R\$ 35.985,22	R\$ -

Visão Geral		VALOR TOTAL CONCESSÃO (R\$)	ANO 16	ANO 17	ANO 18	ANO 19	ANO 20
ITEM	ATIVIDADE		2042	2043	2044	2045	2046
0	TOTAL	R\$ 15.962.646,20	R\$ 545.712,76	R\$ 488.843,17	R\$ 524.828,39	R\$ 582.481,07	R\$ 524.828,39
2	OPEX	R\$ 11.596.646,32	R\$ 545.712,76	R\$ 488.843,17	R\$ 524.828,39	R\$ 582.481,07	R\$ 524.828,39
2.1	Licenciamento	R\$ 48.973,25	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 9.794,65	R\$ -
2.1.1	Requerimento LO	R\$ 48.973,25	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 9.794,65	R\$ -
2.2	Planos e Programas Ambientais	R\$ 10.591.941,23	R\$ 479.470,99	R\$ 479.470,99	R\$ 479.470,99	R\$ 542.429,87	R\$ 479.470,99
2.2.1	Programa de Controle Ambiental	R\$ 6.537.939,57	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21
2.2.2	Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos						
2.2.3	Programa de Gerenciamento de Efluentes						
2.2.4	Programa Comunicação Social / Educação Ambiental						
2.2.5	Programa de Controle e Monitoramento de Efluentes Líquidos	R\$ 1.229.316,16	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50
2.2.6	Programa de Controle de Vetores	R\$ 566.748,71	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41
2.2.7	Programa de Monitoramento de Ruídos	R\$ 797.794,43	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72
2.2.8	Programa de Controle de Emissões Atmosféricas	R\$ 1.176.827,42	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16
2.2.9	Plano de Emergência Individual	R\$ 283.314,94	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 62.958,88	R\$ -
2.3.4	Programa Carbono Sustentável	R\$ 2.209.896,15	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83
2.3	Gestão Ambiental	R\$ 955.731,83	R\$ 66.241,77	R\$ 9.372,18	R\$ 45.357,40	R\$ 30.256,56	R\$ 45.357,40
2.3.1	Certificação ISO 14.001	R\$ 186.631,48	R\$ 15.128,28	R\$ 4.686,09	R\$ 4.686,09	R\$ 15.128,28	R\$ 4.686,09
2.3.2	Certificação ISO 45.001	R\$ 186.631,48	R\$ 15.128,28	R\$ 4.686,09	R\$ 4.686,09	R\$ 15.128,28	R\$ 4.686,09
2.3.3	Auditoria CONAMA 306	R\$ 395.837,39	R\$ 35.985,22	R\$ -	R\$ 35.985,22	R\$ -	R\$ 35.985,22

Visão Geral		VALOR TOTAL	ANO 21	ANO 22	ANO 23	ANO 24	ANO 25
ITEM	ATIVIDADE	CONCESSÃO (R\$)	2047	2048	2049	2050	2051
0	TOTAL	R\$ 15.962.646,20	R\$ 488.843,17	R\$ 545.712,76	R\$ 488.843,17	R\$ 597.581,91	R\$ 509.727,55
2	OPEX	R\$ 11.596.646,32	R\$ 488.843,17	R\$ 545.712,76	R\$ 488.843,17	R\$ 597.581,91	R\$ 509.727,55
2.1	Licenciamento	R\$ 48.973,25	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 9.794,65	R\$ -
2.1.1	Requerimento LO	R\$ 48.973,25	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 9.794,65	R\$ -
2.2	Planos e Programas Ambientais	R\$ 10.591.941,23	R\$ 479.470,99	R\$ 479.470,99	R\$ 479.470,99	R\$ 542.429,87	R\$ 479.470,99
2.2.1	Programa de Controle Ambiental	R\$ 6.537.939,57	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21	R\$ 304.090,21
2.2.2	Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos						
2.2.3	Programa de Gerenciamento de Efluentes						
2.2.4	Programa Comunicação Social / Educação Ambiental						
2.2.5	Programa de Controle e Monitoramento de Efluentes Líquidos	R\$ 1.229.316,16	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50	R\$ 57.177,50
2.2.6	Programa de Controle de Vetores	R\$ 566.748,71	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41	R\$ 26.360,41
2.2.7	Programa de Monitoramento de Ruídos	R\$ 797.794,43	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72	R\$ 37.106,72
2.2.8	Programa de Controle de Emissões Atmosféricas	R\$ 1.176.827,42	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16	R\$ 54.736,16
2.2.9	Plano de Emergência Individual	R\$ 283.314,94	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 62.958,88	R\$ -
2.3.4	Programa Carbono Sustentável	R\$ 2.209.896,15	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83	R\$ 100.449,83
2.3	Gestão Ambiental	R\$ 955.731,83	R\$ 9.372,18	R\$ 66.241,77	R\$ 9.372,18	R\$ 45.357,40	R\$ 30.256,56
2.3.1	Certificação ISO 14.001	R\$ 186.631,48	R\$ 4.686,09	R\$ 15.128,28	R\$ 4.686,09	R\$ 4.686,09	R\$ 15.128,28
2.3.2	Certificação ISO 45.001	R\$ 186.631,48	R\$ 4.686,09	R\$ 15.128,28	R\$ 4.686,09	R\$ 4.686,09	R\$ 15.128,28
2.3.3	Auditoria CONAMA 306	R\$ 395.837,39	R\$ -	R\$ 35.985,22	R\$ -	R\$ 35.985,22	R\$ -

Fonte: EVTEA Infra S.A.

27.31. No que tange aos aspectos ambientais, os potenciais impactos identificados guardam similaridade com outros projetos já aprovados pelos órgãos competentes na região do Porto de Vila do Conde. As medidas mitigadoras propostas foram desenhadas não apenas para minimizar efeitos negativos, mas também para potencializar os impactos positivos da operação. Tais ações caracterizam-se pela facilidade de execução e pelo baixo impacto nos custos totais do projeto.

27.32. Quanto à integridade do solo e da água, o histórico da região não apresenta registros de eventos de contaminação, tampouco foram identificados indícios atuais de degradação química. No entanto, em conformidade com as boas práticas de gestão, caberá ao futuro arrendatário realizar investigações detalhadas em momento oportuno, por meio de sondagens e análises laboratoriais físico-químicas.

27.33. Diante do exposto, conclui-se que os benefícios socioambientais são consistentes e fundamentam tecnicamente a viabilidade de implantação do terminal.

## 28. ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS

28.1. Considerando as competências da Agência Reguladora e a Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários (CPLA), todas as comunicações dirigidas às empresas são feitas, por padrão, pela ANTAQ, em decorrência do Ofício nº 214/2017/AECL, de 1º de novembro de 2017, encaminhado à Agência que sugeriu: "que a ANTAQ adote como procedimento padrão, o envio dos comunicados relevantes ao TCU até um dia antes da realização dos Leilões de outorgas".

## 29. CONCLUSÃO

29.1. Ante o exposto, o atual estudo para o terminal VDC04 reflete as diretrizes definidas pelo MPOR, alinhadas ao planejamento portuário quanto a destinação de uso para a área no Porto Organizado de Vila do Conde (PA). A modelagem busca alinhar o melhor interesse público à atratividade para os atores privados investirem na modernização e ampliação da capacidade de movimentação de cargas, bem como promover a eficiência das operações para que com isso possam aferir os resultados provenientes da exploração da área.

29.2. Desta forma, visando o encaminhamento do processo de licitação da área VDC04, sugere-se ao Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias:

(i) a aprovação dos estudos em questão e, caso em alinhamento com as diretrizes expostas neste Ato Justificatório e com o EVTEA devidamente elaborado (10783945), bem como a Nota Técnica Nº 46/2025/COPAQ2-INFRA (10783812), submeta-os à aprovação do Secretário Nacional de Portos;

(ii) que, ato contínuo à aprovação da documentação por parte da SNP, a mesma seja encaminhada à ANTAQ para providências relativas à elaboração das minutas de edital e contrato para, caso julgue pertinente, posterior abertura de nova consulta pública; e

(iii) que a CDP seja oficiada para ciência dos documentos, destacando acerca do caráter restrito dos estudos até a publicação do Edital de Licitação.

À consideração superior.

**CARLOS MAGNO L. S. FILHO**

Coordenador-Geral

[1] Brasil. Tribunal de Contas da União. Licitações e contratos: orientações e jurisprudência do TCU / Tribunal de Contas da União. – 4. ed. rev., atual. e ampl. – Brasília: TCU, Secretaria-Geral da Presidência: Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração e Publicações, 2010, p. 739.

[2] As licitações de arrendamento não têm caráter arrecadatório, vide a exigência de valor mínimo de outorga de R\$1,00 (um real). Mas não há como desconsiderar o impacto da exigência da garantia de execução do possível lance a ser apresentado pelos proponentes.



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Magno Lopes da Silva Filho**, Coordenador-Geral de Modelagem, em 11/02/2026, às 10:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **10784035** e o código CRC **209BF4F5**.



Referência: Processo nº 50000.011760/2022-34



SEI nº 10784035