

NOTA TÉCNICA Nº 17/2024/SUPOR-SUPRC/DINEG/APS

Assunto: Ato Justificatório para a modelagem do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal; Leilão da área **STS08** no Porto Organizado de Santos/SP (Processo SEI Nº **50000.057203/2019-64**).

Sumário

1.	Do Objetivo.....	3
2.	Introdução	3
3.	Das Características Gerais do Empreendimento STS08	11
4.	Situação Contratual da Área	18
5.	Justificativa para a adoção da Modalidade Leilão, e aplicação subsidiaria da Lei nº. 14.133/2021	18
6.	Justificativa para a utilização do critério de licitação – Maior valor de outorga	
	22	
7.	Justificativa do parcelamento da outorga	23
8.	Do pagamento do valor da outorga.....	24
9.	Forma de pagamento pela exploração do arrendamento	24
10.	Valor de resarcimento pelos estudos elaborados	25
11.	Valor de pagamento dos custos referentes ao Leilão	25
12.	Adequação dos estudos aos instrumentos de planejamento do setor portuário	26
13.	Demonstração da incorporação nos EVTEAs de modelos que expressam e estimulam a concorrência inter e intraportos	28
14.	Consideração dos cenários competitivos nos EVTEA's.....	28
15.	Construção do modelo de demanda macro e competição	30
16.	Ajuste na Projeção de Demanda Macro.....	36
17.	Da construção do modelo de demanda micro e competição	39
18.	Fundamentação da política tarifária e valores empregados	46
19.	Justificativa de preços e tarifas utilizado no STS08 e sua fundamentação	47
20.	Justificativa em relação ao não estabelecimento de “preço teto”	48
21.	Definição de parâmetros de desempenho.....	50
22.	Definição do alpha para cálculo da movimentação mínima exigida - MME	52
23.	Da Análise de Reversibilidade dos Bens Existentes	55
24.	Plano de Transição Operacional das Áreas.....	56
25.	Verificação dos aspectos concorrenenciais	59
26.	Composição da receita média unitária	59
27.	Demonstração da incorporação nos EVTEA's de modelos que expressam e estimulam a concorrência inter e intraportos	64

28.	Capital social mínimo e abertura de sociedade de propósito específico - SPE.	65
29.	Da ausência de previsão contratual de revisões quinquenais.....	66
30.	Definição da taxa interna de retorno referencial em 9,92%.....	70
31.	Justificativa para os parâmetros ambientais.....	70
32.	Identificação de passivos ambientais.....	75
33.	Prazo para identificação de passivos não conhecidos	76
34.	Conclusão.....	76

1. Do Objetivo

1.1 O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura de licitação de área situada no Porto Organizado de Santos/SP, denominada **STS08**, destinada à movimentação e à armazenagem de Granéis Líquidos, especialmente combustíveis, no Complexo Portuário de Santos, 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, e 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. 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:

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

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

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

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

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

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

Por fim, a proposta de Medida Provisória estabelece regras de direito intertemporal no capítulo destinado as disposições finais e transitórias, com

vistas a garantir novos investimentos e conferir segurança jurídica aos contratos de arrendamento, contratos de adesão e aos termos de autorização.

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.

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.

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)

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

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

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

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

2.7 As justificativas das diretrizes e atos praticados pelo Poder Concedente e pela Agência Reguladora para a definição de modelagem dos arrendamentos se deram através dos seguintes atos:

Portaria SEP/PR n.º 15, de 15/2/2013 – Definição de áreas passíveis de arrendamento, as quais seriam objeto de estudos para avaliar a viabilidade técnica, econômica e operacional.

Portaria SEP/PR n.º 38, 14/3/2013 – Divulgação de chamamento para empresas interessadas na elaboração de estudos para 159 áreas, com definição da modelagem a ser utilizada.

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

Ofício 178/2013-DG, de 11/10/2013 - Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental (EVTEA), bem como as minutas de edital e contrato referentes ao primeiro bloco foram aprovados por meio da Resolução 3.094/2013 - ANTAQ e encaminhados ao TCU. O Ofício 178/2013 referido foi complementado posteriormente pelos Ofícios n.º 38/2013-GAB, de 16/10/2013, e n.º 39/2013-GAB, de 17/10/2013.

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

Acórdão n.º 1.077/2015 TCU-Plenário, de 06/05/2015, que autoriza as licitações do Bloco 1 do PAP.

Acórdão n.º 2.413/2015 TCU-Plenário, de 30/09/2015 - Aprovação Final pelo TCU da licitação de 8 áreas pelo critério de Maior Valor de Outorga.

2.8 Destacamos que para os estudos em questão foi utilizado o WACC de 9,92% a.a., conforme Acórdão nº 329-ANTAQ, de 30/05/2022.

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

2.10 O estudo original que embasou o Leilão nº 05/2021-ANTAQ-STS08 foi elaborado originalmente pela Autoridade Portuária de Santos (APS), por sua própria área técnica.

2.11 Uma vez recebido pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA, o mesmo foi revisado pela então Empresa de Planejamento e Logística - EPL, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, considerando o padrão dos demais estudos portuários elaborados no âmbito do Programa "Avançar Parcerias" do Governo Federal, conforme solicitação contida no Ofício n.º 82/2019/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA (SEI MPOR nº 1962629).

2.12 De forma prévia à realização do certame, a ANTAQ realizou consulta e audiência públicas, no período de 05/05/2020 a 17/06/2020, visando o recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, por meio da Audiência Pública nº 07/2020-ANTAQ.

2.13 Conforme previsto na Instrução Normativa nº 81/2018, o Tribunal de Contas da União se manifestou sobre a modelagem proposta através do Acórdão nº 1.750/2021 no sentido de que não foi detectada inconsistência que obstasse o

regular prosseguimento do processo concessório do terminal portuário denominado **STS08**.

2.14 A área de arrendamento **STS08** foi objeto do Leilão nº 05/2021-ANTAQ-STS08, sendo declarado deserto pela Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da ANTAQ, conforme consta dos autos do Processo 50300.004957/2020-71 e disponível no sítio eletrônico da ANTAQ.

2.15 Diante deste cenário, e considerando a celebração do Convênio de Delegação nº 01/2023, bem como a importância de atrair investimentos privados para o desenvolvimento portuário, a equipe técnica da Autoridade Portuária de Santos conduziu uma reavaliação detalhada dos estudos de viabilidade para o arrendamento da área **STS08**.

2.16 Este esforço visou identificar e revisitar os parâmetros que contribuíram para a baixa atratividade do Leilão, de modo que o EVTEA analisado por este Ato Justificatório representa cabalmente a atual Política Pública voltada ao setor portuário.

2.17 O Chamamento Público nº 01/2023, realizado em dezembro de 2023, por meio de consulta ao mercado, teve como objetivo essencial verificar a presença de interessados na área **STS08**. Este processo visou identificar se existiria apenas um único interessado, o que legitimaria a contratação direta, ou a presença de múltiplos interessados, o que justificaria a realização de um leilão.

2.18 Em 14 de março de 2024, a Autoridade Portuária de Santos (APS) divulgou a relação nominal das empresas que manifestaram interesse, registrando seis (6) Manifestações de Interesse validamente apresentadas, demonstrando a competição e interesse no arrendamento e, portanto, apontando para a necessidade de proceder com o certame licitatório.

2.19 Há que se destacar que os estudos que embasarão o processo licitatório são referenciais, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, por meio de Projeto Executivo a ser aprovado pela Autoridade Portuária, a partir do Plano Básico de Implantação - PBI, analisado

preliminarmente pela Autoridade Portuária de Santos, seguindo suas prerrogativas como Autoridade Portuária, bem como Poder Concedente.

2.20 Nesse sentido, a responsabilidade pelo projeto efetivo caberá ao futuro vencedor do certame, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica - ART do engenheiro responsável, em atendimento aos normativos da ANTAQ e do Sistema CREA/CONFEA. Ressalta-se que esse entendimento foi objeto de discussão entre as áreas técnicas do Poder Concedente e do Tribunal de Contas da União, que entenderam e concordaram com a metodologia utilizada.

2.21 Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantando pelo vencedor, ressalte-se que a Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas - UNCITRAL¹ recomenda que se licie o projeto total, mantendo a tecnologia constantes nos estudos como meramente referencial.

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

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

¹ <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/pfip-e.pdf>

3. Das Características Gerais do Empreendimento STS08

3.1 A área a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **STS08**, está localizada na região da Alamoia, na margem direita do Porto de Santos, sob jurisdição da APS, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR).

3.2 A superfície total da área definitiva é de 152.324 m² e conexão dutoviária com o píer público da Alamoia.

3.3 As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **STS08** envolvem recepção/expedição, armazenagem e movimentação portuária (de/para navios) de derivados de petróleo.

3.4 Atualmente, a área possui 6 tanques destinados ao armazenamento de granéis líquidos, dos quais 4 tanques são bens reversíveis ao arrendamento. Esses ativos existentes serão disponibilizados ao **STS08**.

3.5 Com o fim da operação transitória de parte da área, atualmente ocupada pela Petrobras, para disponibilização ao futuro arrendatário do **STS08**, faz-se imprescindível a definição de regras que regulem, pelo prazo necessário às respectivas adaptações, (i) a exploração contratualmente regular das áreas e ativos existentes, e (ii) o condomínio da infraestrutura de serviços gerais (*utilities*) disponíveis à área.

3.6 Como referido, a área de superfície do arrendamento é de 152.324 m², possuindo conexões com dutovias, rodovias e com o píer da Alamoia, conforme ilustrado na **Figura 1**. O acesso ao terminal se dá por uma estrada que o liga à Rua Dr. Albert Schweitzer.



Figura 1 - Área de arrendamento **STS08**. Fonte: Elaboração própria

3.7 As áreas correspondentes ao arrendamento **STS08** e STS08A são atualmente atendidas pelos berços AL 01 e AL 02, localizados no píer Alamoá.

3.8 De acordo com a relação dos "CALADOS OPERACIONAIS DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO", Revisão N.º 251 de 08/11/2023, observa-se as seguintes informações reproduzidas na **Tabela 1**.

Tabela 1- Características dos berços dos terminais de granéis líquidos da Alamoá. Fonte: APS.

Berço	Comprimento (m)	Profundidade de Projeto (m)	Calado Operacional (m) Baixa-mar	Preamar
AL 01	307	12,7	12,1	12,2
AL 02	307	12,7	12,4	12,7

3.9 Cabe registrar que o berço AL 03 e o AL 04, que também integram o píer Alamoá, possuem atualmente vocação operacional para produtos químicos, portanto não foram considerados na presente análise.

3.10 Além dos berços descritos, há atracações de embarcações menores na parte interna da estrutura em T, no lado oeste. Esse local é utilizado no embarque de óleo Bunker em barcaças que realizam o abastecimento de embarcações que atracam no Complexo Portuário, conforme apresentado na **FIGURA 2**.



Figura 2 - Ilustração dos berços de líquidos da Alamoá. Fonte: EVTEA - EPL - 2021

3.11 Registra-se que a construção de um novo píer será realizada pela Petrobras (**Figura 3**), no âmbito das obrigações contratuais previstas para exploração da área STS08A, de forma a incluir dois novos berços de atracação, os berços Alamoá 05 (AL 05) e 06 (AL 06), a montante do píer existente, de modo a atender a expansão de demanda do futuro terminal STS08A prevista durante a vigência do contrato.

3.12 A construção do novo píer sobre estacas contemplando os berços denominados AL 05 e AL 06 deverão ser dimensionados para atender pelo menos navio de projeto do tipo petroleiro de 100.000 TPB (LOA de 250 m, Boca de 43 m e calado 15,1 m). A locação da nova superestrutura deverá ser na direção noroeste, próximo ao AL01, com inclinação definida de forma a evitar conflitos com as duas ramificações de canal a montante (Canal de Piaçaguera ao norte e futuro TUP Alemaoa a oeste), e espaçamento entre os píeres de forma a possibilitar a passagem e atracação de barcaças de abastecimento de 4.000 TPB (no mínimo 80 metros de

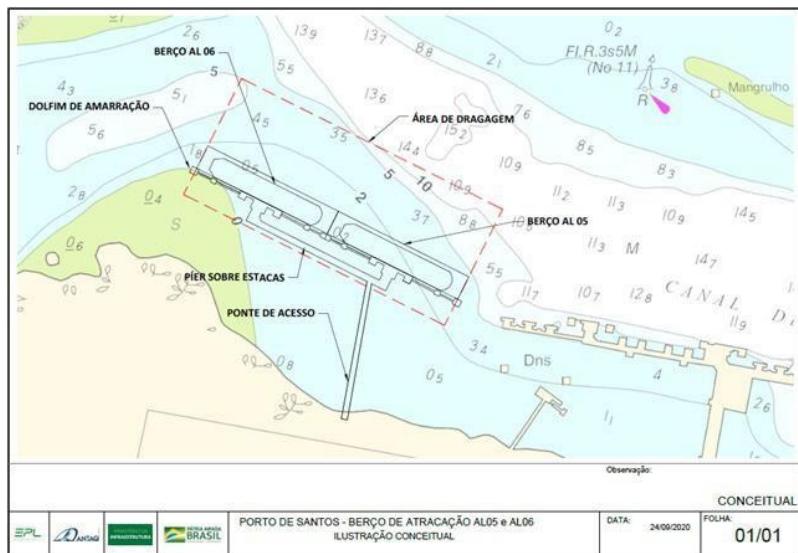
comprimento e 6 metros de calado) na parte interna da estrutura em "T" existente, no lado oeste.

3.13 O novo contrato da Petrobras inclui dragagem nos berços AL 05 e AL 06, e suas respectivas bacias de acesso, para a cota inicial de 15,0m (DHN). Essa cota coincide com a profundidade de aprofundamento do canal na região, embora seja inferior à cota necessária para o calado do navio de projeto, considerando as limitações de calado operacional (12,70m na baixa-mar e 13,70m na preamar).

3.14 Tomando-se os prazos definidos no edital, bem como data base de assunção em 30/12/2022, prevê-se que o novo píer seja concluído até 2027, entrando em operação em 2028.

3.15 Importante ratificar que as metodologias e quantitativos apresentados são estimativos, cabendo aos interessados à realização dos estudos de campo, coleta de dados junto a Autoridade Portuária e/ou avaliações técnicas que se mostrem necessárias para subsidiar suas propostas.

3.16 Nesse sentido, é relevante enfatizar as melhorias operacionais e expansões da capacidade de movimentação no píer da Alamoia consideradas nos cálculos da capacidade de movimentação do **STS08**.



- 3.16.1 Redução dos tempos não operacionais durante o atendimento dos navios de granéis líquidos;
- 3.16.2 Adequação do sistema de embarque e desembarque de produtos, com substituição dos braços de carregamento nos berços AL 01 e AL 02 e automação dos píeres de barcaças;
- 3.16.3 Novo Píer na Alamo: Construção de um píer com dois berços de atracação (AL 05 e AL 06) para atender à expansão de demanda.
- 3.17 Com base nessas premissas, as produtividades projetadas para o berço dedicado ao **STS08** a partir de 2028 são, em média, 760 t/h para derivados de petróleo e o etanol, considerando taxa de ocupação de berço de 60%.
- 3.18 Observa-se que atualmente os berços AL 01 e AL 02 estão com alto nível de ocupação e elevado tempo médio para atracar. De acordo com as projeções de demanda consideradas e os investimentos previstos na construção de novo píer na Alemaoa, estima-se importantes melhorias no nível de serviço na operação dos Terminais **STS08** e **STS08A**.
- 3.19 Com base nos investimentos planejados, os berços públicos alocados para o Terminal **STS08** até o final de 2028 serão AL 01 + AL 02 (principais) e AL 03 e AL 04 (auxiliares). Vale ressaltar que a partir de 2028, a Petrobras já não operará mais granéis líquidos no píer antigo, uma vez que já haveria transcorrido o tempo previsto para construção de seus novos berços AL 05 e AL 06 (para derivados). Isto posto, cabe ressaltar que a estatal ainda operará GLP no AL 01 e AL 02.
- 3.20 No intuito de orientar a utilização das instalações de acesso aquaviário de uso público e considerando a oportunidade de resguardar a capacidade do sistema aquaviário do terminal **STS08**, será estabelecido a prioridade de atracação nos instrumentos contratuais na modalidade de atracação preferencial nos berços AL 01 e AL 02. A referida atracação preferencial deverá valer inclusive para atracação de mais de uma embarcação por vez em berços adjacentes, quando for o caso.

3.21 Para evitar repetição da situação existente em outros terminais da Alamoá, onde todos os agentes têm preferência, tornando o benefício ineficaz, a Autoridade Portuária não celebrará novos instrumentos que concedam a atracação preferencial a terceiros no berço AL 01, de modo que manterá a preferência para o berço AL 01 para o futuro arrendatário do **STS08** e para operação de GLP pela Petrobrás, garantia prevista edital do leilão STS08A. Isso é especialmente relevante durante a transição da Petrobras para o novo berço, quando é esperado que os retroportuários busquem conexão ao AL 01.

3.22 Caberá também ao futuro arrendatário realizar os investimentos previstos no estudo para aperfeiçoamento operacional e segurança do Terminal, implantação de equipamentos para expansão de capacidade estática, segregação das operações na área delimitada e instalação do sistema de recepção/expedição terrestre, conforme:

3.22.1 Desenvolvimento do Terminal (execução 2025-2027):

- i. Cercamento e segurança, implantação de novo sistema de Combate a Incêndio E demolição.

3.22.2 Equipamentos para expansão de capacidade estática e segregação das operações na área delimitada (execução 2025-2027):

- ii. Instalação de novos tanques de armazenamento, com capacidade estática total de 119.760 m³, totalizando 142.959 m³ (23.199m³ existentes + 67.500m³ + 52.260 m³);
- iii. Instalação de novas linhas de dutos, inclusive o novo acesso aos berços AL 03 e AL04;
- iv. Instalação de quatro novas praças de bombas;
- v. Instalação de duas estações de descarga de caminhão, e
- vi. Instalação de duas estações de carregamento de caminhão;
- vii. Instalação de pipe rack – manifold ao **STS08**
- viii. Adaptação e operacionalização dos tanques recebidos da Autoridade Portuária, anteriormente operados de forma

provisória pelo terminal STS08A, com capacidade estática de 23.199m³.

3.22.3 Investimentos em área comum do porto organizado (execução 2025-2027):

- ix. Instalação de sistema de Combate a Incêndio;
- x. Implantação do novo acesso – Gate Público e guarita;
- xi. Edificação e estacionamento; subestação; e instalação de pipe rack – área Gate Público.

3.23 Por fim, relevante destacar que foi considerada a renovação de equipamentos (*retrofit*) no 12º ano de contrato, de modo a propiciar a atualidade das instalações.

3.24 No que diz respeito à compatibilidade entre o projeto proposto para a área conforme o presente EVTEA e as disposições constantes no PDZ do Porto de Santos/SP, verifica-se que a área em questão está compatível com o documento vigente.

3.25 A seguir, representado na **Tabela 2** segue um resumo dos resultados chave do modelo, como receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL) com um prazo de 25 anos.

Tabela 2- Principais resultados do projeto STS08. Fonte: –APS, 2023.

<u>Receita Bruta Global</u>	R\$ 2 804 721 K
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 813 108 K
Investimento Total	R\$ 491 509 K
Despesa Operacional Total	R\$ 487 756 K
Movimentação Total (Ton '000)	27 233
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 195,30 K
Valor de Remuneração variável (R\$/ton.)	R\$ 4,04
<u>Retorno Não Alavancado do Projeto</u>	
TIR após o Imposto	9,92%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
<u>Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)</u>	
TIR após o Imposto	11,09%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 44 153 K

3.26 Em cumprimento ao Acórdão nº 2.413/2015-TCU-Plenário, o estudo foi atualizado para a data base 10/2023.

4. Situação Contratual da Área

4.1 Parte área **STS08** está sendo utilizada temporariamente pela empresa Petrobras Transporte S.A., conforme previsto no Edital do STS08A, e possui como finalidade o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de petróleo e seus derivados, álcool e biocombustíveis, por meio dos equipamentos, instalações e aparelhagens necessárias à armazenagem e transporte de produtos existentes.

4.2 A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato nº 06/2022, de 01/07/2022, celebrado entre a Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras e a APS, referente a área de 343.926,00 m², para a movimentação de combustíveis.

5. Justificativa para a adoção da Modalidade Leilão, e aplicação subsidiaria da Lei nº. 14.133/2021.

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

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

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

5.2 Cumpre salientar que, embora a Lei 12.815/2013, no artigo 66, preveja a aplicação subsidiária da Lei Federal nº 12.462, de 4 de agosto de 2011 (Regime Diferenciado de Contratação) às licitações de arrendamento de instalação portuária,

as disposições da referida lei atinentes à licitação foram revogadas expressamente pela Lei nº. 14.133/2021, a qual deverá orientar o procedimento licitatório em complementariedade às disposições trazidas pela Lei nº. 12.815/2013.

5.3 O Decreto nº. 8.033/2013 prevê que as licitações adotarão preferencialmente os modos de disputa aberto ou combinado. Nesse sentido, observa-se que a apresentação de lances públicos encontra respaldo legal no citado diploma, bem como no inciso I do art. 56 da Lei Federal nº 14.133/2021, favorecendo maior competitividade ao certame e a maior vantagem às ofertas pelo arrendamento das instalações portuárias licitadas.

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;

5.4 A adoção da modalidade de leilão com apresentação de lances públicos está em linha com os recentes processos de concessão de serviços públicos promovidos pela União, a exemplo dos últimos cerca de 50 (cinquenta) leilões de terminais portuários realizados desde 2013 promovidos pela União.

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

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

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

5.7 Na sessão pública, o diretor irá solicitar à Comissão de Licitação os volumes de número 2 (dois), que deverá conter a proposta pelo arrendamento, para sua

abertura. Após, o diretor dirá à viva voz o valor da proposta, que corresponderá ao valor da outorga.

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

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

5.10 O arranjo acima descrito para a etapa em viva-voz é extremamente vantajoso para a Autoridade Portuária e Poder Concedente, pois:

- Considerando a diferença mínima entre as propostas escritas, os proponentes ganham uma nova chance para vencer a disputa promovendo uma maior concorrência e igualdade entre os competidores; e
- Considerando que a proposta em viva voz deve ser superior à proposta escrita e superior à proposta da licitante concorrente, ocorrerá, consequentemente, a elevação do valor de outorga final.

5.11 O leilão nº 07/2016-ANTAQ, que teve como objeto o arrendamento da área STM04, localizada no Porto Organizado de Santarém/PA, é um exemplo de sucesso da dinâmica indicada. Naquela ocasião, a fase à viva voz contou com 28 (vinte e oito) lances. Considerando o valor da proposta inicial, houve um ganho de 62% (sessenta e dois por cento) para o valor de outorga, conforme indicado na **Tabela 3**.

Tabela 3 -Lances e valor final ofertado na modalidade de leilão em terminal de líquidos

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%

5.12 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;
- O segundo colocado na apresentação de propostas iniciais pôde disputar a área ofertando um valor que quase lhe garantiu a vitória, apenas 1,09% inferior ao lance vencedor e 215% do valor ofertado por ele inicialmente.

5.13 Assim, justifica-se a dinâmica acima indicada.

5.14 Ademais, o edital do leilão prevê fase recursal única, que sucede a fase de habilitação do vencedor do certame, nos termos do artigo 165 da Lei nº. 14.133/2021.

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

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

5.17 Ainda no tocante ao regime de execução das licitações do setor portuário, o Poder Concedente optou pela “contratação integrada”, prevista no artigo 6º, inciso XXXII, da Lei nº. 14.133/2021, segundo o qual ocorre 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.

5.18 A definição dessa diretriz teve como motivação a alteração da alocação de riscos de projeto, já que em decorrência da atribuição ao próprio licitante de apresentar a melhor solução para o atendimento dos fins esperados, estima-se a supressão de eventuais aditivos de reequilíbrio ao contrato de arrendamento, o que

é peculiar ao regime geral de licitações. É o que se busca evitar no Regime Diferenciado de Contratação – RDC.

6. Justificativa para a utilização do critério de licitação – Maior valor de outorga

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

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

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

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

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

6.5 Ademais, o fato de o critério de "maior valor de outorga" já ter sido utilizado em grande parte das licitações do setor portuário, facilita identificar eventuais falhas que poderiam ensejar judicialização do certame licitatório, ou até possíveis

problemas que resultariam em pedidos de reequilíbrios contratuais por parte do futuro arrendatário, em desfavor do poder público.

6.6 Em suma, a possibilidade de adoção do critério de "maior valor de outorga" permite ampla liberdade para a proposição de modelagem adequada às especificidades de cada arrendamento. Isso é importante pois a adoção de critérios de licitação inadequados pode produzir resultados ineficientes do ponto de vista alocativo, gerando leilões que não resultam 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, o que traz maior atratividade para investidores por se de conhecimento pleno do mercado. Ademais, o critério em questão tem ampla aplicação nos setores aeroportuário, rodoviário e de energia.

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

7. Justificativa do parcelamento da outorga

7.1 Como já dito, o "maior valor de outorga", critério de julgamento previsto no inciso VII do art. 9º do Decreto 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 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 a assinatura do contrato e as demais em cinco parcelas, de igual valor, pagas anualmente.

8. Do 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 deve 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 **STS08** deverá ser pago a Autoridade Portuária de Santos, sendo este recurso considerado como receita portuária.

8.3 Ressalta-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 - TCU nos leilões de arrendamentos portuários que precederam o presente projeto.

9. Forma de pagamento pela exploração do arrendamento

9.1 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.

9.2 A definição dos percentuais entre as parcelas fixas e variáveis foi definida por diretriz do Poder Concedente, assegurada no art. 16, inciso II, da Lei n.º 12.815/2013,

buscando adequar os parâmetros de pagamentos pela exploração da área aos movimentos sazonais observados na economia brasileira.

9.3 Dessa forma calculou-se o VPL sem pagamentos à Autoridade Portuária e, para zerar o mesmo, converteu-se 50% do seu valor em parcelas mensais fixas e 50% em parcelas variáveis.

10. Valor de ressarcimento pelos estudos elaborados

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

10.2 A remuneração total devida pelo estudo de viabilidade da área STS08 totaliza R\$591.972,76 (quinhentos e noventa e um mil, novecentos e setenta e dois reais e setenta e seis centavos), cabendo à APS, o valor de R\$ 406.554,35, e à INFRA S.A., o valor de R\$ 185.418,41.

11. Valor de pagamento dos custos referentes ao Leilão

11.1 Conforme determinação do TCU, foi incluído na modelagem econômico-financeira o custo da realização do Leilão. De igual forma aos leilões realizados pela ANTAQ, opta-se pela realização na B3 S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão, em São Paulo/SP.

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

11.3 O valor de remuneração de R\$528.263,86 (quinhentos e vinte e oito mil e duzentos e sessenta e três reais e oitenta e seis centavos) à B3 foi definido com base em Contrato firmado com a APS, contudo, o mesmo pode ser alterado quando do lançamento do Edital, uma vez que outras áreas poderão ser licitadas na mesma sessão.

12. Adequação dos estudos aos instrumentos de planejamento do setor portuário

12.1 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 identificar a estimativa inicial de valores remuneratórios pela exploração do ativo, considerando-se, para tanto, diversas variáveis de ordem jurídica, técnica, operacional, econômica, financeira, contábil, tributária e ambiental.

12.2 Desse modo, no presente estudo foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento **STS08**, necessários para subsidiar a abertura de processo licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores. A Empresa de Planejamento e Logística - EPL realizou a elaboração dos estudos para o **STS08**. O estudo foi revisitado pela Autoridade Portuária de Santos (APS), por sua própria área técnica.

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

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

e) Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

12.4 Oportuno mencionar que o terminal **STS08** foi selecionado como área prioritária no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP do Governo Federal lançado em 2013. Contudo, ainda que o certame para a área tenha sido posteriormente suspenso, percebe-se que existem justificativas consistentes para a elaboração e priorização do projeto.

12.5 Na elaboração do presente estudo, foram observados os dispositivos que regem a elaboração de projetos de exploração de áreas portuárias, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Complexo Portuário de Santos, especificados na **Tabela 4**.

Tabela 4 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em localizadas no Complexo Portuário de Santos. Fonte: Elaboração própria.

INSTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução ANTAQ nº 85, de 18 de agosto de 2022	Regulamento de elaboração de EVTEA e Manual de análise de EVTEA (Anexo)
Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP (2019)	Planejamento do setor portuário
Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019)	Planejamento do setor portuário
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto de Santos (2020)	Planejamento do setor portuário
Regulamento de Exploração do Porto de Santos - REPS (2020)	Regulamento do Porto (REP)
Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2032, da Empresa de Pesquisa Energética - EPE	Planejamento do setor de energia

13. Demonstração da incorporação nos EVTEAs de modelos que expressam e estimulam a concorrência inter e intraportos

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

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

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

13.3 Os arrendamentos promovidos ampliam significativamente a capacidade nos principais Portos brasileiros e viabiliza novas rotas de escoamento para fomentar a competição no mercado. Em paralelo, as estratégias competitivas de Leilão fomentam a competição pelo mercado, melhorando a seleção dos operadores portuários.

14. Consideração dos cenários competitivos nos EVTEA's

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

14.2 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.

14.3 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.

14.4 A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimação de demanda potencial relativa à área **STS08**, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:

- a) Plano Nacional de Logística - PNLP (2019);
- b) Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos - (2019);
- c) Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2029, da Empresa de Pesquisa Energética - EPEⁱ;
- d) Nota de Esclarecimento – NE-EPE-DPG-SDB-2020-11; e
- e) Histórico dos volumes anuais movimentados no Terminal da Alamoia nos últimos cinco anos, por Produto e por Ponto de Recepção e de Entrega, com base na Portaria ANP n.^o 251, de 07/11/2000, revogada pela Resolução ANP n^o 881/2022.

14.5 Em âmbito nacional, esses estudos são os instrumentos oficiais de planejamento dos setores portuário e energético, indicativos para atração de investimentos e identificação de oportunidades.

14.6 No âmbito do setor portuário, esses estudos possibilitam a participação da sociedade no desenvolvimento dos portos e da sua relação com as cidades e o meio ambiente, proporcionando a integração com as políticas de expansão da

infraestrutura nacional de transportes e a racionalização da utilização de recursos públicos.

15. Construção do modelo de demanda macro e competição

15.1 O STS08, situado no Porto Organizado de Santos, encontra-se alocado no Cluster de São Paulo. Segundo dados apresentados no relatório Projeção de Demanda e Carregamento da Malha (Ano Base de 2018), publicado em 2019, a demanda prevista para os granéis líquidos combustíveis, incluindo os derivados de petróleo e o etanol, para o horizonte de 2020 a 2060 possui taxa média de crescimento da ordem de 2,34% e 1,80%, respectivamente (**Tabela 5**).

Tabela 5- Taxas de crescimento da movimentação no Cluster de São Paulo, por carga e período. Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP, 2019).

PNLP - Cluster São Paulo (2019)		
Taxa de Crescimento Anual (CAGR)		
Período	Derivados	Etanol
2018-2025	2,14%	4,50%
2025-2035	2,32%	1,68%
2035-2045	2,30%	1,43%
2045-2055	2,41%	1,29%
2055-2060	2,53%	1,14%
2020-2060	2,34%	1,80%

15.2 Ainda de acordo com o PNLP, a demanda prevista para os derivados (todos) e o etanol deve atingir em torno de 39,7 milhões de toneladas no ano de 2060.

15.3 As previsões do PNLP apontam previsões de movimentação de granéis líquidos combustíveis no Cluster de São Paulo, o qual abarca o Complexo Portuário de Santos e o Complexo Portuário de São Sebastião, que possui movimentação relevante dessas cargas, apontando o comportamento genérico para os derivados e o etanol até o ano de 2060, impossibilitando a identificação da demanda atraída por Complexo, bem como por um terminal específico.

15.4 Além do PNLP, o setor portuário disponibiliza projeções de demanda para o Complexo Portuário de Santos no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019), abordando projeções de demanda até o ano de 2060, em diferentes cenários denominados tendencial, otimista e pessimista.

15.5 O Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) é composto com as seguintes informações: Introdução, projeção da demanda, infraestrutura e operações portuárias, acesso aquaviário e acessos terrestres, aspectos ambientais, análise da relação Porto-Cidade, gestão administrativa e financeira da Autoridade Portuária, análise estratégica, Plano de Ações e Investimentos e apêndices e anexos.

15.6 Segundo o Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019), o fluxo de movimentação dos granéis líquidos é detalhado por produto, tipo de sentido de navegação.

15.7 São considerados os seguintes produtos:

Granel líquido combustível:

- Derivados de petróleo; e
- Etanol.

15.8 No tocante à demanda projetada de granel líquido combustível, o Plano Mestre (2019), no período 2017-2060, considera no cenário tendencial uma taxa média de crescimento de 1,8118% da demanda projetada de derivados de petróleo e de 1,8694% da demanda projetada de etanol no Complexo Portuário de Santos. Assim, ao final do período (ano de 2060), o total desses granéis líquidos combustíveis deve chegar a 20,2 milhões de toneladas.

15.9 Os derivados de petróleo se mantêm como o principal produto dessa natureza ao longo do período projetado, com uma participação relativa de 85,93% no total estimado, com volume estimado de 17,3 milhões de toneladas em 2060.

15.10 Já para o etanol, as projeções apontadas pelo Plano Mestre indicam volumes menores, porém significativos. A taxa de crescimento do milho é de 1,8694% ao ano até 2060, com volume estimado de 2,8 milhões de toneladas de etanol.

15.11 A **Figura 4** a seguir demonstra a evolução da movimentação projetada, segundo Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019):

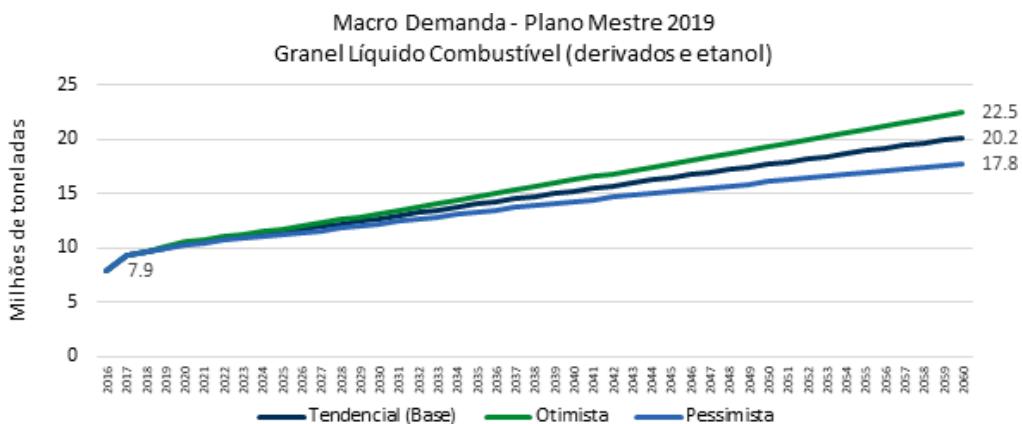


Figura 4 - Projeção de demanda de granéis líquidos combustíveis. Fonte: Plano Mestre (2019).

15.12 Contudo, as projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) utilizam como base as informações relativas às movimentações de 2017. Portanto, considerando a relativa defasagem temporal, deve-se buscar uma validação das informações ou referências mais recentes.

15.13 Nesse sentido, a Demanda Macro indicada no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) foi comparada com as informações de movimentação dos anos de 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022, buscando verificar se os dados reais estão aderentes às projeções indicadas. A **Tabela 6** sintetiza o comparativo realizado.

Tabela 6 - Comparação das projeções de demanda e dados reais de curto prazo para os combustíveis.

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados diversos.

Movimentação Portuária (em toneladas)	2018	2019	2020	2021	2022
Granel Líquido e Gasoso					
Santos					
Combustíveis, Óleos E Produtos					
Minerais	134.547	98.026	84.289	125.056	202.509
Consumo De Bordo (<i>Bunker</i>)	1.713.932	1.963.098	2.000.196	2.073.539	2.029.462
Petróleo E Derivados (Sem Óleo Bruto)	7.473.277	7.445.066	9.283.467	8.828.295	8.734.004
Total Derivados	9.321.756	9.506.190	11.367.951	11.026.891	10.965.974
Derivados (exceto GLP) - Plano Mestre (2019)	8.276.156	8.547.736	8.830.796	9.001.350	9.175.386
Participação	112,63%	111,21%	128,73%	122,50%	119,52%
Etanol Combustível	1.573.728	1.643.307	2.001.576	1.479.456	1.710.414
Total Etanol	1.573.728	1.643.307	2.001.576	1.479.456	1.710.414
Álcool - Plano Mestre (2019)	1.385.372	1.505.707	1.643.668	1.669.145	1.695.061
Participação	113,60%	109,14%	121,77%	88,64%	100,91%

15.14 Em relação ao etanol, nota-se uma forte aderência entre as movimentações realizadas e as projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) nos últimos 5 (cinco) anos, com aderência de 100,91% no ano de 2022. Portanto, adota-se a projeção do Plano Mestre.

15.15 Em relação aos derivados de petróleo, observa-se que a movimentação realizada superou, em média, 18,92% as projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) nos últimos 5 (cinco) anos. Portanto, é necessário realizar um ajuste na projeção.

15.16 Em parte, observa-se um choque de demanda ocorrido no período da pandemia do Covid-19, que impactou positivamente o setor portuário do segmento de granéis líquidos, com forte incremento nas taxas de crescimento nos anos de 2020 e 2021, segundo os registros de movimentação da ANTAQ e da Autoridade Portuária de Santos (APS). No ano de 2022, houve arrefecimento dos volumes indicando retorno aos patamares pré-pandemia, totalizando 10.965.974 de toneladas, sendo este o ponto de partida para ajuste da movimentação.

15.17 Para além disso, é preciso consignar a existência de submercados no segmento de granéis líquidos combustíveis no Complexo Portuário de Santos, conforme já indicado nos estudos originários das áreas **STS08** e **STS08A**. Assim, para fins de avaliação do empreendimento, o mercado pode ser subdividido em 2 (dois) segmentos:

- Terminais dedicados ao escoamento das 4 (quatro) refinarias da Petrobras, com conexão às dutovias (atualmente, apenas o STS08A); e
- Terminais operadores logísticos localizados dentro e fora do porto organizado na hinterlândia do Complexo (todos os demais terminais).

15.18 Há de se considerar que os procedimentos operacionais e os preços dos serviços entre os grupos mencionados são completamente distintos.

15.19 No caso dos terminais dedicados ao escoamento das 4 (quatro) refinarias da Petrobras, ocorre uma prestação de serviços portuários em cadeia verticalizada, isto é, o terminal portuário da Petrobras (vencedora do leilão da área STS08A) atende integralmente as 4 (quatro) refinarias santistas do grupo econômico.

15.20 De acordo com a Carta nº 159/2021 emitida pela Petrobras, a logística às refinarias refere-se aos fluxos de óleo combustível, bunker e correlatos - havendo somente um corredor logístico para seu escoamento: os oleodutos e terminais terrestres projetados especificamente para a retirada destes produtos das refinarias de São Paulo. Este sistema logístico é o que viabiliza a plena operação das refinarias de São Paulo, responsável por 45% da produção nacional de derivados. Essa logística permite o abastecimento de produtos como o óleo diesel, gasolina, GLP, QAV etc. no mercado de São Paulo e da região centro-oeste; e, de forma subsidiária, nas regiões Norte, Nordeste e Sul do país.

15.21 Por essa razão, os estudos que subsidiaram os procedimentos licitatórios das áreas **STS08** e **STS08A**, conforme Leilão nº 05/2021-ANTAQ – **STS08** e Leilão nº 06/2021-ANTAQ - **STS08A**, consideraram uma Demanda Macro especificamente calculada para esse fluxo logístico, englobando exclusivamente a cadeia logística

verticalizada da Petrobras, cujo market share envolveu apenas essas duas áreas de Santos (STS08 e STS08A). As modelagens envolveram, inclusive, a regulação de preços em contratos para garantir ausências de impactos à cadeia verticalizada.

15.22 A segregação da área original da Petrobras, subdividida nas áreas **STS08** e STS08A, teve por objetivo uma maior pulverização desse mercado, no entanto, os resultados esperados não foram plenamente atingidos, visto que apenas a própria Petrobras manifestou interesse em explorar uma das áreas leiloadas, no caso a área STS08A. Dos resultados dos leilões pode-se depreender dois aspectos fundamentais:

- i.o mercado de granéis líquidos combustíveis comprehende que esta é uma cadeia logística alto grau de verticalização, com pouca probabilidade de entrada de operadores logísticos não vinculados ao grupo econômico (“bandeira branca”) para prestar serviços portuários. Por essa razão, não houve interessados na exploração da área **STS08**.
- ii.a Petrobras comprehende que a utilização do terminal adquirido na área STS08A é suficiente para escoar a totalidade dos produtos das refinarias da região, visto que, caso contrário, a própria Petrobras poderia ter adquirido o terminal localizado na área **STS08** para garantir o escoamento dos produtos. Contudo, isso não ocorreu. Estrategicamente, a decisão adotada indica que o terminal STS08A deverá atender integralmente o fluxo logístico das refinarias, no curto, médio e longo prazos, adaptando sua capacidade à medida da necessidade.

15.23 A partir do exposto, e diante das características do mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos, é necessário subtrair o fluxo específico das refinarias para a elaboração de Demanda Macro para os demais terminais localizados no Complexo.

15.24 A seguir, são apresentados os ajustes necessários à Demanda Macro do Complexo para representar os terminais de combustíveis dedicados à operação logística à terceiros.

16. Ajuste na Projeção de Demanda Macro

16.1 Primeiramente, é relevante destacar que a agregação de cargas considerada para as projeções de demanda do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) considera a totalidade das cargas movimentadas, incluindo os operadores logísticos especializados e as cadeias logísticas verticalizadas.

16.2 O primeiro procedimento de ajuste, conforme exposto no tópico anterior, refere-se ao ponto de partida das projeções dos derivados de petróleo (exceto GLP) indicadas no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019), em função dos impactos positivos ocorridos, em parte, pela pandemia do Covid-19.

16.3 Já o segundo ajuste refere-se à subtração do fluxo de derivados de petróleo (incluído GLP) advindos das refinarias santistas, em face da verticalização das operações.

16.4 As premissas adotadas para o ajuste na demanda foram as seguintes:

- i. Ajuste no ponto de partida da projeção de Demanda Macro dos derivados de petróleo:
 - a. Utilização do volume movimentado no ano de 2022, considerando os dados estatísticos da ANTAQ acrescidos das movimentações de bunker registradas pela APS, no montante de 10.965.974 de toneladas (em detrimento do montante de 9.175.386 toneladas previstas pelo Plano Mestre). Ou seja, um acréscimo de 19,52% no ponto de partida das projeções;
 - b. Aplicação das taxas de crescimento apresentadas no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) para o período de projeção. Cabe destacar que, para o curto prazo, o PDE 2032 indica taxas de crescimento menores que o Plano Mestre (período 2022-2032). Ocorre que as projeções de movimentações do setor portuário são específicas para representar os fluxos logísticos setoriais, enquanto as taxas indicadas pelo PDE 2032 representam a produção e o consumo total de combustíveis energéticos, que embora possuam certa correlação, nem sempre correspondentes. Um exemplo prático desse

fenômeno pode ser constatado por meio de uma comparação entre PIB e movimentação portuária nacional nos últimos. O setor portuário apresenta recorrentemente taxas de crescimento superiores ao PIB. Aliás, é comum ocorrer PIB negativo e crescimento nas movimentações do setor portuário, como no caso do período da pandemia do Covid-19. Por essa razão, acredita-se que as taxas apontadas nos instrumentos de planejamento do setor portuário são mais adequadas. Além disso, essas taxas são elaboradas com base nos tipos de navegação (longo curso e cabotagem) e sentido (embarque e desembarque).

- ii. Exclusão da demanda decorrente da movimentação por dutos advindos das refinarias da Petrobras.
 - a. Supressão dos volumes indicados na Demanda Macro dos estudos licitatórios das áreas **STS08** e STS08A, cuja elaboração foi especificamente realizada pela Empresa de Pesquisas energéticas (EPE) no âmbito da Nota de Esclarecimento – NE-EPE-DPG-SDB-2020-11;
 - b. O terminal STS08A da Petrobras deverá capturar integralmente os volumes produzidos pelas refinarias da região, como agente integrante da cadeia de suprimentos verticalizada.
 - c. A capacidade e a eficiência do terminal STS08A da Petrobras deverá ser adaptada ao longo do período contratual, conforme possibilidades previstas na legislação, tendo em vista que capacidade mínima contratual (7.410.000t) será suficiente para atender a Demanda Macro dos dutos até o ano de 2030 (7.348.000t).

16.5 Com base no exposto, a Demanda Macro ajustada para subsidiar a avaliação de mercado para a área de arrendamento STS08 é apresentada no gráfico a

seguir.

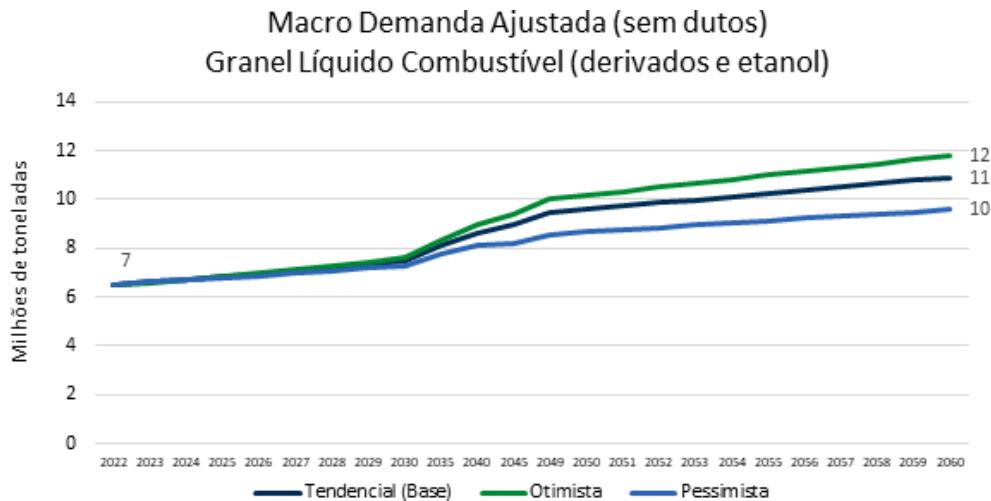


Figura 5 - Demanda Macro em cenários para derivados e etanol 2022-2060 (em toneladas). Fonte: Elaboração própria.

16.6 A partir das projeções de Demanda Macro em diferentes cenários, desenvolvidas acima, parte-se para definição da demanda micro para o terminal, a qual é realizada por meio da divisão do total de demanda pelos participantes do mercado, isto é, os terminais que compõem o Complexo Portuário de Santos e que movimentam granéis líquidos combustíveis.

16.7 As previsões do Plano Mestre, conforme exposto na metodologia adotada, apontam previsões genéricas de movimentação de perfis de carga em Complexos Portuários, impossibilitando a identificação da demanda atraída por um terminal específico. Contudo, aponta o comportamento genérico para as cargas até o ano de 2060, conforme **Figura 5**

16.8 A partir do indicativo macro, com base na metodologia utilizada, busca-se identificar a demanda específica que poderá ser atraída para o **STS08**, por meio de análise concorrencial abrangendo o enfoque intraportuário.

17. Da construção do modelo de demanda micro e competição

17.1 Para estimar a demanda portuária no terminal **STS08** foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Santos, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região de influência, com o objetivo de estimar a demanda potencial para o terminal específico.

17.2 Nesse sentido, a capacidade atual das instalações existentes no Complexo Portuário de Santos foi determinada com base nas seguintes informações e premissas:

- i. Disponibilidade, em uma única fase, de toda área (exceto os 16.000 m² que eram reservados para o desvio ferroviário) prevista da modelagem original do arrendamento **STS08**;
- ii. Estimativa de giro médio de estoque;
- iii. Estimativa da participação na armazenagem;
- iv. Capacidades estáticas da instalação em operação.

17.3 No tocante à definição de giro médio de estoque, o **STS08** assume premissas já adotadas em estudos similares no Porto de Santos, no montante de 12 vezes por ano, conforme estudos licitatórios² da área de STS 13A, cuja projeção de demanda foi composta majoritariamente por combustíveis.

17.4 Ainda a respeito do giro de estoque, cabe destacar o produto químicos possuem giro médio de, aproximadamente, 6 (seis) vezes ao ano, visto que as indústrias utilizam a armazenagem dos terminais como estoque, majoritariamente na modalidade denominada “*take or pay*”, que consiste no aluguel de capacidade por tempo determinado, que independe dos quantitativos movimentados.

² Vide Seção B – Estudos de Mercado, disponível em:

(http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%2040/STS13A_Secao_B_Estudo_de_Mercado_rev_030001.pdf)

17.5 Os terminais portuários de combustíveis, por sua vez, possuem característica distinta, havendo os terminais operadores logísticos e as bases de distribuição, voltadas ao abastecimento de postos de combustíveis.

17.6 No caso do **STS08**, o perfil mais aderente seria um operador logístico para prestação de serviços à terceiros. Esses terminais, em regra geral, giro de estoque de 12 vezes por ano. Há de se mencionar a exceção referente ao terminal STS08A, que adotou 30 giros de estoque por ano, em razão da vinculação do terminal às dutovias que o conectam às refinarias. Essa definição foi realizada com base no histórico de movimentação, dado que o terminal da Petrobras estava em operação.

17.7 Como exemplo, cita-se os terminais da Ageo e Ageo Norte, localizados na Ilha de Barnabé – Porto Organizado de Santos, cujas vocações são voltadas para os químicos e os combustíveis, respectivamente. Verifica-se que os combustíveis possuem giro em torno de 12 vezes por ano, segundo a média histórica de 2015-2022 (**Tabela 7**).

Tabela 7- Giro anual de estoque para terminais de líquidos em Santos. Fonte: Elaboração própria.

Ilha Barnabé - Giros	2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022								Média	
	Ageo	4,51	7,72	9,32	9,18	10,27	7,58	6,99	8,45	8,00
Ageo Norte	11,95	14,36	12,4	13,07	10,45	10,61	8,44	9,79	11,38	

17.8 Para se chegar à demanda micro, torna-se relevante a definição da estimativa de divisão de mercado (*market-share*) para o horizonte contratual, a qual possui alinhamento com a divisão de capacidades (*capacity share*) do mercado.

17.9 Na definição de capacidades consideram-se as estruturas operacionais de tancagens existentes, bem como as estruturas que serão implementadas por meio de novos investimentos.

17.10 Dessa forma, além de estimar a capacidade futura das instalações existentes que compõem o Complexo Portuário, torna-se necessário o dimensionamento dos terminais.

17.11 Para definição do dimensionamento dos terminais **STS08** foram assumidas as seguintes premissas para o dimensionamento de capacidade:

- i. Adoção de Demanda Macro ajustada para os derivados de petróleo (exceto GLP) e o etanol no Complexo Portuário de Santos (excluídos os volumes das dutovias), período 2025-2049;
- ii. Levantamento das capacidades existentes e projetadas alocadas para a movimentação de combustíveis dos players que integram o Complexo Portuário de Santos, à exceção do terminal STS08A, cuja Demanda Macro é específica e foi subtraída da presente Demanda Macro do terminal **STS08**, conforme já exposto; e
- iii. Identificação do déficit ou superávit de capacidade frente à demanda projetada para o último ano de contrato.

17.12 Com relação à capacidade existente e projetada dos terminais que formam o Complexo Portuário de Santos, a **Tabela 8** apresenta uma análise das capacidades efetivamente utilizadas para os combustíveis, segundo dados da Autoridade Portuária de Santos (APS).

*Tabela 8 - Capacidade existente dos terminais de líquidos em Santos para combustíveis. Fonte:
Elaboração própria, dados da APS.*

Terminais	Dimensionamento STS08				
	Proporção de Etanol e derivados na movimentação	Proporção de tanquegem necessária	Capacidade estática considerada (t.)	Giro	Capacidade dinâmica (t.)
Vopak	55%	29%	71.348	12	856.179
Stolthaven	68%	41%	54.824	12	657.890
Granel Química	80%	57%	26.270	12	315.237
Adonai	76%	52%	50.430	12	605.159
Adonai East	76%	52%	33.437	12	401.248
Ultracargo	79%	56%	168.597	12	2.023.164
Ageo	57%	31%	69.903	12	838.835
Ageo Norte	99%	96%	140.986	12	1.691.838
Ageo Leste	76%	52%	46.341	12	556.093
TOTAL	74%	52%	662.136	12	7.945.643

17.13 Dessa forma, de acordo com a estimativa de Demanda Macro para o **STS08**, definida em 9.472.443t, nota-se que há um déficit de capacidade dinâmica no montante de 1.526.800t.

17.14 Com base nisso, a **Tabela 9** a seguir apresenta o dimensionamento de capacidade estática para o terminal.

*Tabela 9- Dimensionamento de capacidade para o terminal **STS08**. Fonte: Elaboração própria, dados da APS.*

Terminais	Proporção de Etanol e derivados na movimentação	Proporção de tancagem necessária	Capacidade estática considerada (t.)	Giro	Capacidade dinâmica (t.)
Demandas Macro Ajustadas 2049 (sem GLP e dutos)					9.472.443
Capacidade existente					7.945.643
STS08 (em t.)	100%	100%	127.233	12	1.526.800
Densidade Média			0,89		
STS08 (em m³)			142.959		

17.15 Vale destacar que foi considerada apenas as ampliações de capacidade autorizadas para o horizonte de projeção.

17.16 Em relação à densidade dos produtos, considerando a variedade de produtos com diferentes características, estimou-se a densidade média ponderada do grupo de produtos usando a distribuição projetada dos produtos e suas densidades individuais. Para o subgrupo de derivados de petróleo, composto por diesel e gasolina, adotou-se a densidade média de 0,91 t/m³ como parâmetro. No caso do etanol, a densidade assumida foi de 0,80 t/m³. Portanto, a densidade média de movimentação esperada foi calculada como **0,89 t/m³**.

17.17 Por fim, a capacidade mínima projetada para o terminal **STS08** é de **142.959m³**.

17.18 Após a definição da capacidade dos *players* do Complexo Portuário de Santos (exceto STS08A), incluindo o dimensionamento do terminal **STS08**, é possível calcular a divisão de capacidades.

17.19 De acordo com a metodologia adotada, foi avaliada a divisão de capacidades do mercado (*capacity-share*), considerando as capacidades atuais divulgadas pelos players integrantes do mercado.

17.20 Para definição da participação de mercado do terminal **STS08**, com vistas a se chegar à Demanda Micro capturada para o empreendimento, foram assumidas as seguintes premissas:

- i. Considera celebração do contrato de arrendamento em 2025;
- ii. Considera prazo contratual de 25 (vinte e cinco) anos (2025 a 2049);
- iii. Considera operação no quarto ano de contrato (2028);
- iv. Ampliação parcial de capacidade de um dos players integrantes do mercado (a partir de 2025);
- v. Capacidade instalada para o **STS08** (a partir de 2028): de 142.959 m³ (23.199m³ existentes + 119.760m³ novos) (127.234 toneladas estáticas e 1.526.802 toneladas por ano);
- vi. Giro médio de 12 vezes por ano.

17.21 Segundo informações oficiais, a divisão de capacidades é exposta na **Tabela 10** a seguir.

*Tabela 10- Divisão de capacidade de granel líquido combustível no Complexo de Santos. Fonte:
Elaboração própria, dados diversos.*

Terminais	Participação de Mercado					
	2022		2025		2028	
	Capacidade Dinâmica (t.)	%	Capacidade Dinâmica (t.)	%	Capacidade Dinâmica (t.)	%
Vopak	856.179	10,80%	856.179	10,32%	856.179	8,71%
Stolthaven	657.890	8,30%	657.890	7,93%	657.890	6,70%
Granel Química	315.237	4,00%	315.237	3,80%	315.237	3,21%
Adonai	605.159	7,60%	605.159	7,29%	605.159	6,16%
Adonai East	401.248	5,00%	401.248	4,84%	401.248	4,08%
Ultracargo	2.023.164	25,50%	2.023.164	24,38%	2.023.164	20,59%
Ageo	838.835	10,60%	1.191.916	14,36%	1.191.916	12,13%
Ageo Norte	1.691.838	21,30%	1.691.838	20,39%	1.691.838	17,22%
Ageo Leste	556.093	7,00%	556.093	6,70%	556.093	5,66%
STS08	0	0,00%	0	0,00%	1.526.800	15,54%
TOTAL	7.945.643	100,00%	8.298.724	100,00%	9.825.524	100,00%

Notas:

- [1] Celebração do contrato em 2025.
- [2] Prazo de 3 (três) anos para realização de obras (2025-2027).
- [3] Considera a ampliação de tancagem, apenas para derivados, da Ageo em 2025.
- [4] Aplicação de *ramp up* nos 4 (quatro) primeiros anos.
- [5] Dados fornecidos pela APS.

17.22 De acordo com a memória de cálculo, a participação de mercado projetada para o terminal **STS08** é de **15,5%** a partir de 2028 e ao longo do horizonte contratual.

17.23 Adicionalmente, foi aplicado um *ramp up* de 5 (cinco) anos na implantação do terminal **STS08**, tendo em vista que o terminal não está em operação e não possui mercado cativo, sendo necessária a captura de novos clientes. A **Tabela 11** apresenta o *ramp-up* adotado.

Tabela 11 – Ramp-up de implantação do terminal STS08.

Ramp Up – STS08 - 4 Anos					
Terminal	Ano	Capacidade	Participação	Captura	Participação de
		Dinâmica (t.)	de Mercado	Efetiva	Mercado efetiva
	2025	0	0	0	0
	2026	0	0	0	0
	2027	0	0	0	0
STS08	2028	1.526.800	15,54%	27,80%	4,32%
	2029	1.526.800	15,54%	55,60%	8,64%
	2030	1.526.800	15,54%	83,40%	12,96%
	2031	1.526.800	15,54%	100,00%	15,54%

17.24 Conforme exposto, após estabilização do mercado (em 2032), o *capacity-share* para o **STS08** é 15,54% no Complexo Portuário de Santos.

17.25 Aplicando-se as premissas expostas acima, e considerando os ajustes realizados na Demanda Macro, chega-se à Demanda Micro estimada para o terminal, conforme a seguir.

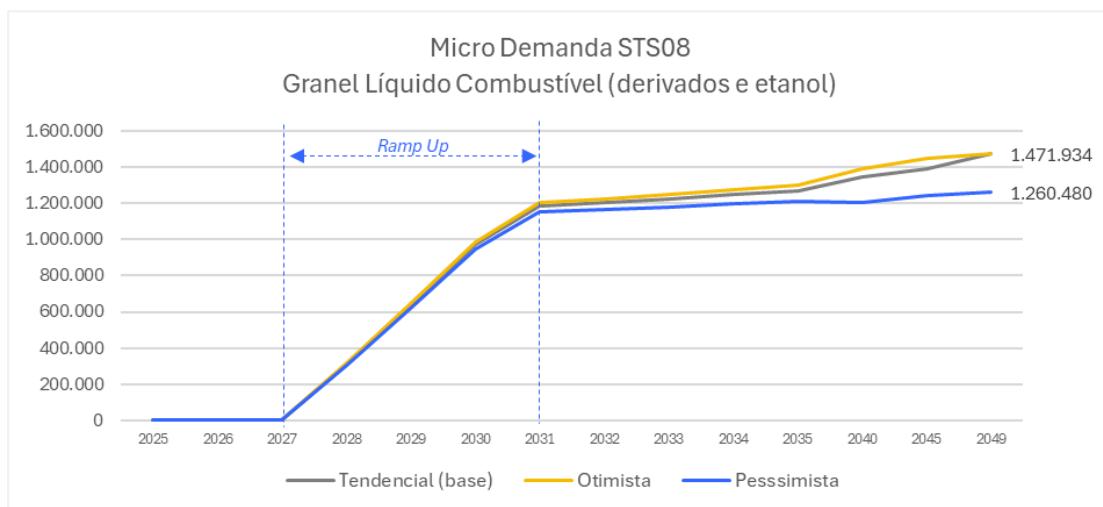


Figura 6 - Demanda Micro em cenários para granel líquido combustível no STS08 (em toneladas). Fonte: Elaboração própria.

18. Fundamentação da política tarifária e valores empregados

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

18.2 A identificação da necessidade de regulação econômica ou a sua aplicação adequada, variando conforme o ambiente competitivo, é o desafio que se impõe aos agentes regulatórios. Os objetivos da regulação econômica incluem: garantir eficiência, atender à demanda – estimulando investimentos, proteger os usuários contra práticas monopolísticas e outros abusos dos operadores, promover ou proteger a competição e prevenir contra a discriminação de preços.

18.3 Existe um longo histórico, sobretudo nos países desenvolvidos, de experiências bem e mal-sucedidas no tratamento desses objetivos no setor portuário. A referência que melhor consolida essa experiência, mesclando-a com a teoria de forma sólida, e que é utilizada mundialmente como documento base no planejamento portuário, é o *Port Reform Toolkit*, publicado pelo Banco Mundial e atualmente em sua segunda edição. Trata-se de um documento robusto, com oito módulos que abordam diferentes assuntos relacionados a reformas institucionais e regulatórias portuárias. Pode ser baixado pelo link: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>.

18.4 Particularmente, o Módulo 6 deste documento, intitulado *Port Regulation: Overseeing the Economic Public Interest in Ports*, foi também utilizado pelo Poder Concedente como insumo para nortear sua política tarifária.

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

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

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

18.8 Assim, para determinar de que maneira as diretrizes mencionadas se aplicam ao **STS08**, foram avaliados aspectos concorrentiais (intra e interportos), bem como o potencial de expansão das regiões portuárias.

19. Justificativa de preços e tarifas utilizado no STS08 e sua fundamentação

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

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

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

19.2 A seção a seguir suporta as premissas e valor do preço a ser praticado pela empresa arrendatária, conforme considerado no estudo de viabilidade do terminal **STS08**.

20. Justificativa em relação ao não estabelecimento de “preço teto”

20.1 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 Acordão nº 3.661/2013 - Plenário

20.2 Entende-se que compete ao Poder Concedente e/ou à Agência Reguladora 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 de mercado e a Agência Reguladora possa vislumbrar dificuldades em coibir abusos e garantir a modicidade tarifária.

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

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

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

20.6 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: (1) Definição das cestas de serviços a serem prestados

pelos Terminais; (2) Valoração de cada um dos serviços; e (3) Definição do comportamento das duas variáveis anteriores ao longo do tempo.

20.7 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.

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

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

20.10 São abundantes na história econômica brasileira os exemplos de tentativas de controle de preços de serviços e produtos não homogêneos, com consequências graves sobre o abastecimento e sobre a estabilidade monetária do País.

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

20.12 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.

21. Definição de parâmetros de desempenho

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

21.2 O desempenho operacional do **STS08** destinado à movimentação de granel líquido combustível foi mensurado pelos seguintes aspectos:

a) **Consignação Média:** Esse indicador é medido em unidades que o navio carrega ou descarrega durante sua estadia no porto. A seguir, a consignação média dos navios de granéis líquidos que aportaram na Alamoá entre os anos de 2014 e 2022. Vale ressaltar que o berço Alamoá 1 operou exclusivamente com derivados de petróleo (incluindo GLP) durante o período examinado, enquanto o Alamoá 2 manuseou quantidades menores de outros granéis líquidos também. As médias são indicadas na última coluna da **Tabela 12**.

Tabela 12 – Histórico de consignação média, período 2014 - 2022 Fonte: Elaboração própria

GRANÉIS LÍQUIDOS- ALEMOA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Média
Alamoá 1 – Total	27.131	22.705	21.936	22.524	22.309	19.272	20.499	24.309	23.597	22.698
Alamoá 1 – GLP	22.745	16.914	19.189	16.473	20.304	14.215	14.616	15.008	12.073	16.838
Alamoá 1 – Derivados de Petróleo	28.331	24.115	22.714	24.372	22.766	20.506	22.026	26.100	25.243	24.019
Alamoá 2 – Total	24.231	19.694	17.101	18.335	19.201	19.916	28.947	28.138	27.456	22.558
Alamoá 2 – GLP	25.230	23.708	21.782	15.597	14.827	13.299	14.753	13.459	12.825	17.276
Alamoá 2 – Derivados de Petróleo	25.238	20.845	18.021	21.003	22.635	23.806	33.170	31.004	30.022	25.083
Alamoá 2 – Etanol	25.238	20.845	18.021	21.003	22.635	21.953	23.122	23.247	24.415	22.275

- b) **Taxa de Ocupação de Berço:** Ao longo do período de 2014 a 2022, a média da taxa de ocupação dos dois berços situou-se em aproximadamente 71%, tendo alcançado recentemente níveis próximos a 80%.
- c) **Prancha Média:** A Prancha Média considera o volume de carga movimentado no berço por unidade de tempo, tipicamente medida em toneladas por hora. É importante diferenciar a Prancha Média Operacional (que leva em conta apenas o tempo de operação) da Prancha Média Geral (que considera todo o período de atracação).

Tabela 13 – Prancha Média nos berços da Alemaoa, período 2014 - 2022. Fonte: Elaboração própria.

Alamoas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Média
Alamoas 1										
Alamoas 1 – GLP (Operacional)	640	558	559	601	539	591	502	489	430	546
Alamoas 1 – Derivados de Petróleo (Operacional)	1.018	994	920	987	846	952	857	947	931	939
Alamoas 1 – GLP (Geral)	487	400	403	396	383	362	324	313	273	371
Alamoas 1 – Derivados de Petróleo (Geral)	789	699	633	661	579	533	542	604	615	628
Alamoas 2										
Alamoas 2 – GLP (Operacional)	681	727	694	578	536	694	692	565	373	616
Alamoas 2 – Derivados de Petróleo (Operacional)	824	760	589	656	647	613	734	753	778	706
Alamoas 2 – Etanol (Operacional)	286	196	329	189	302	261	317	321	276	275
Alamoas 2 – GLP (Geral)	531	519	459	376	354	369	413	349	242	401
Alamoas 2 – Derivados de Petróleo (Geral)	663	558	418	485	483	423	531	546	560	519
Alamoas 2 – Etanol (Geral)	236	152	244	150	206	218	254	282	248	221

21.3 É notável que a produtividade dos berços de desembarque de granéis líquidos derivados de petróleo é grandemente influenciada pelo tipo de navio recebido, uma vez que a taxa de fluxo no desembarque é em parte determinada pelas especificações técnicas das bombas de bordo das embarcações. Essa distinção é evidente quando se compara a prancha média entre os diferentes berços da Alamoas.

21.4 O berço AL 01, que trabalha exclusivamente com derivados de petróleo, exibe uma produtividade operacional significativamente maior (953 t/h), contrastando com o berço AL 02, que movimenta predominantemente combustíveis e possui uma prancha média de aproximadamente 700 t/h. Isso se deve à disponibilidade de equipamentos de carregamento de maior capacidade e ao tamanho dos navios atracados no berço AL 02.

21.5 Consequentemente, como será detalhado a seguir, as taxas de produtividade usadas para calcular a capacidade dinâmica de derivados de petróleo de desembarque nos berços utilizados pelo **STS08** serão consideravelmente inferiores às utilizadas para os derivados de petróleo de embarque.

21.6 Em média, adota-se a produtividade indicada nos estudos originais, definida em 760 t/h.

d) **Nível de Serviço:** São apresentados os níveis de serviço observados nos berços Alamoas AL 01 e AL 02 entre 2014 e 2022.

Tabela 14 - Histórico de nível de serviço ao navio nos berços AL 01 e AL 02, período 2014 - 2022.

Porto de Santos	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Alamoas 1	251%	301%	262%	355%	239%	367%	377%	217%	238%
Alamoas 2	322%	356%	337%	443%	317%	276%	437%	222%	213%

d) **Movimentação Mínima Exigida - MME:** Conforme metodologia explicitada em capítulo próprio deste ato.

22. Definição do alpha para cálculo da movimentação mínima exigida - MME

22.1 O indicador de quantidade de carga movimentada por meio aquaviário, denominado Movimentação Mínima Exigida - MME tem por objetivo criar mecanismos de compartilhamento de risco entre o Poder Concedente e o arrendatário, utilizando-se de métrica pré-definida.

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

22.3 Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento **STS08**, utilizou-se a movimentação histórica regional observada de derivados de petróleo no sistema Comex Stat do ano de 2000 a 2022.

22.4 Quanto à metodologia, em atendimento à recomendação exarada no Acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário, utilizou-se a metodologia do Value at Risk (VaR) histórico para um grau de confiança de 95%. A seguir, apresentam-se as bases de dados do ComexStat consideradas para os produtos.

Tabela 15 - Movimentação de derivados e etanol entre 2022 e 2002 (em quilos), Sistema ComexStat.
Fonte: Elaboração própria.

Produto	2022	2015	2010	2005	2002
Derivados - Total Nacional (IMPO e EXPO)	40.933.729.476	20.431.147.837	22.004.740.424	14.351.961.711	17.188.252.289
Álcool - Total Nacional (IMPO e EXPO)	2.197.623.162	1.910.323.180	1.584.024.103	2.080.843.905	632.705.231

Notas: [1] Códigos SH4: 2710 e 2207

22.5 A partir desses dados calcula-se o Value at Risk (VaR) histórico (Complexo Portuário de Santos) para um grau de confiança de 95%, conforme metodologia abaixo:

Tabela 16 - Demanda Média Projetada por Produto, em mil toneladas

Complexo Portuário de Santos - Demanda Projetada		
Produto	Média 2025 a 2049	%
Derivados	6.096.828	74,05%
Álcool	2.136.992	25,95%
Total	8.233.820	100,00%

22.6 No caso do arrendamento **STS08**, chega-se a um VaR de -32,78%. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo $(1 - \text{VaR})$, equivalente a 67,22% aplicado sobre a demanda projetada.

22.7 Após identificar o redutor que definirá a MME, aplica-se o mesmo à série de projeção de demanda micro para o arrendamento portuário. De acordo com as premissas adotadas, a MME para a área de arrendamento **STS08** está exposta na **Tabela 17**.

Tabela 17 - Movimentação Mínima Exigida para a área STS08. Fonte: Elaboração própria, dados diversos

ANO	Granel Líquido (em toneladas)	
	Demandas Micro Tendencial	Movimentação Mínima Exigível (MME)
2025	0	0
2026	0	0
2027	0	0
2028	311.969	209.705
2029	635.841	427.413
2030	971.977	653.363
2031	1.185.075	796.608
2032	1.204.927	809.952
2033	1.225.330	823.667
2034	1.245.996	837.558
2035	1.267.104	851.747
2036	1.281.752	861.594
2037	1.296.620	871.588
2038	1.311.570	881.637
2039	1.326.773	891.857
2040	1.342.094	902.155
2041	1.352.055	908.851
2042	1.362.132	915.625
2043	1.372.028	922.277
2044	1.381.911	928.920
2045	1.391.795	935.564
2046	1.411.374	948.726
2047	1.431.254	962.089
2048	1.451.439	975.657
2049	1.471.934	989.434
Redutor α		-32,78%

23. Da Análise de Reversibilidade dos Bens Existentes

23.1 Atualmente, a área é classificada como *brownfield*, anteriormente ocupada por estruturas permanentes. Portanto, o empreendimento será construído em terreno com estruturas já existentes, contendo 23.199m³ de capacidade em 4 tanques existentes, os quais serão entregues a APS pela Petrobras em 12/2024.

23.2 As estruturas da Autoridade Portuária e as da antiga arrendatária que são reversíveis à Autoridade Portuária, bem como os equipamentos da antiga arrendatária que não são reversíveis, estão presentes na área de arrendamento **STS08**.

23.3 É válido destacar que os ativos não reversíveis à Autoridade Portuária não foram indenizados à Petrobras, que opera provisoriamente nos dois primeiros anos contratuais, cabendo, portanto, a retirada pela proprietária (Petrobrás) assim que concluída a fase de transição. Dessa forma, esses ativos não passarão a integrar os ativos disponíveis para o futuro arrendamento do **STS08**.

23.4 É premissa do estudo, para fins de análise econômico-financeira, que todos os investimentos listados no Capex (Anexo C-2: Capex) e os ativos existentes na área de arrendamento serão reversíveis à Autoridade Portuária ao término do contrato.

23.5 Os ativos que serão entregues ao futuro arrendatário em suas condições atuais, sendo responsabilidade deste realizar os investimentos necessários para a operação adequada e eventuais melhorias. A lista completa de ativos existentes está na Seção E – Financeiro.

23.6 O futuro arrendatário também será responsável pelos investimentos do estudo para melhoria operacional, segurança do Terminal, expansão de capacidade estática, segregação das operações na área delimitada e instalação do sistema de recepção/expedição terrestre.

24. Plano de Transição Operacional das Áreas

24.1 Considerando a necessidade de se garantir a operação do terminal durante a fase de transição, buscou de forma majoritária, na fase de implantação/transição i) consolidar as operações então existentes no Terminal STS08A, resguardando a continuidade da operação por meio do acréscimo de áreas provisórias e ii) implementar a expansão de capacidade nas áreas até então desocupadas que irão integrar o Terminal **STS08**; e iii) expansão do sistema Aquaviário da Alamoá pelo STS08A, por meio da construção do novo píer contemplando o quinto e sexto berços de atracação, possibilitando as operações da Petrobrás (com exceção de GLP) ocorram nos novo píer (AL 05 e AL05).

24.2 Nesse sentido, segue quadro descritivo, reproduzido na **Tabela 18**, com o detalhamento das etapas de transição para os Terminais **STS08** e **STS08A**.

Tabela 18 - Regra de Transição prevista para implantação dos Terminais STS08 e STS08A Fonte: –APS, 2023.

Etapas	Período	Descrição
Etapa de Transição	2023 - 2025 (3 anos)	STS08A: recebeu área inicial de 343.926m ² , equivalente a sua área definitiva de 297.349m ² (capacidade estática operacional de 229.864m ³ para derivados de petróleo e 83.002m ³ para “GLP”) mais área provisória de 46.577m ² (capacidade estática operacional de 39.525m ³ para derivados de petróleo), a fim de resguardar a continuidade da operação portuária; realização de investimentos de aperfeiçoamento operacional e segurança do Terminal; realização de investimentos de expansão de capacidade estática (capacidade estática de 24.380m ³ para derivados de petróleo) e segregação das operações na área definitiva; e segregação do licenciamento, tudo no prazo limite de 2 anos ; observação: exerce provisoriamente a continuidade da operação portuária integral então existente. Ao final de 2024 devolverá a área provisória para que a Autoridade Portuária possa disponibilizá-la ao arrendatário do terminal STS08 , de forma a restar sua área de arrendamento definitiva de 297.349m ² ; em 2025 passa a exercer operação portuária com capacidade estática total 254.24 m ³ para derivados de petróleo e 83.002m ³ para “GLP”).
	2025 - 2027 (3 anos)	STS08: receberá área de 152.324 m ² ; realização da fase investimentos (instalação de novos tanques de armazenamento, com capacidade estática total de 119.760m ³ - 67.500m ³ + 52.260m ³ - para derivados de petróleo e etanol; instalação de novas linhas de dutos (inclusive internas); instalação de quatro novas praças de bombas, <i>pipe rack</i> , duas novas estações de carregamento, duas novas estações de descarregamento, investimentos em área comum do Porto Organizado; e segregação do licenciamento, tudo no prazo limite de 3 anos ; observação: sem operação portuária. Ao iniciar ao arrendamento em 2025 , o STS08 já contará com a área de 69.961m ² - área (com capacidade estática de 23.199 m ³) previamente operada de modo transitório pelo terminal STS08A - totalizando 152.324 m ² e capacidade estática de 142.959 m ³ , que serão utilizados a partir de 2028. Observa-se que da área de 69.961m ² que será disponibilizada em 12/2024 pelo STS08A, 4 (quatro) dos 6 (seis) tanques são reversíveis a APS de modo que serão disponibilizados 23.199 m ³ (dos 39.525 m ³) ao futuro Arrendatário do STS08 , sendo os dois tanques de diesel não reversíveis (que somam 16.326m ³) retirados pela Petrobrás (STS08A) até 12/2024.
Situação Definitiva	2027	STS08A: conclusão da construção do novo píer Alamoia, contemplando dois novos berços (AL05 e AL06) e da obra de dragagem de aprofundamento dos novos berços e área de acessos aos berços até o final de 2027 .
	2028	STS08A: entrada em operação do 5º e 6º berço da Alamoia.
	2028 - 2049 contratual	STS08: Uma vez concretizada a saída da Petrobras para o novo píer, inicia-se a fase operacional do terminal STS08 : passa a exercer operação portuária com capacidade estática total (142.959m ³ para derivados de petróleo e etanol). observação: início de operação portuária .

24.3 Na situação definitiva, o Terminal **STS08** consistirá em um total de 15 tanques de acordo com o arranjo conceitual proposto, com uma capacidade estática total de 142.959m³ para armazenamento de derivados de petróleo e etanol (equivalente a 127.233 toneladas).

24.4 Desse total previsto, os ativos novos correspondem a nove tanques a serem implantados pelo futuro arrendatário.

24.5 Outros quatro tanques são de propriedade da Autoridade Portuária e outros dois tanques estão enquadrados como não reversíveis a Autoridade Portuária, no total de seis tanques existentes. Esses tanques existentes estão provisoriamente cedidos ao STS08A até o fim de 2024 para resguardar a continuidade da operação portuária.

24.6 Quanto aos ativos não reversíveis localizados na área destinada ao futuro **STS08**, é importante ressaltar que na modelagem original a Petrobras iria transferir esses ativos para o **STS08**.

24.7 Nessa nova versão, os bens não reversíveis deverão ser retirados da área, sem prejuízo de o futuro arrendatário do **STS08** e da Petrobras (STS08A) realizarem transação privada para a eventual aquisição dos ativos. A área onde esses tanques estão localizados será disponibilizada ao **STS08** no início do contrato de arrendamento em 2025, permitindo que os tanques existentes entrem em operação a partir do início de 2028.

24.8 É válido observar que os tanques existentes serão entregues pela Petrobras em condições operacionais, uma vez que ela está realizando manutenções para recuperar os tanques que estavam inativos. Durante a fase de transição (2023 - 2027), não está prevista operação portuária para o Terminal **STS08**.

24.9 Nesse período, o foco estará na realização das obras de desenvolvimento do terminal e na implantação inicial de 119.760m³ de capacidade de armazenamento. Além dos tanques mencionados, também estão presentes sistemas de tubulações e bombeamento correspondentes, sistemas de carga e descarga de caminhões, investimentos em áreas comuns do porto, espaços administrativos e instalações de utilidades.

24.10 A partir de 2028, o Terminal **STS08** iniciará a operação dos 119.760 m³ implantados na fase de transição, além de utilizar os 23.199m³ existentes na área que estavam temporariamente sendo operados pelo STS08A. Isso totalizará 142.959 m³.

24.11 Todos os ativos existentes devem ser considerados em seu estado de conservação atual, e os interessados podem incluir esses ativos em suas propostas.

25. Verificação dos aspectos concorenciais

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

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

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

26. Composição da receita média unitária

26.1 As estimativas de preço para os terminais de granéis líquidos têm por objetivo remunerar as atividades realizadas nos terminais, tais como armazenagem e recepção e todos os demais serviços associados. Apenas pagando esse preço, uma carga poderia ser processada no terminal sem depender de serviços assessórios.

26.2 A definição de preços para remuneração das atividades é utilizada no âmbito do estudo de viabilidade, sem reflexos para o contrato a ser celebrado, devendo constar na matriz de riscos contratuais a liberdade de preços à arrendatária.

26.3 O estabelecimento do nível de preços que será efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pela arrendatária, observada a dinâmica de preços de mercado.

26.4 Vale esclarecer que nos portos brasileiros existem dois tipos de instalações de movimentação e armazenagem de combustíveis: os terminais aquaviários e as bases de distribuição.

26.5 Os terminais aquaviários realizam majoritariamente operações portuárias, recebendo as embarcações, realizando embarque, desembarque e armazenam por um determinado prazo. Este tipo de terminal presta serviço a terceiros mediante remuneração.

26.6 Esta atividade é regulamentada pela ANP via Resolução nº 881/2022. O Art. 3º garante o livre acesso a terceiros da seguinte forma:

O operador deve prestar serviços de movimentação e de armazenagem de produto regulado, permitindo a qualquer interessado o acesso ao terminal, mediante remuneração, em condições não discriminatórias entre os diversos carregadores, inclusive o carregador proprietário.

26.7 Por imposição regulatória, os terminais aquaviários são obrigados a manter os sítios eletrônicos atualizados, com as seguintes informações:

- i. Disponibilidades (capacidades);
- ii. Tarifas/preços de referência para serviços padronizados;
- iii. Condições gerais de serviço do terminal;
- iv. Histórico dos volumes mensais movimentados no Terminal nos últimos 12 (doze) meses, por produto e por ponto de recepção e de entrega.

26.8 Já as bases de distribuição são operadas pelas empresas distribuidoras de combustíveis e podem ou não contratar um terminal aquaviário para as operações de berço. A tarefa principal das bases é o abastecimento da região através de seus postos de combustíveis. Neste caso, trata-se majoritariamente de empreendimentos voltados a operações realizadas entre empresas de mesmo grupo econômico.

26.9 Para fins de modelagem do arrendamento **STS08**, considerando sua vocação natural na movimentação de derivados de petróleo e etanol e outros adotam-se preços por tonelada diferenciados para os principais fluxos e tipos de serviços que

serão prestados aos usuários, definido com base em tabelas de preços divulgadas de acordo com a Portaria ANP n.º 881/2022, que estabelece que os preços dos terminais devem:

- i. Refletir as modalidades dos serviços e a complexidade das operações;
- ii. Considerar os volumes envolvidos, incluindo perdas e sobras admissíveis;
- iii. considerar as especificidades de cada produto movimentado;
- iv. considerar a carga tributária vigente;
- v. considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;
- vi. não ser discriminatórias;
- vii. não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou a outras instalações;
- viii. não incorporar subsídios de qualquer espécie, ou contrapartidas; e
- ix. considerar os custos de operação e manutenção de cada terminal, isoladamente, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento realizado.

26.10 Para a definição do preço adequado para o presente EVTEA, a estratégia adotada foi a pesquisa em demonstrações contábeis auditadas e receita aferida unicamente de suas atividades no cais santista. Com base nessa premissa, identificou-se cinco terminais cuja operação e demonstrativos eram aderentes. Contudo cada um desses resultados ocorreu em datas-bases monetárias distintas. Portanto, para comparar-los em igualdade, é necessário primeiro corrigir cada faturamento anual pelo IPCA correspondente, resultando na seguinte série histórica, representada na

Tabela 19.

Tabela 19 - Série de Receita Bruta real anual dos terminais no Porto de Santos. (Data-base 12/2022).

Fonte: Elaboração própria, a partir dos respectivos demonstrativos contábeis.

ROB (R\$ mil)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Média
Stolthaven	61.521	82.776	90.640	111.994	119.915	125.532	111.105	117.550	117.404	104.271
Adonai	32.093	41.686	51.575	95.974	96.026	93.562	91.530	83.337	103.527	76.590
Ageo	201.369	156.937	168.737	262.637	253.155	247.440	296.790	261.026	211.935	228.892
Ageo Norte	72.529	156.937	168.737	174.114	242.124	244.984	203.630	165.049	230.505	184.290
Ageo leste	0	0	0	0	0	18.131	83.597	74.474	84.697	58.734

26.11 Na sequência, foi realizada a divisão entre a receita bruta média pela movimentação. Entretanto, se apenas considerarmos a movimentação, terminais com menor giro terão um valor unitário superior àqueles de mais alto giro, dado que cada unidade movimentada pelos terminais de baixo giro permaneceu no tanque por mais tempo.

26.12 Dessa forma, é importante ressaltar a relevância do resultado de aluguel de armazenagem para o resultado desse tipo de terminal. Em pelo menos um caso, o terminal da Adonai Química traz seu faturamento segmentado por natureza, possibilitando avaliar a relevância da armazenagem em seu resultado, demonstrando que, em um período de dois anos³, 95% da receita bruta do terminal está associado diretamente à armazenagem do produto, conforme reproduzido na **Tabela 20**.

³ Anos de 2020 e 2021.

Tabela 20 - Nota explicativa número 16. Balanço Adonai química doe exercício de 2021
 Fonte: Elaboração própria, a partir dos respectivos demonstrativos contábeis e IBGE

16. Receitas operacionais líquidas:	2021	2022
Armazenagem		
Serviços portuários		
Inertização		
Serviços diversos		
Total receita operacional bruta	74.475	
ISS		
PIS e COFINS		
Descontos e abatimento		
Total impostos		
Total		

26.13 Portanto, partindo do pressuposto que esse tipo de concentração é comum em todos os demais terminais, conclui-se que uma normalização proporcional ao giro seria adequada. Em outras palavras, o terminal cuja estadia média é de 2 meses, terá o dobro de faturamento de um terminal com apenas 1 mês, tudo mais constante.

26.14 O resultado dessa normalização estatística resulta nos seguintes valores unitários em termos de volume e giro mensal, conforme **Tabela 21**.

Tabela 21 - Memorial de cálculo para composição da receita média unitária considerada. Elaboração própria, a partir dos respectivos demonstrativos contábeis.

Terminal	Receita Real média (2014 - 2022)	Movimentação Média (2014-2022)	Giro Médio (2014-2022)	Receita Unitária (R\$/t/mês)
Stolthaven	104.270.730	700.202	1,81	82,14
Adonai	76.589.953	314.764	2,8	86,99
Ageo	228.891.711	1.521.396	1,75	85,9
Ageo Norte	184.289.876	1.195.607	1,09	141,31
Ageo leste	65.224.695	542.954	1,2	100,03
Receita unitária				99,27
Giro mensal considerado				1
Inflação cumulada 12/2022 - 10/2023				1,037480118
Receita unitária considerada				102,99

26.15 A partir das premissas adotadas para determinação do preço efetivo dos serviços, chega-se ao valor de R\$ 102,99 por tonelada para fins de modelagem.

27. Demonstração da incorporação nos EVTEA's de modelos que expressam e estimulam a concorrência inter e intraportos

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

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

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

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

28. Capital social mínimo e abertura de sociedade de propósito específico - SPE.

28.1 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.

28.2 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.

28.3 Tendo esse princípio como justificativa, a obrigatoriedade de que o capital social seja de, no mínimo, 7% do valor do contrato, possui relação direta com esse princípio, pois permite que o futuro arrendamento portuário possa se estabilizar, notadamente nos primeiros anos de atividade.

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

28.5 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.

28.6 Assim, entende-se como imprescindível a exigência de um capital social mínimo, conforme valores definidos (7% do valor do contrato), bem como a sua parcial integralização antes da celebração do contrato, de modo a não comprometer a saúde financeira do contrato de arrendamento, principalmente nos primeiros anos de atividade, fato que vai ao encontro do planejamento definido para o setor, ou seja, do interesse público.

28.7 Entende-se que percentual adequado de integralização é de 50%. A fixação deste percentual decorreu de contribuições encaminhadas em audiência pública. Uma

delas foi feita pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia, que expôs a importância de se garantir disponibilidade financeira para cumprimento das obrigações iniciais do contrato. Por outro lado, aduziu que a obrigação de integralização total implica uma disponibilidade de caixa considerável, que pode afastar eventuais interessados.

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

28.9 No que se refere às regras de estabelecimento de SPE deverá ser adotado o previsto na Resolução Normativa nº 49/2021 da -ANTAQ, ou seja, deverá ser exigido do futuro vencedor a constituição de SPE como condição prévia à celebração do contrato, ou alternativamente poderá constituir de unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, na forma e no grau de detalhamento previsto no art. 8º da Resolução Normativa nº 49/2021 da ANTAQ, nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade - CFC, em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem.

29. Da ausência de previsão contratual de revisões quinquenais

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

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

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

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

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

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

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

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

[...] IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas; [...] Art. 29. Incumbe ao Poder Concedente:

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

29.3 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.

29.4 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.

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

29.6 Então, de um lado temos a concessionária com sua remuneração fixada pelo Poder Concedente e de outro a arrendatária com a sua remuneração livre definida ao sabor do mercado. Fica claro que a necessidade de revisão ordinária é para a manutenção da saúde financeira do concessionário ou até mesmo compartilhar algum ganho de eficiência com os usuários. Conforme leciona o Mestre Sérgio Guerra, o reequilíbrio se presta para manter a igualdade que o Poder Concedente e o concessionário estipularam na assinatura do contrato e que deve perdurar por todo vínculo sendo uma garantia da concessionária. Continua o professor: "Aliás, se assim

não fosse especialmente levando-se em consideração os poderes reconhecidos no contrato administrativo à parte governamental, o Poder Público não encontraria contratantes".

29.7 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".

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

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

29.10 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.

29.11 Quanto aos normativos da ANTAQ, preliminarmente, a Norma aprovada pela Resolução nº 3.220-ANTAQ não prevê a obrigação de inclusão de cláusula sobre a revisão ordinária. O texto normativo prevê que, na inexistência de previsão contratual, a revisão do contrato de arrendamento será realizada a cada 5 (cinco) anos. Essa norma foi elaborada nos idos anos de 2013, onde havia um conceito de concessão para o arrendamento, definição totalmente afastada hoje. Vide a Lei nº 12.815/2013, que deixou cristalina essa diferenciação:

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

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

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

29.13 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.

30. Definição da taxa interna de retorno referencial em 9,92%

30.1 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, por meio de metodologia estabelecida na Acórdão ANTAQ nº 329/2022.

31. Justificativa para os parâmetros ambientais

31.1 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:

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

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

31.3 A área denominada **STS08** localiza-se no bairro da Alamoia, Estado de São Paulo, na margem direita do canal de navegação do Porto Organizado de Santos.

31.4 A região de entorno do **STS08** é composta por porção de vegetação e pelo canal de navegação do Estuário de Santos ao Norte, terminais que movimentam granéis líquidos ao Sul e Leste e áreas vegetadas a Oeste.

31.5 A área proposta para o **STS08** perfaz um total de 152.324 m².

31.6 No Terminal, o abastecimento de água é feito pela concessionária local, a energia elétrica é fornecida pela Companhia Paulista de Força e Luz - CPFL e os efluentes líquidos sanitários, após tratamento na Estação de Tratamento de Esgoto - ETE existente na área, são lançados em corpo d'água receptor (estuário), sendo dispensados pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica - DAEE do Estado de São Paulo - DAEE de outorga para lançamento. Para verificação do atendimento aos padrões de qualidade para o lançamento, são realizadas análises dos parâmetros contemplados pela Resolução CONAMA n.º 430/2011 e pelo Decreto Estadual n.º 8.468/1976.

31.7 De acordo com os estudos de engenharia realizados, o Terminal **STS08** deverá manter a atividade atualmente desenvolvida, ou seja, movimentação e armazenamento de derivados de petróleo, com ampliação de estruturas e equipamentos, de forma a viabilizar o incremento da capacidade de armazenamento e movimentação.

31.8 Na **Tabela 22** a seguir é apresentada a documentação disponibilizada em novembro de 2019 e setembro de 2020, referente à situação do licenciamento ambiental do Terminal, incluindo certificações, além do Porto de Santos.

*Tabela 22 - Documentação avaliada referente à área **STS08**. Fonte: Elaboração própria.*

Documentação do Terminal	Órgão Emissor	Objeto	Emissão	Validade
LO nº 18002881	CETESB/SP	Transporte dutoviário	23/01/2018	04 anos
LO nº 1.382/2017- Retificada (concedida a CODESP)	IBAMA	Porto organizado de Santos, incluindo a infraestrutura de proteção e acesso aquaviários, bem como as operações de dragagem	-	05 anos
Certificado nº BRO32332	Certificadora Bureau Veritas	ISO 9.001:2008	05/07/2019	04/07/2022
Certificado nº BRO32334	Certificadora Bureau Veritas	ISO 14.001:2004	05/07/2019	04/07/2022
Certificado nº BRO32333	Certificadora Bureau Veritas	OHSAS 18.001:2007	05/07/2019	11/03/2021

Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV	INERCO/TRANSPETRO	Elaboração de EIV - Terminal Aquaviário de Santos - SP	14/06/2019	-
Relatório de Conclusão da Remediação	PETROBRAS e ESTRE Ambiental	Terminal Aquaviário de Santos - SP – Área da Bacia de Contenção do Tanque 301	01/12/2016	-
Plano Mestre COMPLEXO PORTUÁRIO DE SANTOS	MINFRA	Suporte no Planejamento do Setor Portuário Nacional	Fev/2019	-
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - 2012-2024	Porto de Santos/SEP/MINFRA	Planejamento estratégico da ocupação das áreas públicas	Jul/2020	-

Nota: A LO atual não abrange a área total planejada para o Terminal **STS08** e permanecerá sob responsabilidade da Petrobras.

31.9 A **Figura 6** a seguir apresenta a delimitação aproximada da área atualmente arrendada à Petrobras (SSZ 49), incluindo a administração provisória da parcela que será destinada ao **STS08** (SSZ 47) quando da sua operacionalização.

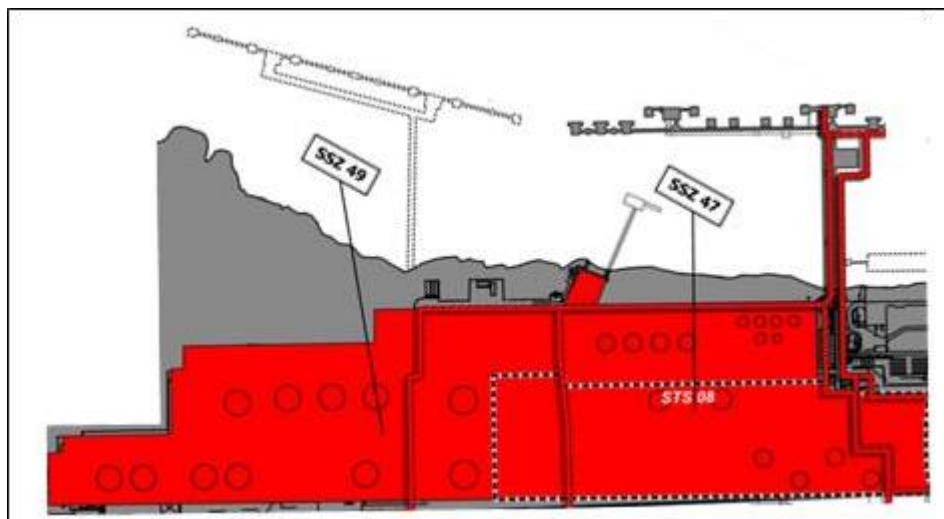


Figura 6 - Delimitação da área atualmente arrendada à Petrobras. Fonte: APS.

31.10 Com relação à verificação in loco na área **STS08**, às entrevistas realizadas nos dias 16 e 17/10/2019, às contribuições recebidas nas Audiências Públicas relativas ao processo de arrendamento original desse terminal e às reuniões realizadas em setembro/2020 com a ANTAQ, as informações foram compiladas, analisadas e apresentadas nos tópicos a seguir, que sintetizam as informações relevantes para a definição do diagnóstico preliminar da área:

- Estruturas existentes e evidências ou indícios de potenciais contaminações ou de não conformidades ambientais:

Conforme documentação fornecida pela APS, verificou-se que para parte da área do **STS08** foi contratado serviços de investigação ambiental para área outrora destinada ao armazenamento temporário de resíduos, em conformidade com a Decisão de Diretoria CETESB nº 038/2017/C, que dispõe sobre a aprovação do "Procedimento para a Proteção da Qualidade do Solo e das Águas Subterrâneas", da revisão do "Procedimento para o Gerenciamento de Áreas Contaminadas" e estabelece "Diretrizes para Gerenciamento de Áreas Contaminadas no Âmbito do Licenciamento Ambiental".

- Avaliação visual do entorno, riscos potenciais para a qualidade ambiental da área ou de área circunvizinha:

A região de entorno do empreendimento é composta por vegetação e pelo canal de navegação do Estuário de Santos ao norte, terminais que movimentam granéis líquidos ao sul e leste, e áreas vegetadas a oeste.

Há riscos potenciais às áreas circunvizinhas devido às atividades de movimentação/armazenamento de granéis líquidos (químicos diversos), principalmente devido ao risco de eventuais vazamentos.

- Entrevistas e reuniões técnicas:

Foram realizadas consultas com área de Meio Ambiente da administração do Porto Organizado de Santos, bem como foram levantados os documentos relacionados à

atividade e ao atual arrendatário, no que se refere aos aspectos ambientais, naquilo que cabe à situação em análise.

32. Identificação de passivos ambientais

32.1 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.

32.2 Para a avaliação dos potenciais passivos ambientais na área do terminal **STS08** foram levantadas informações, evidências ou indicação de conflitos existentes entre essa área e o entorno, tendo sido realizado:

32.2.1 Vistoria técnica na área de interesse em 2019: evidências ou indícios de potenciais contaminações ou não conformidades ambientais;

32.2.2 Levantamento por meio de dados secundários, do histórico de contaminação da área de estudo.

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

32.4 Conforme documentação analisada, verificou-se que para parte da área do **STS08** foi contratado serviços de investigação ambiental para área outrora destinada ao armazenamento temporário de resíduos, em conformidade com a Decisão de Diretoria CETESB n.º 038/2017/C, que dispõe sobre a aprovação do "Procedimento para a Proteção da Qualidade do Solo e das Águas Subterrâneas", da revisão do "Procedimento para o Gerenciamento de Áreas Contaminadas" e estabelece "Diretrizes para Gerenciamento de Áreas Contaminadas no Âmbito do Licenciamento Ambiental".

32.5 A fim de atender aos normativos municipais, será necessário um novo Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, cuja elaboração e execução ficará a cargo do arrendatário.

33. Prazo para identificação de passivos não conhecidos

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

34. Conclusão

34.1 O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura de procedimento licitatório de área situada no Porto de Santos/SP, denominada **STS08**, destinada à movimentação e à armazenagem de Granéis Líquidos, no Complexo Portuário de Santos, no âmbito do planejamento do Governo Federal.

34.2 Em linhas gerais, a modelagem proposta para embasar o referido processo licitatório corresponde à atualização dos estudos realizados pela Autoridade Portuária de Santos e pela então Empresa de Planejamento Logístico (EPL), atualmente Infra S/A, em junho de 2020. Naquela ocasião, a modelagem proposta foi considerada pouco atrativa, haja vista a inexistência de interessados em assumir a área do arrendamento aos moldes originalmente propostos, conforme [Comunicado Relevante nº 47/2021](#), do Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários da ANTAQ.

34.3 Dessa forma, o presente estudo se concentra em revisitar os parâmetros que contribuíram para a baixa atratividade do Leilão, dentre as quais, cabe destacar:

- (i) Atualização da situação atual da área, tais como: dimensão da área, layout, tipo de carga, acessos, inventários de bens existentes, operação etc.;

- (ii) Atualização das premissas operacionais do estudo: demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, câmbio, impostos, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
- (iii) Desconsideração de operação por dutos: Essa alteração implica na desconsideração do item relativo à conexão do **STS08** ao sistema de dutos da refinaria do orçamento de implantação. Além disso, há também consequência para a capacidade dinâmica do terminal, uma vez que o giro de armazenagem e a capacidade terrestre serão reduzidos substancialmente;
- (iv) Desconsideração do tanque 6 previsto na Fase 2 da modelagem original: Na modelagem original, previa-se a construção de seis novos tanques na segunda fase do empreendimento, representando uma expansão de capacidade estática de 57.220m³. Entretanto, na análise de dimensionamento na seção anterior, concluiu-se que a construção do t-6 não seria mais necessária. Dessa forma, esse estudo prevê um aumento de tancagem na segunda fase de 52.260m³;
- (v) Conexão aos berços AL 03 e AL 04: Previu-se a conexão aos demais berços no sistema Alamoá, visando a flexibilidade operacional.
- (vi) Atualização dos cronogramas: Considerando a assunção do STS08A em 30/12/2022 e o início da concessão do **STS08** no início de janeiro de 2025, faz-se necessário atualizar os cronogramas de separação das áreas e da implantação dos novos investimentos.

34.4 Ante ao exposto, constata-se que a modelagem revisada do terminal **STS08** foi concebida conforme um conjunto de diretrizes orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos portos e terminais portuários brasileiros.

34.5 O Chamamento Público nº 01/2023, realizado exclusivamente através de consulta ao mercado, teve como objetivo primordial averiguar a existência de interessados na área STS08, sendo que, na existência de um único interessado, estaria legitimado a contratação de forma direta, ou na hipótese de dois ou mais

interessados, iniciar-se-ia os trâmites para abertura de procedimento licitatório da modalidade leilão.

34.6 Em resposta aos resultados obtidos, deverão ser iniciadas pela Autoridade Portuária de Santos (APS) as providências necessárias para a condução do procedimento licitatório, em conformidade com os procedimentos estabelecidos. Dessa forma, sugerimos ao Diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação que caso de acordo com as diretrizes expostas neste Ato Justificatório e com o EVTEA Versão Final, submeta-os à aprovação do Diretor Presidente da Autoridade Portuária de Santos para posterior envio à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, com vistas a obtenção de autorização para abertura de consulta e audiência públicas.

BRUNO FELIPE TOLINO
GRECCO:34187025898

Digitally signed by BRUNO
FELIPE TOLINO
GRECCO:34187025898
Date: 2024.05.15 18:11:58
-03'00'

Bruno Felipe Tolino Grecco
Superintendente de Planejamento Portuário

LEANDRO GORNI
CABRAL:277284
52819

Assinado de forma digital
por LEANDRO GORNI
CABRAL:27728452819
Dados: 2024.05.15
18:15:56 -03'00'

Leandro Gorni Cabral
Superintendente de Relações Comerciais

MARIA EDUARDA
MARQUES LUIZ
ASCARIZ:397059
53805

Assinado de forma digital
por MARIA EDUARDA
MARQUES LUIZ
ASCARIZ:39705953805
Dados: 2024.05.15
18:09:58 -03'00'

Maria Eduarda Ascariz
Gerente de Modelagem