

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

NOTA TÉCNICA Nº 008/2026 – GARR/APPA

Protocolo: 21.083.302-1

Interessado: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA – APPA

Referências: Processo MPOR nº 50050.007185/2025-22

 Assunto: Nota técnica para licitação de área **PAR05**, localizada no Porto Organizado de Paranaguá/PR, destinada a movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos de origem vegetal.

Sumário

1.	OBJETIVO	2
2.	INTRODUÇÃO.....	2
3.	CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS PARA AS LICITAÇÕES DO PAP	6
4.	DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO PAR05.....	9
5.	<i>DUE DILIGENCE</i> JURÍDICA	18
6.	APLICAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES E CONTRATOS AOS CERTAMES DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS (LEI Nº 14.133/2021).....	19
7.	JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO – “MAIOR VALOR DE OUTORGA”	22
8.	JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DE OUTORGA	23
9.	DO PAGAMENTO DO VALOR DE OUTORGA.....	24
10.	VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE DAS LICITAÇÕES.....	24
11.	VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO.....	25
12.	DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL – EVTEA DA ÁREA PAR0525	
13.	DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEA’S DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULA A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS.....	27
14.	CONSIDERAÇÃO DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS NOS EVTEAS.....	27
15.	CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO E COMPETIÇÃO.....	28
16.	FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS	30
17.	VERIFICAÇÃO DOS ASPECTOS CONCORRENCIAIS	31
18.	JUSTIFICATIVA PARA ADOÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADAS NO PAR05 E SUA FUNDAMENTAÇÃO.....	31
19.	JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE “PREÇO TETO”	33
20.	DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO	40

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


 ECOPORTS
PUBLIC CERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

21.	FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO	43
22.	CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO - SPE.....	44
23.	UTILIZAÇÃO DO VALUE AT RISK (VaR) PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL.....	45
24.	DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 7,89%	48
25.	JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS	48
26.	OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL	52
27.	ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS.....	53
28.	CONCLUSÃO	54

1. OBJETIVO

- 1.1. A presente Nota Técnica tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura da licitação de área localizada no Porto Organizado de Paranaguá/PR, denominada **PAR05**, destinada à movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos Vegetais no âmbito do planejamento da APPA e do Governo Federal.

2. INTRODUÇÃO

- 2.1. Primeiramente, cumpre esclarecer que as políticas públicas constituem princípios, objetivos, metas e programas que orientam a atuação do Estado e dos agentes públicos e privados, devendo ter por finalidade precípua, a alocação eficiente de recursos, com vistas à satisfação do interesse público.
- 2.2. Conforme Martins (2011), tais políticas podem ser intituladas como 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, se dão por meio de diversas espécies de programas, diretrizes e atos normativos, e constituem, assim, as políticas de governo.
- 2.3. Ainda, de acordo com Martins:

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

Nessa esteira, cumpre ainda repisar o conceito de políticas de governo. São elas definidas pelo governante e têm como pano de fundo o cenário político, econômico e social que se apresenta durante um dado mandato eletivo. As políticas de governo

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECOPORTS
PERSPECTIVES

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

podem ser fixadas por Lei ou por outro ato normativo (ex. Decreto), estando, contudo, sujeitas a modificações constantes ao longo do mandato. Trata-se, assim, do próprio programa de governo e deve refletir, na medida do possível, as promessas exaradas durante a campanha eleitoral.

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

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

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

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

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

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

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

6. 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.

7. 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

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

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. [...]

8. 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.

9. 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.

10. 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.

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

- 2.4. No cerne do novo arcabouço jurídico encontra-se a instituição de medidas, com vistas a assegurar a realização dos investimentos em infraestrutura portuária necessários e garantir a expansão da capacidade para fazer frente ao crescimento do setor. Nesse sentido, para a realização desses objetivos, o novo marco legal previu três mecanismos de implementação das políticas públicas estabelecidas pelo governo, a saber: i) novos arrendamentos, mediante a realização de procedimentos licitatórios; ii) instalação de novas instalações privadas e ampliação dos empreendimentos já existentes; e iii) prorrogações antecipadas de contratos de arrendamentos vigentes.
- 2.5. Observa-se que, os referidos mecanismos, em especial os novos arrendamentos, denotam estratégias para a alavancagem de investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, proporcionando maior eficiência operacional ao setor e reduzindo custos aos usuários.
- 2.6. No tocante aos novos arrendamentos, objeto desta Nota, foi anunciado em 2012 – primeiramente em 15 de agosto e, em segundo momento, em 6 de dezembro –, o módulo portuário do Plano de Investimentos em Logística (PIL - Portos), acompanhado pela edição da Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012 (posteriormente convertida na Lei 12.815/2013), e pelas Portarias-SEP/PR nº 15, de 15/2/2013 e nº 38, de 14/3/2013.
- 2.7. Assim, o Governo Federal definiu os empreendimentos dentro dos portos marítimos organizados passíveis de serem licitados, incluindo novas áreas (*greenfields*), contratos de arrendamentos vencidos e, num primeiro momento, a vencer até 2017.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

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

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

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

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

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

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

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

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

2.9. Por meio do Contrato APPA e VALEC nº 093/2024, de 06 de novembro de 2024, e das OS's nº 339/2024 e nº 064/2025, a APPA instou a INFRA S.A a iniciar o estudo do terminal portuário **PAR05**, de modo a servir como base à abertura do procedimento licitatório.

2.10. Há que se destacar que os estudos que embasam 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 APPA, seguindo suas prerrogativas como Autoridade Portuária, bem como Poder Concedente.

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

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

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 2.13. A partir desse formato, os interessados tem flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de gerar a movimentação exigida pelo edital.
- 2.14. 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.
- 2.15. Em novembro/2025, a INFRA S.A/VALEC encaminhou a primeira versão do estudo da área PAR05, acompanhada da NT nº 39/2025-INFRASA. A versão original foi submetida à análise das áreas técnicas da APPA.
- 2.16. Com base nas premissas apresentadas pelas áreas técnicas, a GARR elaborou a NT nº 003/2026, contendo os principais pontos de ajustes ao Estudo originalmente apresentado. A Nota Técnica foi encaminhada à INFRA AS em 03 de fevereiro, via ofício 066/2026-APPA.
- 2.17. Dessa forma, a INFRA apresentou a rev.01 do estudo, via ofício nº 66/2026-INFRASA, contemplando as respectivas seções ajustadas e a Nota Técnica nº 5/2026-INFRASA, sendo a versão considerada para fins de análise na presente Nota Técnica.

3. CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS PARA AS LICITAÇÕES DO PAP

- 3.1. Ao longo do exercício de 2012, intensificaram-se as discussões sobre a alteração do Marco Regulatório então em vigor, a Lei nº 8.630/93. O diagnóstico, à época, era de que havia a necessidade de se conferir maior ênfase na execução de investimentos privados nos portos, com vistas ao aumento da capacidade de movimentação dos portos e terminais brasileiros, seja por implantação de novas instalações, seja pela melhoria da infraestrutura das instalações com contratos vigentes, resultando isso no aumento da competição do setor, em melhoria da eficiência na prestação dos serviços portuários, conseqüentemente, a redução do chamado “Custo Brasil”.
- 3.2. Sob a vigência do marco regulatório anterior, até o final de 2012, estimava-se que quase uma centena de contratos de arrendamentos portuários necessitava de providências por parte do Poder Público, em razão da proximidade de seu termo contratual ou em virtude de estarem efetivamente vencidos.
- 3.3. O Governo Federal, por meio da Casa Civil, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Ministério da Fazenda, Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), ANTAQ, dentre outros atores, coordenou diálogos com toda a comunidade portuária, visando elaborar o desenho do novo marco, que contempla o arrendamento de áreas nos portos organizados.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 3.4. A Nova Lei dos Portos, dispendo sobre a exploração de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. A nova Medida Provisória revogou a Lei nº 8.630/93, alterando significativamente as regras referentes aos arrendamentos portuários.
- 3.5. Dentre as alterações trazidas pela MP nº 595/2012, destacam-se as mudanças no critério de julgamento das licitações e a redefinição de competências da Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR - que assumiu o papel de Poder Concedente, e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, como poder fiscalizador e regulador e responsável pela realização das licitações e das administrações portuárias, responsáveis por apoiarem essas atividades.
- 3.6. Tendo por base sua nova competência estabelecida pela citada MP, a SEP/PR, no intuito de definir as áreas com potencial de realização de licitações nos portos brasileiros, iniciou levantamento junto às autoridades portuárias, por meio do Ofício Circular nº 22/2013/SEP, de 29 de janeiro de 2013.
- 3.7. Com base nesse levantamento e a partir dos diálogos com os diversos atores portuários, foram mapeadas 159 áreas passíveis de serem arrendadas ao setor privado e suas respectivas necessidades de investimento.
- 3.8. Os critérios estabelecidos para a escolha das áreas do Programa de Arrendamentos Portuários foram:

A existência de contratos vencidos e a vencer até 2017, tendo em vista que esse prazo foi considerado razoável para que as licitações ocorressem, já considerando o ineditismo do caso e os imprevistos eventuais em processos licitatórios de arrendamentos. Até 2017, poder-se-ia então realizar novos levantamentos com outra “data de corte” estabelecida, para a elaboração de nova rodada de licitações, conforme conveniente. Foram identificadas 117 áreas nessa condição, conforme indicado na Tabela 01:

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

Tabela 01 - Áreas para licitação no PAP

Eventuais áreas livres *greenfield* em relação à quais havia sinalização de interesse.

- 3.9. Foi então publicada a Portaria SEP nº 15, de 15 de fevereiro de 2013, comunicando que a SEP/PR havia publicado, em seu sítio eletrônico (www.portosdobrasil.gov.br), as informações relativas aos empreendimentos dentro dos Portos Marítimos Organizados, passíveis de serem licitados¹, conforme previsto no art. 49 da Medida Provisória nº 595/2012. (Anexo I).

¹ Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/arrendamentos/areas-passiveis-de-arrendamento-definidas-pela-portaria-sep-pr-15>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 3.10. É importante observar nas tabelas apresentadas que as áreas que apresentavam disponibilidade imediata foram aquelas que, à época da publicação da portaria, estavam com seus contratos vencidos ou eram áreas *greenfield*.
- 3.11. Deu-se assim ampla publicidade às áreas potenciais para novas licitações, possibilitando que empresas interessadas apresentassem Manifestações de Interesse em realizar estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para subsidiar os procedimentos licitatórios, dentre elas a Estruturadora Brasileira de Projetos – EBP, que por meio da Portaria SEP nº 38, de março de 2013, foi autorizada, sem exclusividade, a desenvolver projetos e/ou estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e operacional, levantamentos e investigações dos novos contratos de arrendamentos dos terminais portuários. A citada portaria foi precedida por análise técnica e jurídica.
- 3.12. Consoante consta nos Blocos de Projetos e no Termo de Referência para o Desenvolvimento dos Estudos, respectivamente Anexos I e II da Portaria SEP/PR nº 38/2013, o objeto da autorização era o desenvolvimento de estudos referentes a 159 áreas de arrendamentos dentro de portos públicos passíveis de serem licitadas, bem como de duas concessões, a saber, Imbituba e Manaus, para entrega no prazo de 225 dias a contar da publicação da Portaria.
- 3.13. Nesse sentido, as áreas portuárias contempladas no escopo da Portaria em tela foram originalmente distribuídas em 04 blocos, a saber: **Bloco 01:** os Portos de Santos/SP, Belém/PA, Santarém/PA, Outeiro/PA, Miramar/PA e Vila do Conde/PA; **Bloco 02:** os portos de Salvador/BA, Aratu/BA, São Sebastião/SP e Paranaguá/PR; **Bloco 03:** os portos de Cabedelo/PB, Fortaleza/CE, Itaqui/MA, Santana/AP, Maceió/AL, Recife/PE e Suape/PE, e **Bloco 04:** os portos de Itaguaí/RJ, Itajaí/SC, Niterói/RJ, Porto Alegre/RS, Rio de Janeiro/RJ, Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Manaus/AM, São Francisco do Sul/SC e Vitória/ES.
- 3.14. Optou-se por priorizar no Bloco 1 do programa as áreas do Porto de Santos, considerando sua importância estratégica para a economia nacional, por se tratar do maior porto público brasileiro, e as áreas dos portos da Companhia Docas do Pará, tendo em vista a recente prioridade dada pelo Governo para a melhoria das soluções logísticas em direção ao Arco Norte brasileiro, principalmente no que se refere aos granéis vegetais.
- 3.15. Também se vislumbrou uma divisão de blocos que levasse em conta questões geográficas (por exemplo, portos das regiões norte e nordeste no bloco 3 e portos das regiões sul e sudeste no Bloco 4), o que naquele momento tornou mais eficiente a elaboração dos estudos, já que foram demandadas visitas e levantamentos de informações *in loco* por parte das equipes responsáveis.
- 3.16. É importante ressaltar que foram recebidas mais de 3.000 propostas de melhorias aos documentos disponibilizados no período de Consulta Pública. Todas as contribuições foram avaliadas e muitas foram incorporadas.
- 3.17. Como já mencionado, foram realizados de forma resumida, no âmbito do TCU, os seguintes procedimentos de acompanhamento referentes ao Programa de Arrendamentos Portuários:
- a) houve a publicação do Acórdão nº 3.661/2013, condicionando a publicação dos editais de licitação do Bloco 1 do PAP à adoção de 19 condicionantes;

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- b) após a apresentação de complementações e justificativas e de pedido de reexame pela SEP/PR, foi atestado o cumprimento de 15 das 19 condicionantes, no Acórdão nº 1.555/2014, na sequência, o Deputado Augusto Rodrigues Coutinho de Melo opôs Embargos de Declaração contra o Acórdão nº 1.555/2014, que foram rejeitados pelo Acórdão nº 0828/2015;
- c) por fim, mais de um ano e meio após os estudos e minutas de editais de licitação terem sido enviadas à Corte de Contas, foi atestado o cumprimento das 4 condicionantes que ainda estavam pendentes, por meio do Acórdão nº 1.077/2015, liberando-se as licitações do Bloco 1 do PAP, desde que cumpridos certos requisitos (os quais foram atendidos).
- 3.18. Após a decisão de submeter apenas estudos referentes à Fase 1 do Bloco 1 do PAP, consideradas áreas prioritárias, e após esclarecimentos finais prestados pela SEP/PR, foi exarado o Acórdão nº 2.413/2015, atestando, como já mencionado, que “não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo concessório do Bloco 1, Fase 1, do programa de arrendamentos portuários”.
- 3.19. Vale lembrar que em 2019, através do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019, após alcançar os índices estabelecidos pela Portaria nº 574/2018, a Autoridade Portuária – APPA tornou-se a Poder Concedente.
- 3.20. A área **PAR05** consta no Anexo I do 3º Termo Aditivo do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019, que contempla o cronograma de ações da Autoridade Portuária.
- 3.21. Além disso e para fins de manutenção do ordenamento já estabelecido a Autoridade Portuária como competente para realizar os leilões que anteriormente eram praticados pela Antaq, criou sua própria comissão de licitação através da Portaria nº 036/2024-APPA (vigente), denominada Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP, tendo inclusive, já realizado 07 leilões nos mesmos moldes estabelecidos, os quais contemplam as áreas PAR12, PAR32, PAR50, PAR09, PAR14, PAR15 e PAR25.

4. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO PAR05

- 4.1. A área denominada **PAR05**, localizada no Porto de Paranaguá-PR, destina-se à movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos Vegetais, em alinhamento aos instrumentos de Planejamento – Plano Mestre e Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – vigentes, no âmbito da APPA e do Governo Federal.
- 4.2. Abaixo a localização da área em questão no Porto de Paranaguá-PR:

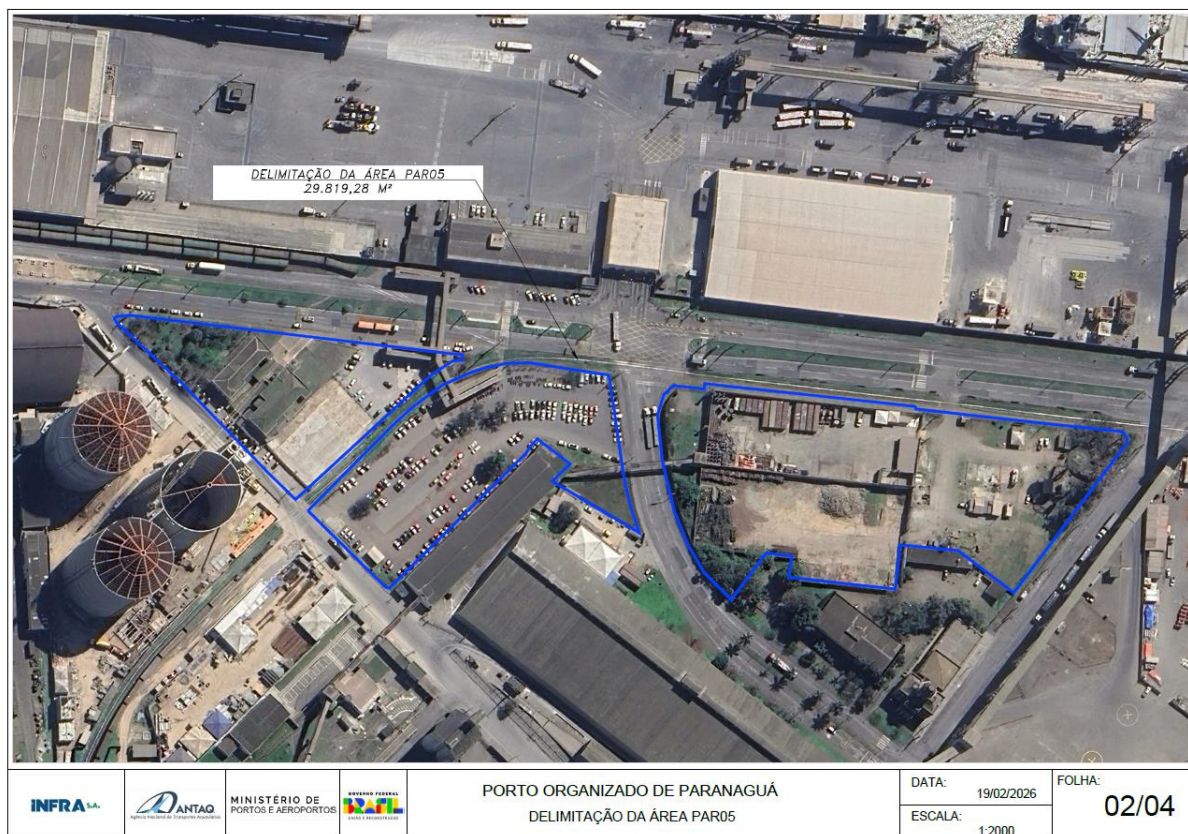
Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS


Figura 01: Área de arrendamento PAR05 – Porto de Paranaguá/PR.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

- 4.3. O terreno destinado ao arrendamento PAR05 é caracterizado por área *brownfield* (previamente ocupada por estruturas permanentes). Portanto, o empreendimento será executado sobre terreno com estruturas existentes.
- 4.4. A superfície total da área a ser disponibilizada ao futuro arrendatário é de 29.819 m² (vinte e nove mil, oitocentos e dezenove metros quadrados), sendo composta por 06 áreas classificadas atualmente como ANOP – Área Não Afeta às Operações Portuárias, como segue na tabela:

Item	Área	Quantitativo	Unid.	Fonte
01	ANOP 12	6.336,13	m ²	Levantamento Fundiário – Consórcio GSA, 2023
02	ANOP 09			
03	ANOP 01			
04	ANOP 08			
05	ANOP 07	8.054,54	m ²	Levantamento Fundiário – Consórcio GSA, 2023
06	ANOP 03	15.428,59	m ²	Levantamento Fundiário – Consórcio GSA, 2023
	Total	29.819,28	m²	

Tabela 02: Descrição das áreas PAR05.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br/ | LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

4.5. Para melhor entendimento, segue ilustração da área que compõe o futuro arrendamento **PAR05**,



indicando as áreas ANOP's.

Figura 02: Composição da Área de arrendamento PAR05 – ANOP's

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

4.6. O reordenamento das áreas ANOP's supracitadas está previsto no PDZ atualmente vigente do Porto Organizado de Paranaguá, no horizonte de curto prazo. Dessa forma, passarão a integrar a área operacional PAR05, conforme segue:

Tabela 7 – Reordenamento espacial para as áreas dos terminais portuários/instalações de armazenagem e movimentação no horizonte de curto prazo

Número da Área/Instalação	Nome/ Identificação da Área	Área (m²)	Perfil de Carga	Tipo de Instalação
PAR 05	Junção áreas ANOP 01 + ANOP 03 + ANOP 07 + ANOP 08 + ANOP 09 + ANOP 12	33.141	Granel sólido vegetal	Terminal portuário/ instalação de armazenagem/ movimentação

Tabela 03 - Reordenamento das áreas ANOP's para composição da Área de arrendamento PAR05 – ANOP's

Fonte: PDZ – Porto de Paranaguá

4.7. Com relação as áreas ANOP01, ANOP03, ANOP07, ANOP08, ANOP09 e ANOP12, a serem disponibilizadas para o projeto **PAR05**, informamos que foi considerado o levantamento patrimonial realizado em 2023, amparado pelo levantamento Fundiário da área, que considera suas limitações (muros) atualmente instaladas.

4.8. Vale destacar que as projeções de áreas ocupadas por galerias e torres de transferências, destinadas ao sistema transportador de correias, que **passam em área pública**, não estão

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECO PORTS
 RECERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

acrescentadas a área delimitada ao arrendamento (29.819,28m²). Entretanto, todo o sistema transportador locado em área pública são bens do arrendamento, sem adição de área.

- 4.9. Será necessária redefinição da poligonal por parte da Portos do Paraná, tendo em vista a existência de divergências entre os limites físicos do terreno e sua vizinhança, bem como em relação à poligonal georreferenciada do Porto.
- 4.10. Na modelagem do estudo, todas as construções e instalações atualmente presentes serão demolidas para viabilizar a implantação do terminal portuário.
- 4.11. Cumpre destacar que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA foi elaborado pela INFRA S.A seguindo as práticas adotadas no setor portuário nacional para a exploração de áreas, estando apto a ser utilizado em procedimento licitatório.
- 4.12. As premissas neste ponto expostas serviram como diretrizes do Poder Concedente/APPA à INFRA S.A na construção da modelagem do **PAR05**. Ainda, reiteramos que se tratam de premissas iniciais na modelagem do **PAR05**, como instrumento referencial e balizador do certame licitatório, não afastando futuras adequações/correções ao estudo.
- 4.13. Sendo assim, de acordo com a Tabela 04, foram adotadas as seguintes premissas na elaboração do EVTEA do **PAR05**:

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECOPORTS
PÚBLICAMENTE CERTIFICADO

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

PREMISSAS	DESCRIÇÃO																								
Variável de seleção do Leilão	Maior Valor de Outorga, definida por meio de diretriz do Poder Concedente.																								
Prazo contratual	35 anos																								
Receita média por unidade por tipo de produto movimentado	R\$ 42,00 por tonelada de soja, farelo de soja e milho. R\$ 59,98 por tonelada de malte, cevada e trigo. Consultar detalhes na Seção B – Estudo de Mercado.																								
Pagamentos a Agências Governamentais	Calculado de tal forma que o Valor Presente Líquido - VPL do Projeto seja igual à zero.																								
(Valor de Arrendamento) Divisão Fixo / Variável	50% fixo / 50% variável, definida por meio de diretriz do Poder Concedente.																								
WACC	9,92% a.a., conforme Acórdão N° 329-ANTAQ, de 30 de Maio de 2022.																								
Previsões de demanda	Desenvolvidas como parte da análise do estudo de mercado. Consultar as projeções na Seção B – Estudo de Mercado.																								
Cenário considerado	Tendencial (Base)																								
MME	Banda de variação calculada em 26,11% para os grãos e 21,59% para os cereais, aplicável sobre a movimentação prevista no cenário tendencial.																								
Capex	Custos de Capital elaborados como parte da análise de engenharia. Consultar Seção C - Engenharia e Anexo E-1 para as projeções e premissas relativas aos investimentos e à depreciação dos ativos.																								
Programas de incentivos considerados	REIDI.																								
Opex	Custos Operacionais elaborados como parte da análise da operação. Ver Seção D - Operacional e Anexo E-1 para as projeções e premissas.																								
Despesas com Estudo/Leilão	Estudo: R\$ 426.986,50 (06/2025), considerado no fluxo de caixa. Leilão: R\$ 750.220,93 (06/2025), considerado no fluxo de caixa.																								
Método tributação	Otimização do método tributário (Lucro Real / Lucro Presumido)																								
Necessidade de Capital de Giro	Considera os seguintes ativos e passivos circulantes e seus respectivos prazos para receber e pagar: <table border="1" data-bbox="688 1611 1251 1735"> <thead> <tr> <th>RUBRICA</th> <th>PRAZO</th> <th>%</th> <th>APLICADA SOBRE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Contas a Receber</td> <td>15 dias</td> <td>4,1%</td> <td>Receita Operacional Líquida</td> </tr> <tr> <td>Impostos a Recuperar</td> <td>15 dias</td> <td>4,1%</td> <td>Receita Operacional Líquida</td> </tr> <tr> <td>Estoques</td> <td>15 dias</td> <td>4,1%</td> <td>Receita Operacional Líquida</td> </tr> <tr> <td>Contas a Pagar</td> <td>15 dias</td> <td>4,1%</td> <td>Despesas/custos operacionais</td> </tr> <tr> <td>Impostos</td> <td>15 dias</td> <td>4,1%</td> <td>Despesas/custos operacionais</td> </tr> </tbody> </table>	RUBRICA	PRAZO	%	APLICADA SOBRE	Contas a Receber	15 dias	4,1%	Receita Operacional Líquida	Impostos a Recuperar	15 dias	4,1%	Receita Operacional Líquida	Estoques	15 dias	4,1%	Receita Operacional Líquida	Contas a Pagar	15 dias	4,1%	Despesas/custos operacionais	Impostos	15 dias	4,1%	Despesas/custos operacionais
RUBRICA	PRAZO	%	APLICADA SOBRE																						
Contas a Receber	15 dias	4,1%	Receita Operacional Líquida																						
Impostos a Recuperar	15 dias	4,1%	Receita Operacional Líquida																						
Estoques	15 dias	4,1%	Receita Operacional Líquida																						
Contas a Pagar	15 dias	4,1%	Despesas/custos operacionais																						
Impostos	15 dias	4,1%	Despesas/custos operacionais																						
Outros parâmetros-chave																									
- Moeda do modelo	R\$																								
- Valores das previsões	Em termos reais																								
- Data base	06/2025																								

Tabela 04 - Premissas do projeto PAR05.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br/ | LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

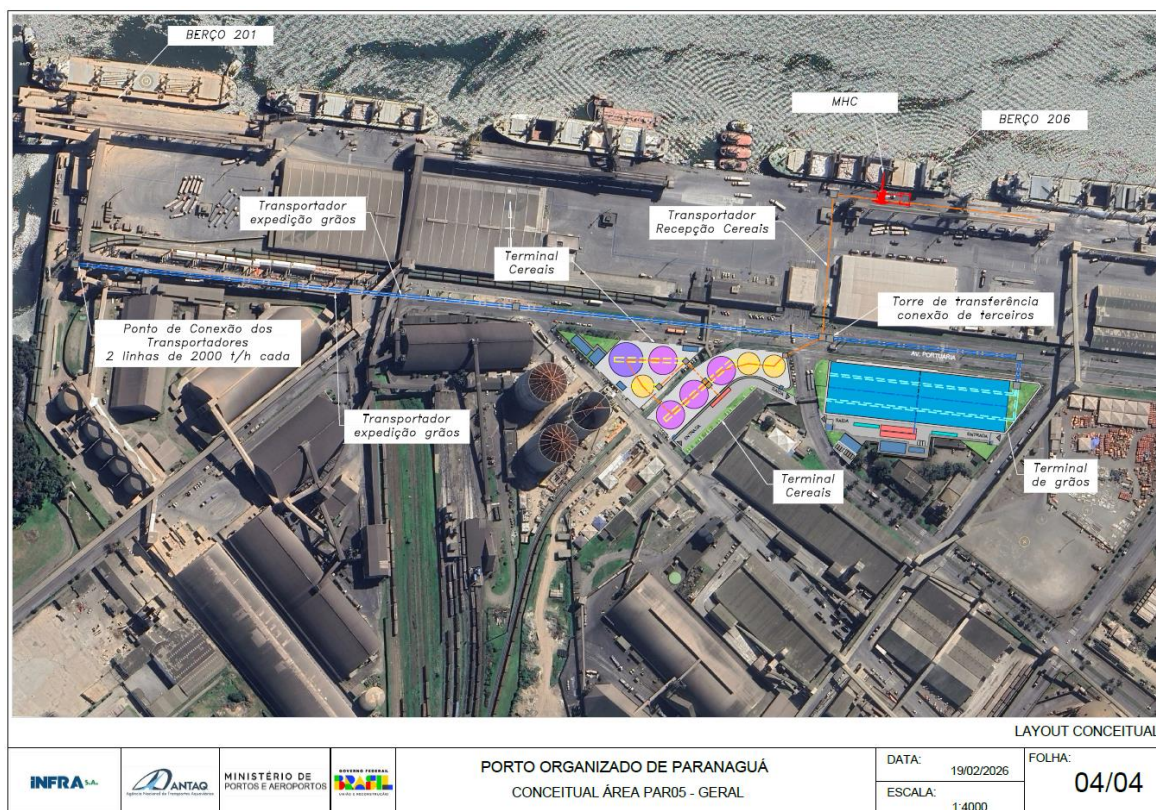
- 4.14. As atividades desenvolvidas na área de arrendamento **PAR05** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2022) do Porto Organizado de Paranaguá.
- 4.15. A Autoridade Portuária elaborou projeto de um Novo Corredor de Exportação Oeste, contemplando um novo Píer em formato “F”, que tem como objetivo ampliar as estruturas civis com novos berços de atracação, potencializando a capacidade de movimentação de granéis sólidos no Porto de Paranaguá.
- 4.16. O projeto tem premissa de que os transportadores de correia do novo corredor serão alimentados por distintos transportadores vindos de diversos terminais de operadores portuários, assim os granéis seriam transportados por correias na região do Cais Oeste, seguindo pela ponte de acesso, interligadas por torres de transferência, que possibilitam a mudança de sentido de encaminhamento da carga de granel sólido, e descarregam em navios por torres pescante.
- 4.17. Portanto, o Porto de Paranaguá está recebendo investimentos em instalações e equipamentos, pertinentes a primeira fase do projeto, que incluem a construção de um novo Píer para expedição de granéis sólidos vegetais, contemplando dois berços com equipamentos com capacidade nominal de 4.000 t/h por berço e sistemas transportadores equivalentes a 4.000 t/h.
- berço F1 (berço interno, Píer “F”) público;
 - berço F2 (berço externo, Píer “F”) uso exclusivo PAR09;
- 4.18. A área de arrendamento **PAR05** será atendida pelos **berços 201, F1 e 206** do Porto de Paranaguá, sendo os berços 201 e F1 destinados à exportação de grãos e o berço 206 para o recebimento de cereais.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS


Figura 03: Conceitual área PAR05

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. – 2026

- 4.19. Referente à estrutura existente do cais berço 206, destinado à movimentação de cereais, existe a possibilidade de a estrutura demandar investimentos para reforço estrutural, para possibilitar operações com equipamentos de descarregamento de navio.
- 4.20. A Autoridade Portuária contratou uma empresa para realizar a avaliação estrutural de todo o cais, desde o berço 201 ao 214. A previsão de entrega dessa avaliação é para **abril de 2026**. Essa avaliação indicará se será necessária qualquer intervenção no berço 206 para utilização de MHC, e em caso positivo, conterà orçamento para tal reforço, que **deverá ser executado pelo futuro arrendatário do PAR05**.
- 4.21. Para utilização do berço 206, caberá ao futuro arrendatário a realização de investimentos para aquisição e instalação de equipamentos de desembarque de navios, tipo garra – *grab Shipunloader* com capacidade nominal individual mínima de 1.000 t/h, com dimensões para atender embarcação de projeto tipo Panamax e correspondente moega de recepção no cais equipada com funil ecológico.
- 4.22. A partir do MHC, o produto será descarregado em uma moega ecológica móvel, que fará a transferência para o transportador de correia. A partir desse ponto, toda a movimentação será mecanizada, por meio de transportadores de correia e elevadores de canecas, até a estocagem nos silos.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br/ | LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 4.23. O berço 201 foi recentemente modernizado pela Autoridade Portuária para ampliar a capacidade de movimentação e resolver um antigo déficit que impedia um aumento da produtividade das operações. Para a modernização foi necessário à ampliação em 100 metros de extensão do cais, permitindo a atracação de navios de maior porte e melhorias da prancha operacional com aquisição e instalação de dois novos carregadores de graneis com capacidade nominal individual de 2.000 t/h.
- 4.24. Para a modelagem do estudo **PAR05**, foram considerados investimentos em instalações e equipamentos necessários para o terminal, de modo a alcançar a capacidade dinâmica de **2.2 milhões de toneladas ano** para embarque de navios (**grãos**) e **900 mil toneladas ano** para desembarque de navios (**cereais**), considerando as seguintes relações de investimentos mínimos:

MOVIMENTAÇÃO DE GRÃOS

- Implantação de capacidade estática mínima de 115.000 toneladas (153.340 m³);
- Transportadores de correias para expedição aquaviária (duas linhas com capacidade individual 2000 t/h);
- Transportadores de correias para recepção rodoviária (linha com capacidade 600 t/h);
- Balança de fluxo, elevador de canecas e torres de transferência;
- Pavimentação e drenagem;
- Sistema de combate a incêndio;
- Cercamento;
- Subestação;
- Balanças rodoviárias;
- Tombadores de caminhões;
- Edificações;
- Gates; e
- Demolições.

MOVIMENTAÇÃO DE CEREAIS

- Guindaste de navios tipo MHC com capacidade nominal de 1000 t/h;
- Moega de cais ecológica equivalente a capacidade do MHC;
- Implantação de capacidade estática mínima de 78.224 toneladas (97.753 m³);
- Transportador de correias para recepção aquaviária (capacidade nominal 1000 t/h);
- Transportadores de correias para expedição rodoviária (linha com capacidade 500 t/h);

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- Balança de fluxo, elevador de canecas e torres de transferência;
- Pavimentação e drenagem;
- Sistema de combate a incêndio;
- Cercamento;
- Subestação;
- Tulha de carregamento de caminhões;
- Edificações;
- Gates; e
- Demolições.

4.25. O cálculo de capacidade em cada subsistema de operação é apresentado em maiores detalhes no capítulo “Compatibilização da Capacidade Futura do Empreendimento” do EVTEA, Seção C - Engenharia.

4.26. Com relação aos valores, a Tabela 05 apresenta o resumo dos resultados chave do modelo, tais como: receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, valor de remuneração inicial, Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL) com um prazo de 35 anos, os quais possuem data base jun/2025.

Receita Bruta Global	R\$ 4.097.067 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 789.071 k
Investimento Total	R\$ 581.050 k
Despesa Operacional Total	R\$ 1.556.987 k
Movimentação Total (t)	85.952 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 147,2 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 1,12
Valor de Remuneração inicial	R\$ 21.785 k
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	7,89%
Valor Presente Líquido do Projeto	-R\$ 65.175
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o Imposto	8,77%
Valor Presente Líquido do Projeto	-R\$ 37.249 k

Tabela 05 - Principais resultados do projeto PAR05.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

4.27. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, ressalta-se que durante o processo de atualização dos estudos, e em todas as suas fases, tais como: Elaboração de Estudos, Pré Audiência Pública, Pós Audiência Pública, Pré análise TCU, Pós Análise TCU, sempre são realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc.) junto à Autoridade Portuária/Poder Concedente, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Agência Nacional de

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECO PORTS
 RECERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

Transportes Aquaviários - ANTAQ e demais órgãos competentes, conforme o caso, para identificação de possíveis litígios judiciais ou outras alterações que possam impactar no andamento da licitação.

5. DUE DILIGENCE JURÍDICA

- 5.1. Neste tópico são analisados os potenciais passivos jurídicos referentes à área objeto de estudo. Trata-se de relatório de *due diligence* legal com o objetivo específico de identificar entraves à licitação ou custos decorrentes de obrigações envolvendo a área a ser licitada.
- 5.2. Especificamente, busca-se identificar situações que possam frustrar o certame licitatório ou gerar obrigação de ressarcimento por parte do poder público ou da futura arrendatária. Essa avaliação envolve a análise do histórico contratual da atual titular do contrato de exploração do terminal, a definição dos bens operacionais que poderão ser disponibilizados na licitação, análise de processos judiciais, administrativos ou, ainda, tratativas extrajudiciais que possa impactar o futuro empreendimento.
- 5.3. Esses levantamentos visam identificar situações como:
 - a) possibilidade de prorrogação ou manutenção do contrato atual, mediante liminar judicial ou outro instrumento;
 - b) existência de bens não reversíveis, passíveis de serem retirados do terminal ou indenizados pela futura arrendatária;
 - c) investimentos não amortizados realizados pela atual titular, que possam gerar direito à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual; e
 - d) outros fatores que possam gerar impactos jurídicos em relação à área a ser licitada.
- 5.4. Para a realização desses levantamentos, são feitas análises dos instrumentos contratuais ou acordos vigentes, se o caso, bem como informações da Autoridade Portuária, do Ministério de Portos e Aeroportos e da ANTAQ, especialmente no que diz respeito à existência de ações judiciais, administrativas ou procedimentos extrajudiciais envolvendo a área.
- 5.5. Esse relatório não visa fornecer ao mercado avaliação exaustiva de todos os aspectos que envolvem o negócio. Assim, os interessados, caso julguem necessário, deverão realizar seus próprios levantamentos visando avaliar os potenciais riscos ao negócio, além daqueles destacados no levantamento e nos estudos.
- 5.6. Não foram identificados processos incidentes sobre a área **PAR05**, embora se trate de área *brownfield*, inexistem contratos vigentes, conforme informações fornecidas pela Autoridade Portuária, que recaiam sobre o referido perímetro. Dessa forma, não há impedimentos jurídicos ou operacionais ao pleno prosseguimento da futura licitação prevista para o projeto.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

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

- 6.1. A modalidade de licitação adotada para os arrendamentos portuários foi a do leilão, conforme expressamente autorizado pelo art. 6º, §1º, da Lei Federal nº 12.815, de 05 de junho de 2013.
- 6.2. A partir de janeiro de 2024, as licitações e contratações públicas passaram a ser regidas pela nova Lei de Licitações e Contratos, Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, portanto, faz-se imperioso tecer algumas considerações a respeito da mudança legislativa para os procedimentos licitatórios de instalações portuárias públicas.
- 6.3. A licitação observará o que dispõem a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, adotará e observará o disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.
- 6.4. Primeiramente, cabe esclarecer que a modalidade de licitação adotada para os arrendamentos no setor segue sendo a do Leilão, conforme expressamente autorizado pelo §1º do art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013, não alterado pela nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos:

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

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

- 6.5. Contudo, a novel legislação revogou a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, que instituía o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC, e cuja aplicação subsidiária era permitida às licitações do setor portuário, conforme art. 66 da citada Lei de Portos:

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

- 6.6. No entanto, apesar da revogação, os procedimentos antes previstos na lei do RDC, de grande importância para os certames licitatórios de arrendamento, foram incluídos na Lei nº 14.133, de 2021, inclusive o que previa como modo de disputa a apresentação de lances públicos, prática favorável aos resultados dos projetos de concessão portuária.
- 6.7. A fim de facilitar a visualização, segue quadro comparativo:

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

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

Tabela 06 - Comparativo entre a Lei nº 12.462, de 2011 e a Lei nº 14.133, de 2021

- 6.8. Portanto, a possibilidade de apresentação de lances públicos segue encontrando respaldo legal, assegurando maior competitividade ao certame e maior vantagem às ofertas apresentadas pelos interessados no arrendamento portuário.
- 6.9. Por oportuno, importante descrever, mesmo que de forma breve, a dinâmica dos lances públicos.
- 6.10. No cumprimento das etapas dos leilões, os proponentes deverão apresentar 3 (três) volumes de documentos, quais sejam:
- O 1º volume apresentará as declarações preliminares, documentos de representação e a garantia de proposta;
 - O 2º volume, a proposta pelo arrendamento; e
 - O 3º volume, os documentos de habilitação.
- 6.10.1. Na Sessão Pública, o diretor irá solicitar à Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP o 2º volume de cada proponente, com as propostas pelo arrendamento, para a posterior abertura. Após, o diretor dirá o valor da proposta, que corresponderá ao valor de outorga.
- 6.10.2. Existindo duas ou mais propostas, ocorrerá a sessão de propostas à viva-voz, sendo que estão aptas a participar desta etapa as proponentes que estejam entre as 3 (três) maiores propostas daquele arrendamento e/ou as proponentes cujo valor da proposta seja igual ou superior a 90% do valor do maior valor de outorga do respectivo arrendamento.
- 6.10.3. 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.
- 6.10.4. Em outro ponto, caso ocorra empate das propostas escritas, e não sendo efetuadas as propostas à viva-voz, a classificação será definida através de sorteio promovido pelo diretor da sessão, observado o disposto na legislação concernente.
- 6.11. O arranjo acima descrito para a etapa em viva-voz é extremamente vantajoso para a Administração Pública, pois:

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


 ECOPORTS
 RECERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

a) considerando a diferença mínima entre as propostas escritas, os proponentes ganham uma nova chance para vencer a disputa promovendo uma maior concorrência e igualdade entre os competidores, e;

b) considerando que a regra impõe que a proposta em viva-voz deva ser superior à proposta escrita, e a outra que impede oferecimento de valor idêntico a outra proposta, ocorrerá, consequentemente, a elevação do valor de outorga final.

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

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

Tabela 07 – Comparativo da disputa inicial e por viva-voz em STM04.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A.

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

a) O valor final ofertado em viva-voz do vencedor foi 62% superior ao primeiro valor por ele apresentado; e

b) O terceiro colocado na apresentação de propostas iniciais pode disputar a área ofertando um valor que quase lhe garantiu a vitória, apenas 1,09% inferior ao lance vencedor e 215% do valor ofertado por ele inicialmente.

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

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

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

a) ato que defira ou indefira pedido de pré-qualificação de interessado ou de inscrição em registro cadastral, sua alteração ou cancelamento;

b) julgamento das propostas;

c) ato de habilitação ou inabilitação de licitante;

d) anulação ou revogação da licitação;

e) extinção do contrato, quando determinada por ato unilateral e escrito da Administração;

II - (...); § 1º Quanto ao recurso apresentado em virtude do disposto nas alíneas “b” e “c” do inciso I do caput deste artigo, serão observadas as seguintes disposições:

I - (...);

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

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECOPOINTS
 RECERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

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

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

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

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

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

6.18. 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 em outras formas de contratação.

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

6.20. A publicação do Edital se enquadrará, no que couber, na Lei nº 14.133/2021, com as respectivas fundamentações.

7. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO – “MAIOR VALOR DE OUTORGA”

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

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

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 7.2. Desse modo, o dispositivo legal em questão não oferece nenhum impedimento para a adoção de qualquer outro critério de julgamento, desde que esteja previsto no edital de licitação e tenha previsão em regulamento.
- 7.3. O Decreto nº 8.033/2013 vai mais longe e prevê explicitamente em seu art. 9º, inciso VII, o maior valor de outorga como critério de licitação.
- 7.4. 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.).
- 7.5. Ademais, o fato de o critério de maior valor de outorga já ter sido utilizado em grande parte das licitações do setor portuário, facilita a identificação de 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.
- 7.6. 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 ineficazes do ponto de vista alocativo, gerando leilões dos quais não resulta a melhor destinação possível para os escassos ativos portuários. Em situações como estas, não há forma mais eficiente de se realizar a escolha do melhor operador para um determinado ativo público que adjudicar àquele que se dispõe a pagar mais pelo ativo.
- 7.7. Além disso, o **“maior valor de outorga”** é um critério de julgamento de licitação costumeiramente utilizado na maioria dos países (desenvolvidos e em desenvolvimento), o que traz maior atratividade para investidores por ser de conhecimento pleno do mercado. Ademais, o critério em questão tem ampla aplicação nos setores aeroportuário, rodoviário (leilões anteriores a 2013) e de energia (petróleo).
- 7.8. Do exposto, conclui-se que os argumentos apresentados nos itens acima justificam e motivam a utilização para maior valor de outorga no arrendamento em questão.

8. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DE OUTORGA

- 8.1. Preliminarmente, cabe ressaltar que o “Maior Valor de Outorga”, critério de julgamento previsto no art. 9º, inciso VII, do Decreto nº 8.033/2013, tem sido o critério adotado pelo Poder Concedente, em face de sua vantajosidade.
- 8.2. O parcelamento do pagamento do Valor de Outorga proposto pela proponente vencedora é uma estratégia adotada pelo Poder Concedente assegurada no inciso II do Art. 16 da Lei nº 12.815/2013, para atrair interessados, uma vez que este mecanismo impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


 ECOPORTS
 PUBLIC CERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 8.3. Para as novas outorgas, a APPA/Poder Concedente adotará a seguinte condição para o pagamento do valor de outorga:
- O pagamento integral do Valor da Outorga final proposto, em **parcela única** a ser paga de forma prévia à celebração do contrato, na hipótese de o valor ser inferior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais).
 - O parcelamento do pagamento do Valor da Outorga proposto pela Proponente Vencedora, na hipótese de o valor ser acima de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), sendo uma entrada de 25% (vinte e cinco por cento) a ser paga de forma prévia à celebração do contrato, e as demais em 05 (cinco) parcelas anuais.

9. DO PAGAMENTO DO VALOR DE OUTORGA

- 9.1. Conforme previsto no Art. 3 da Lei nº 12.815/2013, a exploração dos portos organizados e instalações portuárias brasileiras devem ter como objetivo o aumento de competitividade e do desenvolvimento do País, sempre seguindo as diretrizes de expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura assim como o estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos.
- 9.2. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (BID) ofertado pelo licitante vencedor do **PAR05** deverá ser pago à APPA/Poder Concedente, considerado como receita portuária, conforme previsão do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019.
- 9.3. Ressalte-se que a diretriz de pagamento de outorgas (BID) às Autoridades Portuárias foi estabelecida com o objetivo de fortalecer as infraestruturas portuárias através da geração de receitas para investimentos e que o instrumento em questão já foi analisado pelo mercado, através de Audiências Públicas, e pelo Tribunal de Contas da União – TCU nos leilões de arrendamentos portuários que precederam o projeto.

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

- 10.1. Conforme determinação TCU do Acórdão nº 3.661/2013, foi incluído o valor de ressarcimento do EVTEA no fluxo de caixa do projeto, sendo tal montante considerado na equação econômico-financeira do projeto como aporte no primeiro ano de contrato.
- 10.2. Conforme previsto no Contrato nº 093/2024, celebrado em 06/11/2024 entre a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina e a INFRA S.A., o valor previsto para ressarcimento dos estudos e dos documentos jurídicos referentes ao arrendamento **PAR05** é de **R\$ 426.986,50**.
- 10.3. Em virtude da celebração do contrato nº 093/2024, o valor deverá ser pago à APPA, conforme previsto na minuta de edital do projeto **PAR05**.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


 ECOPORTS
 RECERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

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 que precederam o projeto, opta-se pela realização da sessão pública na B³ - 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. Dessa forma, o valor de remuneração de **R\$ 750.220,93** (setecentos e cinquenta mil, duzentos e vinte reais e noventa e três centavos) previsto no EVTEA, foi definido com base em contrato firmado com a APPA/Poder Concedente, podendo haver alteração dos valores quando do lançamento do Edital, a depender da definição da quantidade de áreas a serem licitadas na mesma sessão pública, com valores contratados sujeitos à correção monetária.

12. DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL – EVTEA DA ÁREA PAR05

- 12.1. Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA de arrendamentos portuários objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios. Em linhas gerais, busca-se identificar a estimativa inicial de valores remuneratórios pela exploração do ativo para abertura de licitação, considerando-se, para tanto, diversas variáveis de ordem jurídica, técnica, operacional, econômica, financeira, contábil, tributária e ambiental.
- 12.2. Em relação à justificativa para a elaboração do estudo de viabilidade da área **PAR05**, cumpre destacar que se trata de área disponível para arrendamento portuário, e que as atividades a serem realizadas visam atender escoamento da produção nacional através da exportação e importação de granéis sólidos vegetais.
- 12.3. Portanto, a elaboração do estudo de viabilidade da área **PAR05** visando a abertura do procedimento licitatório mostra-se urgente e de relevante interesse público, na medida em que busca proporcionar segurança jurídica para a execução de novos investimentos, promovendo ainda a maximização da utilização dos ativos públicos, com remuneração adequada aos níveis de mercado.
- 12.4. Desse modo, nos estudos foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.
- 12.5. Nesse contexto, a INFRA S.A foi instada pelo a realizar a elaboração dos estudos para o **PAR05**.
- 12.6. De maneira geral, o processo de atualização desses estudos consiste na revisão das informações e premissas anteriormente adotadas, em especial às seguintes verificações:

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

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

12.7. Foram adotados os regramentos e normativos que estabelecem diretrizes para a elaboração de projetos de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento setorial do governo, em especial:

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução ANTAQ nº 85 de 18 de agosto de 2022;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Paranaguá (2024);	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração dos Portos de Paranaguá e Antonina (2016);	Planejamento setorial

Tabela 08 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

12.8. Convém ressaltar que os EVTEA's de áreas portuárias possuem nível de detalhamento conceitual, servindo como indicativo para a exploração futura de área no que se refere à solução de engenharia.

12.9. As exigências nos contratos portuários são pautadas em *performance*, exigindo-se, de acordo com a caracterização do projeto, métricas de desempenho em termos de produtividade operacional e disponibilidade de capacidade.

12.10. Dessa forma, o projeto que será efetivamente implantado após a licitação, é definido pelo licitante vencedor, aprovado preliminarmente pelo Poder Concedente por meio do Plano Básico de Implantação – PBI, e, posteriormente, deve conter aprovação da Autoridade Portuária previamente à execução das obras. No presente caso, a APPA figura com ambas as competências, Autoridade Portuária e Poder Concedente.

12.11. A responsabilidade pelo projeto efetivo, portanto, caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica – ART.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECOPORTS
 RECERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

12.12. Partindo dessa premissa, o objetivo do presente EVTEA é definir uma solução de engenharia conceitual os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

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

13.1. 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 nº 3661/2013:

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

13.2. De início, vale destacar que previamente a elaboração dos estudos, foi realizada a avaliação do cenário competitivo atual, onde o estudo sobre competição fora 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 através do Programa de Arrendamentos Portuários ampliam significativamente a capacidade nos principais portos brasileiros e viabiliza novas rotas de escoamento para fomentar a competição no mercado. Em paralelo, as estratégias competitivas de leilão fomentam a competição pelo mercado, melhorando a seleção dos operadores portuários.

14. CONSIDERAÇÃO DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS NOS EVTEAS

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.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 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 de arrendamento **PAR05**, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:
- Projeções do Agronegócio Brasil 2023/24 a 2033/34 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA;
 - Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018);
 - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá e Antonina (PDZ - 2022); e
 - Estimativas de Produção para as safras de grãos de soja, milho, cevada e consumo e produção de trigo – Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB.
- 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. A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de graneis sólidos vegetais de exportação, com base nas taxas de crescimento do Agronegócio Brasil 2023/24 a 2033/34 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e nas projeções sobre a produção de soja, farelo de soja, e milho realizadas pela Companhia Nacional de Abastecimento - Conab, em diferentes cenários, as quais serão utilizadas para projetar a demanda micro para o terminal **PAR05**.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

DEMANDA MACRO			
Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina			
Granéis Sólidos Vegetais (Soja, Farelo de Soja e Milho)			
ANO	CENÁRIOS (mil/tonelada)		
	Tendencial	Pessimista	Otimista
2025	24.579	24.068	24.937
2026	25.326	24.304	26.070
2027	26.096	24.541	27.255
2028	26.890	24.781	28.493
2029	27.707	25.024	29.788
2030	28.550	25.268	31.142
2031	29.418	25.516	32.557
2032	30.313	25.765	34.036
2033	31.235	26.017	35.583
2034	32.184	26.271	37.199
2035	33.163	26.528	38.890
2036	34.172	26.788	40.657
2037	35.211	27.050	42.504
2038	36.282	27.314	44.436
2039	37.386	27.581	46.455
2040	38.523	27.851	48.566
2041	39.694	28.123	50.773
2042	40.902	28.398	53.080
2043	42.146	28.676	55.492
2044	43.374	28.956	58.014
2045	44.749	29.239	60.650
2046	46.110	29.525	63.406
2047	47.512	29.814	66.288
2048	48.958	30.105	69.300
2049	50.447	30.400	72.449
2050	51.982	30.697	75.741
2051	53.563	30.997	79.183
2052	55.193	31.300	82.782
2053	56.872	31.606	86.544
2054	58.602	31.916	90.477
2055	60.385	32.228	94.588
2056	62.222	32.543	98.887
2057	64.115	32.861	103.381
2058	66.066	33.182	108.079
2059	68.076	33.507	112.991
2060	70.147	33.834	118.126
2061	72.282	34.165	123.494

Tabela 09 - Projeção para Granéis Sólidos Vegetais no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina em diferentes cenários em Kt.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. – 2026

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECOPOINTS
 RECERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

16. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS

- 16.1. Existe um enorme interesse público para que os portos operem com eficiência e segurança e que os serviços sejam prestados de forma competitiva e ajudem no desenvolvimento econômico regional e nacional, considerando seu papel vital no comércio internacional.
- 16.2. A identificação da necessidade de regulação econômica ou a sua aplicação adequada, variando conforme o ambiente competitivo, é o desafio que se impõe aos agentes regulatórios. Os objetivos da regulação econômica incluem: garantir eficiência, atender à demanda – estimulando investimentos, proteger os usuários contra práticas monopolísticas e outros abusos dos operadores, promover ou proteger a competição e prevenir contra a discriminação de preços.
- 16.3. Existe um longo histórico, sobretudo nos países desenvolvidos, de experiências bem e mal sucedidas no tratamento desses objetivos no setor portuário. A referência que melhor consolida essa experiência, mesclando-a com a teoria de forma sólida, e que é utilizada mundialmente como documento base no planejamento portuário, é o *Port Reform Toolkit*², 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.
- 16.4. Portanto, cumpre pontuar 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 analisando o custo-benefício de suas aplicações.
- 16.5. A política tarifária para o terminal em questão foi inspirada na prática do setor portuário internacional e está em conformidade com as recomendações do Banco Mundial.
- 16.6. Sabe-se que um dos principais mecanismos para reduzir os preços e aumentar eficiência é através do estímulo ao aumento da concorrência. Sempre que há demanda e áreas de expansão disponíveis, recomenda-se a licitação de novas estruturas, o aumento da capacidade das áreas existentes (ganhos de produtividade) e melhorias estruturais que ampliem o dinamismo do porto.
- 16.7. Assim, para determinar de que maneira as diretrizes mencionadas se aplicam ao **PAR05**, foram avaliados aspectos concorrenciais (intra e interportos), bem como o potencial de expansão das regiões portuárias.

² Disponível em: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

17. VERIFICAÇÃO DOS ASPECTOS CONCORRENCIAIS

- 17.1. 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.
- 17.2. 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.
- 17.3. Apesar 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. Nessa linha, se o arrendatário fornecer informações erradas ou imprecisas, será multado.

18. JUSTIFICATIVA PARA ADOÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADAS NO PAR05 E SUA FUNDAMENTAÇÃO

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

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

- 18.2. A subseção a seguir suporta as premissas e valor do preço a ser praticado pela empresa arrendatária, conforme considerado no estudo de viabilidade do terminal **PAR05**.

18.3. Composição da receita média unitária

- 18.3.1. As estimativas de preços para os serviços prestados por terminais portuários têm por objetivo remunerar as atividades realizadas, em especial o recebimento, armazenagem e expedição dos produtos movimentados.
- 18.3.2. Os preços no âmbito dos estudos de viabilidade possuem caráter referencial, utilizado como variável de entrada para quantificar as receitas e o valor do empreendimento.
- 18.3.3. Portanto, o estabelecimento do nível de preços efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação, observado o limite contratual (preço-teto), se aplicável.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


 ECOPORTS
 RECERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

18.3.4. Para fins de modelagem, adota-se um preço médio a ser cobrado por tonelada dos usuários, definido com base em tabelas e preços divulgadas, que estabelece que os preços devem: refletir as modalidades dos serviços, bem como o porte das embarcações e o tempo das operações, quando aplicável; considerar o produto e os volumes envolvidos; considerar as perdas e níveis de contaminação dos produtos movimentados; considerar a carga tributária vigente; não ser discriminatória, não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou a outro terminal, nem incorporar subsídios de qualquer espécie ou contrapartidas; considerar os custos de operação e manutenção, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento.

Granéis Vegetais de Exportação

18.3.5. Para a determinação da cesta de serviços e seu respectivo preço, considerou-se o preço médio identificado para determinado grupo de terminais, em **R\$ 57,11** por tonelada (t). Neste contexto, cabe ressaltar que se trata de preços máximos, ou seja, o desconto depende de cada cliente, seu volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços.

18.3.6. Na média, considera-se um desconto de 20% para os preços de balcão, que resulta no preço de **R\$ 45,69** por tonelada (t). Essa premissa foi validada a partir de consultas a empresas e a entidades sindicais representativas do setor.

18.3.7. Nesse sentido, após realizados os devidos tratamentos estatísticos dos dados, chega-se ao valor do preço médio unitário de **R\$ 42,00 por tonelada (t)** na modelagem do PAR05, sendo adotado um preço único para todos os produtos.

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazenagem	Média Movimentação	Com Impostos	Com 20% Desconto
Cotegipe, Salvador	86,75	86,75		86,75	69,40
Interalli - Paranaguá	52,50	52,50		55,13	44,10
T-Grão, Santos	55,00	55,00		55,00	44,00
ALZ Graões, Itaquí	52,50	52,5		52,50	42,00
T39, Santos	58,50	58,50		58,50	46,80
Serra Morena, Imbituba	71,50	31,00	40,5	71,50	57,20
Coamo, Paranaguá	50,50	50,50		50,50	40,40
Pasa, Paranaguá	46,00	46,00		46,00	36,80
TES, Santos	52,50	52,50		52,50	42,00
Cargill, Santarém	40,70	40,70		40,70	32,56
Cargill, Paranaguá	47,25	47,25		47,25	37,80
Bianchini, Rio Grande	50,50	50,50		50,50	40,40
ADM Ponta da Madeira, VDC	60,00	60,00		60,00	48,00
TEAG	37,75	37,75		37,75	30,20
TMIB, Sergipe	101,56	101,56		106,64	85,31
TGG	42,50	42,50		42,50	34,00
Média (t)	57,11			57,11	45,69
Média c/20%	45,69				
Desvio Padrão	14,26				
(-) Desvio Padrão	31,43				
(+) Desvio Padrão	59,94				
Média Normal	42,00				

Tabela 10 - Preços de referência para armazenagem e movimentação granel sólido vegetal exportação em terminais portuários (em R\$) em novembro/2025

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECOPOINTS
 CERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

Granéis Vegetais de Importação

- 18.3.8. Para a determinação da cesta de serviços e seu respectivo preço, considerou-se o preço médio identificado para determinado grupo de terminais, em **R\$ 74,47** por tonelada (t). Neste contexto, cabe ressaltar que se trata de preços máximos, ou seja, o desconto depende de cada cliente, seu volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços.
- 18.3.9. Na média, considera-se um desconto de 20% para os preços de balcão, que resulta no preço de **R\$ 59,57** por tonelada (t). Essa premissa foi validada a partir de consultas a empresas e a entidades sindicais representativas do setor.
- 18.3.10. Nesse sentido, após realizados os devidos tratamentos estatísticos dos dados, chega-se ao valor do preço médio unitário de **R\$ 59,98 por tonelada (t)** na modelagem do PAR05, sendo adotado um preço único para todos os produtos

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazenagem	Média Movimentação	Com Impostos	Com 20% Desconto
Cotegipe, Salvador	102,61	102,61		102,61	82,09
Serra Morena, Imbituba	72,30	31,80	40,50	72,30	57,84
TMI, Sergipe	101,56	101,56		106,64	85,31
Terminal de Trigo, Rio de Janeiro	40,78	40,78		40,78	32,62
Terminal Bianchini	50	50		50	40,00
Média (t)	74,47			74,47	59,57
Média c/20%	59,57				
Desvio Padrão	23,88				
(-) Desvio Padrão	35,69				
(+) Desvio Padrão	83,46				
Média Normal	59,98				

Tabela 11 - Preços de referência para armazenagem e movimentação granel sólido vegetal importação em terminais portuários (em R\$) em novembro/2025

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

19. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE “PREÇO TETO”

- 19.1. Para a abordagem do presente tema, far-se-á uso da argumentação utilizada no Pedido de Reexame protocolado pelo Governo Federal junto ao TCU, em resposta às determinações 9.1.14 e 9.1.17 do Acórdão nº 3.661/2013.
- 19.2. Entende-se, que ao Poder Concedente e/ou à Agência Reguladora, cabe o estabelecimento de um teto tarifário somente quando os estudos de viabilidade, técnica, econômica e ambiental apontarem para a existência de ambiente concorrencial imperfeito, em que as empresas apresentem forte poder de mercado, e a Agência Reguladora possa vislumbrar dificuldades em coibir abusos e garantir a modicidade tarifária.
- 19.3. 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.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 19.4. 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.
- 19.5. 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.
- 19.6. Retomando o processo necessário para a adequada definição de tarifas, destaca-se que tal metodologia envolve, em regra, o cumprimento de três etapas por parte do Poder Concedente:
- Definição das cestas de serviços a serem prestados pelos terminais;
 - Valoração de cada um dos serviços; e
 - Definição do comportamento das duas variáveis anteriores ao longo do tempo.
- 19.7. 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.
- 19.8. Caso isto não ocorra, ou seja, se exista uma grande variedade entre serviços ofertados, a estipulação de teto tarifário para todas as situações de prestação de serviço seria inócua, pois estar-se-ia diante de uma miríade de serviços que levariam a vários e diferentes valores, deixando de existir a regulação tarifária e passando a ser feita efetiva precificação de serviços, contrariando a lógica da regulação econômica.
- 19.9. Em tal contexto, mercados de produto heterogêneo, as distorções alocativas geradas pela iniciativa do Poder Público em estabelecer por imposição os preços relativos de um prestador de serviço podem ser extremamente danosas ao mercado: serviços com preço defasado teriam tendência a deixar de serem prestados, fazendo com que terminais passassem a se especializar em um determinado tipo de serviço, para os quais sua tarifa fosse mais confortável, deixando de ofertar os demais, gerando desabastecimento. São abundantes na história econômica brasileira exemplos de tentativas de controle de preços de serviços e produtos não homogêneos, com consequências graves sobre o abastecimento e sobre a estabilidade monetária do País.
- 19.10. 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.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 19.11. Para a situação do terminal objeto desta Nota Técnica, não se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário, tampouco foram identificadas situações criticamente factíveis, capazes de levar a uma regulação na política de preços dos terminais. Portanto, **não se julgou necessário estabelecer preço teto** nesse empreendimento.
- 19.12. A previsão de liberdade na definição de preços para o terminal **PAR05** se dá em razão da existência de competição intraporto e interporto. Desse modo, não se identifica a necessidade de inclusão de mecanismo de regulação de preços ao **PAR05**, por se tratar de estrutura econômica concorrencial equilibrada, voltada para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais.
- 19.13. Nesse sentido, a futura arrendatária ficará livre para praticar o preço com base nas condições concorrenciais do mercado, contudo, cumpre notar que todos os contratos preveem o monitoramento das tarifas pela ANTAQ, através de relatórios da arrendatária, medida essa alinhada com as responsabilidades regulatórias.

19.14. Ausência de Competidores

- 19.14.1. É sabido que a ausência de competidores em um determinado mercado ou relação desproporcional entre a demanda e a oferta pode levar ao estabelecimento de um preço superior àquele que seria observado em um ambiente competitivo.
- 19.14.2. O setor portuário possui, como característica inerente a sua estrutura de mercado, a limitação física à entrada de novos competidores. Ou seja, a restrição física de espaço na costa poderia, por si só, representar um entrave à competição e, conseqüentemente, origina alguma forma de discriminação de mercado.
- 19.14.3. Cabe lembrar que o mecanismo de seleção dos arrendatários por meio de processo licitatório resulta na antecipação da competição a um estágio anterior à atuação no mercado, pois os arrendatários devem competir antes de efetivamente participarem do mercado.
- 19.14.4. Pode-se ressaltar ainda que a oportunidade atual de agrupar terminais visando ganho de eficiência, aumento da capacidade e a adequação ao novo marco regulatório possibilita geração adicional de capacidade que influencia diretamente na dinâmica do setor.
- 19.14.5. Esse aumento da competição reverte parte do excedente do produtor em ganho aos consumidores e na geração de uma nova estrutura de competição e eficiência para o futuro, conforme ilustrado de maneira simplificada nas Figuras abaixo.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


 ECOPORTS
PUBLIC CERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

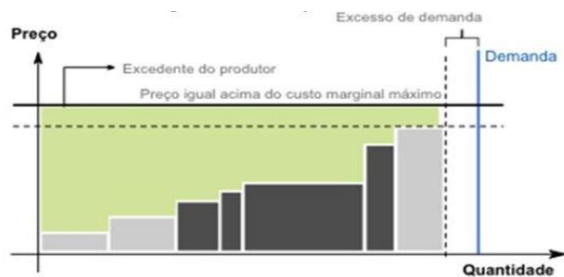


Figura 04: Gráfico Preço x Quantidade.



Figura 05: Gráfico Preço x Quantidade.

- 19.14.6. A título de exemplo, ressalta-se a expansão da capacidade de granéis líquidos almejada pela etapa do Programa Avançar Parcerias, com a licitação de doze novos terminais no Pará, Paraíba, Espírito Santo e Santos.
- 19.14.7. Com elas, pretende-se atingir grande capacidade adicional de movimentação de granéis líquidos. Um eventual ganho de capacidade acima da demanda estimada poderá gerar um grande estímulo à competição desses futuros arrendatários.
- 19.14.8. Por outro lado, pode-se destacar a introdução de um teto tarifário para a movimentação e armazenagem de sal implementada nos recentes estudos do STS20 em Santos-SP.
- 19.14.9. Nesse caso, a escolha decorreu da verificação de uma inexistência de outros terminais que ofereçam serviço de armazenagem de sal em Santos, demonstrando uma situação de ausência de competição que requer a utilização de tarifas-teto.
- 19.14.10. Essa solução resultou não apenas da constatação de baixa competição, mas também do fato de que, embora o programa estabeleça parâmetros de produtividade elevados, a ausência de áreas para armazenagem de sal em Santos não possibilitará solucionar o descompasso entre a demanda potencial de movimentação desse tipo de carga e a capacidade existente para este tipo de operação.

19.15. Adoção de tratamento discriminatório por todos os participantes do mercado

- 19.15.1. Esse último aspecto está associado a prática lesiva à concorrência. Nesse caso, existem mecanismos de controle específicos, como a atuação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica e demais órgãos de controle que garantem a coibição desse tipo de atuação.
- 19.15.2. Vale ressaltar que, embora essas características sejam indutoras de práticas anticompetitivas, sua efetivação só ocorre perante a inexistência de mecanismos de controle e regulação, bem como da falta de transparência sobre as informações que possibilitem a verificação competição neste mercado.
- 19.15.3. Nesse passo, as Minutas dos Contratos de Arrendamentos anteriores, elaboradas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e encaminhadas ao egrégio Tribunal de Contas da União reservavam uma seção exclusivamente dedicada aos direitos dos usuários, dentre os quais

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

se destacam: a) receber serviço adequado a seu pleno atendimento, livre de qualquer abuso de poder econômico; e; b) obter e utilizar as Atividades relacionadas ao arrendamento, com liberdade de escolha entre todos os prestadores do porto.

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

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

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

- a) Recusa ilegítima de prestação de serviço; e
- b) Prática de preços, tarifas portuárias ou tarifas de serviço discriminatórias.

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

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

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

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

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

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

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

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECOPORTS
PUBLIC CERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

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

19.16. Cenário competitivo no terminal

19.16.1. Para a situação do **PAR05** não se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário. Portanto, **não se julgou necessário estabelecer preços máximos, ou regras de limitação de participação nesse empreendimento.**

19.17. Construção do modelo de demanda micro e competição

19.17.1. Para estimar a demanda portuária no terminal **PAR05** foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Paranaguá, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região de influência, com o objetivo de estimar a demanda potencial dos produtos a serem movimentados.

19.17.2. No tocante à definição de giro médio de estoque para grãos, consideraram-se as movimentações históricas por terminal referentes aos anos entre 2023 e 2024. Após identificação dos giros médios de estoque das instalações que compõem o Complexo Portuário de Paranaguá, em que a média normal foi definida em 14,20 giros anuais, aplicou-se um coeficiente de aumento de eficiência para os próximos 35 anos, equivalente a 40,0% em relação à média histórica, correspondendo a **19,88** giros anuais na média do complexo.

19.17.3. A tabela a seguir mostra os dados coletados para o período.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

Terminal	Capacidade Estática	Movimentação 2023	Giro/2023	2024	Movimentação 2024	Giro/2024
BTG	160.000	2.880.365,92	18,00	160.000	1.509.777,34	9,44
Pasa	329.000	4.545.561,00	13,82	329.000	6.567.845,00	19,96
Bunge	130.000	2.060.125,00	15,85	130.000	1.575.642,00	12,12
Cotriguaçu	210.000	2.908.710,51	13,85	210.000	2.572.506,75	12,25
BTG	70.000	1.168.213,19	16,69	70.000	1.109.167,02	15,85
Cargil	115.000	1.551.998,17	13,50	115.000	1.226.977,88	10,67
Coamo	244.500	2.663.517,00	10,89	244.500	2.742.627,91	11,22
AGTL	66.000	1.358.399,37	20,58	66.000	934.680,68	14,16
Cimbessul	90.000	991.410,15	11,02	90.000	945.445,34	10,50
Rocha	270.000	4.639.610,96	17,18	270.000	3.682.087,87	13,64
Louis Dreyfus	96.000	1.900.563,32	19,80	96.000	1.525.925,79	15,90
Interalli	110.000	2.274.587,62	20,68	110.000	1.642.585,00	14,93
TOEX	90.000	-				
CAP AD PORTUARIA Calvaca	55.000	1.183.419,21	21,52	55.000	415.654,67	7,56
Total Geral	2.035.500	30.126.481,41				
		Média	14,80	1.945.500	26.450.923,24	13,60
Média 2023/2024 - 14,20						
Média c/ 40% - 19,88						

Tabela 12 – Giro Médio de Estoque para os terminais de Granéis Sólidos Vegetais que compõem o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. – 2026

- 19.17.4. 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. Dessa forma, além de estimar a capacidade futura das instalações existentes que compõem o complexo, torna-se necessário o dimensionamento do terminal **PAR05**.
- 19.17.5. Para definição do dimensionamento do terminal **PAR05** realizou-se uma análise de compatibilização entre a demanda total prevista para o Complexo Portuário de Paranaguá e a capacidade de movimentação portuária necessária para atendimento da demanda projetada.
- 19.17.6. Vale destacar que a solução de engenharia efetiva a ser adotada no terminal caberá ao futuro licitante vencedor, não sendo obrigatório o aproveitamento das estruturas existentes na solução de engenharia que será adotada efetivamente pelo licitante vencedor.
- 19.17.7. Dessa forma, para o dimensionamento e modelagem do **PAR05** foram consideradas as seguintes análises e premissas:
- Manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina;
 - Implantação do projeto, para o qual se considera prazo total de 35 anos com celebração de contrato no ano de 2027, regularizações das licenças, autorizações e implantação das capacidades de armazenagem;
 - O terminal **PAR05** entra em operação no ano de 2030, com capacidade estática de armazenagem de 115.005t para grãos e 78.224t para cereais, no entanto,

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

foi estabelecido um ramp-up operacional de 33,33% no primeiro ano. Em 2031, considera-se um ramp-up operacional de 66,67%;

- Em 2031, considera-se um ramp-up operacional de 66,67% no segundo ano, dessa forma, considerou-se 76.670 toneladas para fins de divisão das capacidades e participação de mercado;
- Inclusão de capacidades planejadas (armazenagem e berço) de acordo com cada cronograma de ampliação, vide Seção C – Engenharia;
- Atendimento à demanda no cenário tendencial do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina até o horizonte contratual projetado para o ano de 2061;
- O dimensionamento da demanda macro de grãos sólidos vegetais, no cenário tendencial para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, que ocorre no ano de 2061, no montante de 72.281.550 toneladas, conforme tabela a seguir:

Dimensionamento Grãos Sólidos Vegetais Exportação	
Demanda Aquaviária Prevista para 2061(t) - Cenário Tendencial	72.281.550
= Capacidade Dinâmica Aq. Futura Necessária (t)	72.281.550
- Capacidade Dinâmica Aq. Existentes e Planejada (t)	50.518.762
= Déficit de Capacidade Dinâmica Aq. (t)	21.762.787
/ Giro Médio Estimado	19,88
= Capacidade Estática Aquaviária Futura a ser implementada (t)	1.094.843
Capacidade Estática PAR05	115.005
Capacidade Dinâmica PAR05	2.286.016

Tabela 13 – Dimensionamento para o terminal PAR05.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

19.17.8. Para fins de cálculo de capacidade do sistema de armazenagem para cereais, foi calculada a realização de aproximadamente **13 giros anuais**.

19.17.9. Para a projeção de giros, foi verificada a movimentação de cereais no ano de 2024 no porto de Paranaguá, considerando o volume de atracação mensal recebida no porto no ano citado, assim como a consignação média demandada para cada carga. Assim, foi estabelecido o giro de 13 giros anuais para atender as diversas cargas de cereais almejadas para o terminal.

20. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO

20.1. As justificativas para a formulação de parâmetros de desempenho para os terminais de Arrendamentos, foram apresentadas de forma exaustiva na Nota Técnica Regulação de Nível de

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

Serviço (Anexo II), apresentada ao Tribunal de Contas da União em resposta à determinação 9.1.19 do Acórdão nº 3661/2013.

20.2. O desempenho operacional do PAR05 destinado à movimentação Granéis Sólidos Vegetais foi mensurado pelos seguintes aspectos:

20.2.1. **Consignação Média:** A seguir, a consignação média dos navios granéis vegetais por produto que aportaram no cais público de Paranaguá, entre os anos de 2014 e 2024.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
SOJA	53.725	58.846	55.205	59.969	59.070	58.310	61.878	59.972	60.312	62.394	62.358
FARELO DE SOJA	48.512	50.258	45.769	49.315	50.307	52.189	50.351	46.461	45.180	60.359	55.014
MILHO	47.168	48.872	50.760	53.974	51.949	55.593	57.566	37.662	54.848	61.021	50.546
MALTE	12.858	10.541	12.535	12.677	12.318	12.417	9.464	12.280	14.740	12.123	9.867
CEVADA	17.561	16.405	14.890	18.788	20.268	18.621	18.574	20.880	18.575	23.475	26.408
TRIGO	23.324	20.382	18.628	24.390	27.896	24.265	24.515	20.920	27.444	21.277	22.009

Tabela 14 – Histórico de consignação média para diversos granéis vegetais no período 2014 -2024.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

20.2.2. **Taxa de Ocupação de Berço:** Entre 2014 e 2024, a média da taxa de ocupação no Corredor de Exportação nos Berços 212, 213 e 214 foi de 90,6%, 86,4% e 92,0% respectivamente, já nos Corredor Oeste a taxa de ocupação nos Berços 201, 204 e 206 foi de 78,9%, 83,2% e 68,7% conforme dados a seguir.

Taxa de Ocupação	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Berço 212	79,0%	84,6%	72,1%	83,7%	90,3%	90,7%	95,5%	90,6%	90,9%	94,8%	96,5%
Berço 213	58,5%	80,0%	66,3%	77,6%	84,0%	94,6%	94,7%	86,4%	91,9%	93,7%	97,4%
Berço 214	87,7%	94,2%	74,2%	82,9%	85,0%	93,3%	98,2%	92,0%	98,8%	80,1%	96,3%
Berço 201	59,0%	78,9%	74,0%	79,0%	75,0%	44,3%	66,1%	96,6%	92,6%	95,6%	93,8%
Berço 204	65,1%	84,8%	73,9%	73,1%	64,3%	58,7%	88,3%	83,2%	93,4%	93,6%	91,8%
Berço 206	44,1%	34,6%	75,3%	81,8%	88,5%	62,1%	26,8%	97,6%	83,5%	10,7%	-

Tabela 15 – Taxa de ocupação dos berços Corex, Berços 212, 213, 214 e 201,204, 206.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

20.2.3. **Prancha Média:** A Prancha Média considera o volume de carga movimentado no berço por período, medido geralmente em toneladas/hora. Distingue-se entre Prancha Média Operacional (considera apenas o tempo de operação) e Prancha Média Geral (considera todo o tempo atracado). A tabela a seguir mostra os dados de produtividade de dos granéis vegetais em estudo cais público de Paranaguá, dividido em Operacional e Geral, para o período de 2014 a 2024.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

SOJA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geral	721	739	768	801	935	901	1.036	885	901	1.036	969
Operacional	788	810	845	877	1.037	988	1.160	966	982	1.158	1.079
FARELO DE SOJA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geral	564	529	587	604	624	618	571	592	536	599	616
Operacional	617	568	624	646	665	672	604	640	574	663	677
MILHO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geral	578	600	708	881	746	957	836	388	830	864	771
Operacional	631	634	766	979	824	1.071	940	415	923	957	884
MALTE	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geral	162	132	176	175	171	162	174	132	171	162	136
Operacional	176	155	192	188	182	172	201	143	185	175	155
CEVADA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geral	159	175	171	169	185	221	228	199	189	215	245
Operacional	169	183	185	178	193	234	242	206	218	225	250
TRIGO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geral	301	265	192	378	293	260	250	220	257	178	249
Operacional	335	284	203	425	308	274	269	232	273	186	297

Tabela 16 – Prancha Média para diversos granéis vegetais no período 2014 -2024.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

20.2.4. **Nível de Serviço:** O nível de serviço ao navio define a relação do tempo de espera em relação ao tempo de atendimento. De acordo com UNCTAD, o nível de serviço ideal para qualquer tipo de carga é de 30%. Níveis maiores podem indicar pagamento de sobrestadia de navios (demurrage), níveis menores ociosidade da infraestrutura. Níveis acima de 100% indicam que o tempo de espera do navio é maior que o tempo de operação. Nota-se que a média do período de espera em todos os Berços extrapola o índice de 100%. A seguir, os níveis de serviço observados entre 2014 e 2024 no Corredor de Exportação (Berços 212, 213 e 214) e no Corredor Oeste (Berços 201, 204 e 206).

Nível de Serviço	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Berço 212	671,4%	1125,4%	1100,4%	422,6%	444,5%	418,0%	713,1%	505,8%	570,9%	1014,4%	521,1%
Berço 213	845,6%	1214,3%	1183,1%	394,6%	526,8%	386,8%	1104,9%	670,8%	581,5%	1821,9%	615,6%
Berço 214	680,4%	976,0%	1101,6%	438,8%	466,7%	422,7%	722,4%	569,8%	515,0%	1434,4%	558,1%
Berço 201	230,2%	248,2%	324,0%	153,9%	208,0%	143,1%	245,1%	295,3%	372,5%	797,6%	292,0%
Berço 204	252,7%	489,0%	620,0%	300,2%	241,2%	227,5%	484,3%	474,7%	678,7%	785,7%	940,1%
Berço 206	188,4%	181,9%	289,7%	191,4%	263,7%	160,6%	178,5%	358,0%	526,5%	278,9%	-

Tabela 17 – Histórico de nível de serviço dos Berços Corex, Berço 212, 213, 214 e Berços 201,204, 206.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


 ECOPORTS
 CERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

21. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO
21.1. Terminais com Valor Presente Líquido positivo

- 21.1.1. Para os estudos do Programa de Arrendamentos Portuários optou-se por considerar, como forma de pagamento pela exploração do terminal, parcelas variáveis e parcelas mensais fixas com valores pré-definidos no EVTEA.
- 21.1.2. 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 nº 12.815/2013, buscando adequar os parâmetros de pagamentos pela exploração da área aos movimentos sazonais observados na economia brasileira.
- 21.1.3. Nas licitações anteriores optou pelo estabelecimento do percentual de 30% para parcela fixa e 70% para parcela variável, com o objetivo de ampliar o compartilhamento de riscos considerando o momento de instabilidade econômica observado ao longo do desenvolvimento dos estudos para estas licitações.
- 21.1.4. Atualmente percebe-se um cenário econômico mais estável, sendo assim, entende-se que um balanceamento da matriz de riscos a partir de ajustes nos percentuais de outorga não reduz a atratividade no certame.
- 21.1.5. Dessa forma, calculou-se o VPL sem pagamentos à Autoridade Portuária e, para zerar o mesmo, converteu-se 50% do seu valor em parcelas mensais fixas e 50% em parcelas variáveis. Para capturar o valor excedente no leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante conforme descrito no item 8.3 desta Nota Técnica, conforme especificado no edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no terminal.

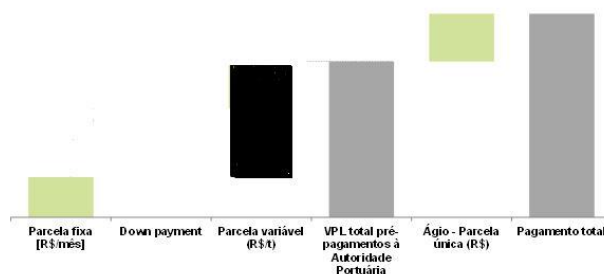


Figura 06 - Pagamentos pela exploração do arrendamento - (obs.: figura ilustrativa e fora de escala)

Fonte:

21.2. Terminais com Valor Líquido negativo ou marginalmente positivo

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

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 21.2.2. Para capturar o valor excedente no leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante que poderá ser pago em até 6 parcelas, conforme especificado no edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no terminal.
- 21.2.3. Destaca-se que para a área em questão, o **PAR05** enquadra-se na segunda hipótese, possuindo VPL negativo, tendo sido assim estabelecido a divisão do VLP em 3% da Receita Bruta Global, com valores de arrendamento sendo 50% para arrendamento variável e 50% para fixo.

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

- 22.1. 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.
- 22.2. 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.
- 22.3. Tendo esse princípio como justificativa, a obrigatoriedade de que o capital social seja de, no mínimo, 20% do Capex ou o equivalente a 12 meses da remuneração fixa, possui relação direta com esse princípio, pois permite que o futuro arrendamento portuário possa se estabilizar, notadamente nos primeiros anos de atividade.
- 22.4. Esse motivo, qual seja, a exigência de capital social mínimo e, conseqüentemente, de sua integralização parcial após a celebração do contrato, torna-se ainda mais relevante e pertinente quando os serviços são estabelecidos através de políticas públicas, precedidos de licitação.
- 22.5. 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.
- 22.6. Assim, entende-se como imprescindível a exigência de um capital social mínimo, conforme valores definidos (20% do Capex ou 12 meses da remuneração fixa), bem como a sua total integralização após a celebração do contrato, de modo a não comprometer a saúde financeira do contrato de arrendamento, principalmente nos primeiros anos de atividade, fato que vai ao encontro do planejamento definido para o setor, ou seja, do interesse público.
- 22.7. Para fins de integralização, entende-se que o percentual adequado é de 50%. A fixação deste percentual decorreu de contribuições encaminhadas em audiência pública. Uma delas foi feita pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia, que expôs a importância de se garantir disponibilidade financeira para cumprimento das obrigações iniciais do contrato. Por outro lado, aduziu que a obrigação de integralização total implica uma disponibilidade de caixa considerável, que pode afastar eventuais licitantes.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECOPORTS
CERTIFICADO

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 22.8. 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.
- 22.9. No que se refere às regras de estabelecimento de SPE deverá ser adotado o previsto na Resolução Normativa nº 127/2025-ANTAQ e Resolução Normativa nº 49/2021-ANTAQ³, ou seja, deverá o licitante vencedor a constituição de SPE como condição prévia à celebração do contrato, ou alternativamente poderá constituir de unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, na forma e no grau de detalhamento previsto nos normativos 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.

23. UTILIZAÇÃO DO VALUE AT RISK (VaR) PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA -MME DO TERMINAL

- 23.1. A Movimentação Mínima Exigida – MME, tem por objetivo criar mecanismos de incentivo para otimização das operações, utilizando-se de métrica pré-definida que deve ser desempenhada pelos arrendatários.
- 23.2. A utilização de MME proporciona garantia mínima de utilização eficiente das áreas ao Poder Público, induzindo o arrendatário a operar em níveis iguais ou superiores aos pré-determinados pelo estudo de viabilidade.
- 23.3. Para definição da **MME para grãos** a ser aplicada na área de arrendamento **PAR05**, utilizou-se a movimentação histórica nacional observada nas exportações de soja, farelo de soja e milho no sistema ComexStat entre os anos de 2004 e 2024.

Produto Soja	2024	2015	2010	2005	2004
Total Exportação	98.674.624	54.321.338	29.067.352	22.288.160	19.178.490

Tabela 18 – Movimentação de Soja entre 2024 e 2004, Sistema ComexStat.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. – 2026

Produto Farelo de Soja	2024	2015	2010	2005	2004
Total Exportação	23.107.576	14.825.389	13.664.904	14.387.692	14.453.522

Tabela 19 – Movimentação de Farelo de Soja entre 2024 e 2004, Sistema ComexStat.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. – 2026

Produto Milho	2024	2015	2010	2005	2004
Total Exportação	39.748.504	28.902.332	10.805.192	1.150.029	5.022.012

Tabela 20 – Movimentação de Milho entre 2024 e 2004, Sistema ComexStat.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026

³ Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-antaq-n-49-de-23-de-julho-2021-334085949>

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


 ECOPORTS
 RECERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

23.4. Ainda, em atendimento à recomendação contida no Acórdão 1750/2021-TCU-Plenário, utilizou-se a metodologia do **Value at Risk (VaR)** histórico para um grau de confiança de **95%**, considerando os produtos soja, farelo de soja e milho.

V@R Ponderado Nacional	%	V@R	V@R Ponderado
Participação Soja	64,51%	11,93%	7,69%
Participação Farelo de Soja	22,58%	21,43%	4,84%
Participação Milho	12,91%	105,17%	13,57%
Total	100,00%		26,11%

Tabela 21 – Value at Risk VaR por Produto.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

23.5. Para a área de arrendamento **PAR05**, chega-se a um VaR de **26,11%**. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como $(1 - \text{VaR})$, chegando-se a um percentual para cálculo da MME de **73,89%** da demanda projetada.

23.6. Após identificar o redutor que define-se 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 **PAR05** está exposta na tabela a seguir.

Granel Sólido Vegetal - Grãos		
Ano	Micro Demanda (Tendencial)	MME α (alpha)
2027	0	0
2028	0	0
2029	0	0
2030	460.341	340.159
2031	900.932	665.725
2032	1.392.495	1.028.955
2033	1.380.790	1.020.306
2034	1.393.325	1.029.568
2035	1.435.699	1.060.880
2036	1.479.362	1.093.144
2037	1.524.354	1.126.390
2038	1.570.716	1.160.648
2039	1.618.488	1.195.948
2040	1.667.714	1.232.323
2041	1.718.439	1.269.804
2042	1.770.707	1.308.427
2043	1.824.566	1.348.225
2044	1.877.759	1.387.531
2045	1.937.252	1.431.492
2046	1.996.180	1.475.036
2047	2.056.902	1.519.905
2048	2.119.472	1.566.140
2049	2.183.947	1.613.782
2050	2.212.696	1.635.026
2051	2.212.696	1.635.026
2052	2.212.696	1.635.026
2053	2.212.696	1.635.026
2054	2.212.696	1.635.026
2055	2.212.696	1.635.026
2056	2.212.696	1.635.026
2057	2.212.696	1.635.026
2058	2.212.696	1.635.026
2059	2.212.696	1.635.026
2060	2.212.696	1.635.026
2061	2.212.696	1.635.026
Redutor (V@R)		26,11%

Tabela 22 – Movimentação Mínima Exigida para a área PAR05 – Granel de Exportação.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br/ | LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

23.7. Para definição da **MME para cereais** a ser aplicada na área de arrendamento **PAR05**, utilizou-se a movimentação histórica nacional observada nas importações de trigo, malte e cevada no sistema ComexStat entre os anos de 2004 e 2024.

Produto Trigo	2024	2015	2010	2008	2004
Total Importação	6.116.732	4.678.860	5.379.980	5.569.543	4.734.071

Tabela 23 – Movimentação de Trigo entre 2024 e 2004, Sistema ComexStat.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. – 2026

Produto Malte/Cevada	2024	2015	2010	2008	2004
Total Importação	2.088.012	1.162.271	1.078.504	1.001.797	722.911

Tabela 24 – Movimentação de Malte/Cevada entre 2024 e 2004, Sistema ComexStat.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. – 2026

23.8. No caso do arrendamento **PAR05**, chega-se a um $V@R$ de 21,59%. Assim, o valor da MME para cereais, para cada ano, é calculado como sendo $(1 - VaR)$, equivalente a 78,41% aplicado sobre a demanda projetada.

23.9. 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 cereais para a área de arrendamento **PAR05** está exposta na tabela a seguir.

Granel Sólido Vegetal - Cereais		
Ano	Micro Demanda (Tendencial)	MME α (alpha)
2027	0	0
2028	0	0
2029	0	0
2030	310.501	243.459
2031	747.349	585.985
2032	897.280	703.544
2033	880.332	690.255
2034	863.058	676.710
2035	863.418	676.993
2036	863.719	677.228
2037	864.019	677.464
2038	864.320	677.700
2039	864.621	677.936
2040	864.922	678.172
2041	865.130	678.335
2042	865.338	678.498
2043	865.545	678.661
2044	865.753	678.824
2045	865.961	678.987
2046	866.135	679.123
2047	866.308	679.259
2048	866.482	679.395
2049	866.655	679.531
2050	866.829	679.667

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana

 ECOPORTS
 CERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

2051	867.002	679.803
2052	867.175	679.939
2053	867.349	680.075
2054	867.522	680.211
2055	867.696	680.347
2056	867.869	680.483
2057	868.042	680.618
2058	868.215	680.754
2059	868.389	680.890
2060	868.562	681.026
2061	868.735	681.162
Redutor (V@R)		21,59%

Tabela 25 – Movimentação de Malte/Cevada entre 2024 e 2004, Sistema ComexStat.
Fonte: EVTEA - INFRA S.A. – 2026

24. DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 7,89%

- 24.1. 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 no Acórdão nº 329-ANTAQ de 30 de maio de 2022 (Anexo III) que trata da atualização do WACC na modelagem econômico-financeiro de empreendimentos portuários.
- 24.2. Para o PAR05, o percentual estabelecido é de **7,89%**.

25. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

- 25.1. O estudo ambiental preliminar visa subsidiar a avaliação dos aspectos ambientais relevantes associados ao desenvolvimento de atividades portuárias no âmbito do arrendamento. A avaliação é realizada com base nos estudos realizados anteriormente para a área, na situação de ocupação atual da área e do entorno, no licenciamento ambiental do porto e da área de arrendamento, na vistoria de campo, na proposta de ocupação e funcionamento futuro do terminal, e na legislação ambiental aplicável, abrangendo os seguintes tópicos:
- Descrição da área de arrendamento;
 - Licenciamento ambiental;
 - Análise documental e visitas técnicas;
 - Definição do estudo ambiental necessário ao licenciamento;
 - Avaliação dos potenciais passivos ambientais;
 - Identificação dos principais impactos ambientais;
 - Proposição de programas ambientais;
 - Gerenciamento de Áreas Contaminadas; e
 - Precificação dos custos ambientais.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECOPORTS
PRE-CERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 25.2. 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.
- 25.3. A área de arrendamento **PAR05** está localizada no Complexo Portuário de Paranaguá, e conta com uma área de 29.819,28 m², resultante da união das áreas classificadas como ANOP 01, ANOP 03, ANOP 07, ANOP 08, ANOP 09 e ANOP 12.
- 25.4. Será necessária redefinição da poligonal por parte da Portos do Paraná, tendo em vista a existência de divergências entre os limites físicos do terreno e sua vizinhança, bem como em relação à poligonal georreferenciada do Porto.
- 25.5. Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **PAR05** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2022) vigente do Complexo Portuário de Paranaguá.
- 25.6. As reuniões técnicas realizadas com representantes institucionais e técnicos especializados favoreceram o esclarecimento de aspectos específicos e o aprofundamento de temas relevantes ao diagnóstico ambiental. Esses esforços, somados à análise de dados secundários provenientes de diferentes fontes, forneceram suporte robusto à construção das seções subsequentes, assegurando maior consistência e coerência na abordagem adotada ao longo do relatório.
- 25.7. Na tabela a seguir é apresentada a documentação disponibilizada e incluída nos estudos do **PAR05**.

N	Documentos	Empreendedor	Emissor	Objeto	Emissão	Validade
1	Programa de Gerenciamento de Riscos	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)	Gerenciamento de Riscos	2021	-
2	Licença de Operação n° 1173/2013	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)	Licença de Operação do Porto Organizado	18/12/2018	18/12/2028
3	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado de Paranaguá	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina	Portos do Paraná	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento	2024	-
4	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado de Antonina	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina	Portos do Paraná	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento	2023	-
5	Plano Mestre	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina	Portos do Paraná	Plano Mestre	2018	-
6	Plano de Área	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina	Portos do Paraná	Plano Mestre	2014	-
	Plano de Ação de Emergência / Plano de Controle de Emergência	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina	Portos do Paraná	Plano de Ação de Emergência / Plano de Controle de Emergência	18/12/2024	-
	Plano de Emergência Individual	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina	Portos do Paraná	Plano de Emergência Individual	31/05/2024	-

Tabela 26 – Relação de documentos disponibilizados.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br/ | LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

25.8. A Seção F – Ambiental apresenta as seguintes estimativas para emissão da Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO):

Código	Discriminação	Nº	Quant.	Unidade	Preço Unitário (R\$)	Total Contrato (R\$)	ANO 1 (R\$)
1.1.1	Requerimento de LP	1	1	1	R\$ 1.462,40	R\$ 1.462,40	R\$ 1.462,40
	Licença Prévia	1	1	1	R\$ 1.462,40	R\$ 1.462,40	R\$ 1.462,40

Tabela 27 – Custos para requerimento da LP do empreendimento.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

Código	Discriminação	Nº	Quant.	Unidade	Preço Unitário (R\$)	Total Contrato (R\$)	ANO 1 (R\$)
1.1.23	Requerimento de LI	1	1	1	R\$ 6.639,30	R\$ 6.639,30	R\$ 6.639,30
	Licença Ambiental de Instalação	1	1	1	R\$ 6.639,30	R\$ 6.639,30	R\$ 6.639,30

Tabela 28 – Custos para requerimento da LI do empreendimento.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

Código	Discriminação	Nº	Quant.	Unidade	Preço Unitário (R\$)	Total Contrato (R\$)	ANO 2 (R\$)
1.1.7	Requerimento de LO	1	1	1	R\$ 1.754,88	R\$ 1.754,88	R\$ 1.754,88
	Licença de Operação	1	1	1	R\$ 1.754,88	R\$ 1.754,88	R\$ 1.754,88

Tabela 29 – Custos para requerimento da LO do empreendimento.

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

25.8.1. Adicionalmente, considerando as exigências estabelecidas pela legislação Municipal vigente, está prevista no CAPEX a elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), instrumento necessário para viabilização do empreendimento junto ao município. O EIV será desenvolvido em conformidade com a Lei Municipal nº 2.822/2007 e o Decreto Municipal nº 996/2025, que regulamentam sua obrigatoriedade e conteúdo mínimo.

25.8.2. Os custos relacionados a essa atividade incluem a contratação de equipe técnica especializada, realização de levantamentos de campo, produção de peças gráficas, condução de reuniões públicas (quando exigidas), além da sistematização e entrega do relatório técnico completo às autoridades competentes. O detalhamento do orçamento encontra-se na tabela a seguir.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana

 ECOPORTS
 RECERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

Código	Discriminação	Nº	Quant.	Unidade	Preço Unitário (R\$)	Subtotal (R\$) ^(A)	Total Contrato (R\$) ^(B)	ANO 1 (R\$) ^(C)
1.1.3	Elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV/REIV)					R\$ 111.490,48	R\$ 263.352,85	R\$ 263.352,85
1.1.3.1	Equipe					R\$ 70.527,47	R\$ 205.549,42	R\$ 205.549,42
1.1.3.1.1	Equipe Técnica					R\$ 44.195,35	R\$ 128.805,55	R\$ 128.805,55
P8044	Coordenador ambiental	1	80	hora	R\$ 101,80	R\$ 8.144,09	R\$ 23.735,61	R\$ 23.735,61
P8060	Engenheiro consultor especial	1	60	hora	R\$ 120,61	R\$ 7.236,75	R\$ 21.091,22	R\$ 21.091,22
P8081	Profissional Pleno - Geógrafo/Geólogo (Meio Físico)	1	80	hora	R\$ 66,26	R\$ 5.300,93	R\$ 15.449,35	R\$ 15.449,35
P8033	Profissional Pleno - Biólogo (Fauna)	1	120	hora	R\$ 23,72	R\$ 2.846,27	R\$ 8.295,35	R\$ 8.295,35
P8033	Profissional Pleno - Biólogo (Flora)	1	120	hora	R\$ 23,72	R\$ 2.846,27	R\$ 8.295,35	R\$ 8.295,35
P8193	Profissional Pleno - Cientista Social (sociólogo/antropólogo)	1	120	hora	R\$ 30,50	R\$ 3.660,02	R\$ 10.666,99	R\$ 10.666,99
P8058	Engenheiro/Profissional Pleno (Avaliação de Impactos)	1	80	hora	R\$ 68,15	R\$ 5.452,22	R\$ 15.890,27	R\$ 15.890,27
P8058	Engenheiro/Profissional Pleno (SIG)	1	120	hora	R\$ 68,15	R\$ 8.178,33	R\$ 23.835,40	R\$ 23.835,40
P8025	Auxiliar de Escritório/Campo/Motorista	1	60	hora	R\$ 8,84	R\$ 530,47	R\$ 1.546,03	R\$ 1.546,03
1.1.3.1.2	Equipe Técnica de campo					R\$ 11.858,61	R\$ 34.561,43	R\$ 34.561,43
P8060	Engenheiro consultor especial	1	120	hora	R\$ 120,61	R\$ 14.473,50	R\$ 42.182,43	R\$ 42.182,43
P8033	Profissional Pleno - Biólogo (Fauna Terrestre)	1	120	hora	R\$ 23,72	R\$ 2.846,27	R\$ 8.295,35	R\$ 8.295,35
P8081	Profissional Pleno - Geógrafo/Geólogo (Meio Físico)	1	120	hora	R\$ 66,26	R\$ 7.951,40	R\$ 23.174,03	R\$ 23.174,03
P8025	Auxiliar de Escritório/Campo/Motorista	1	120	hora	R\$ 8,84	R\$ 1.060,94	R\$ 3.092,06	R\$ 3.092,06
1.1.3.2	Despesas Gerais					R\$ 40.963,02	R\$ 57.803,43	R\$ 57.803,43
D0002	Reprografia de documentos	3	1	unidade	R\$ 250,00	R\$ 750,00	R\$ 1.058,33	R\$ 1.058,33
D0003	Diárias Hotel	4	30	dia	R\$ 220,00	R\$ 26.400,00	R\$ 37.253,37	R\$ 37.253,37
D0004	Diárias Alimentação	4	30	dia	R\$ 80,00	R\$ 9.600,00	R\$ 13.546,68	R\$ 13.546,68
D0005	Veículo leve - 53 kW (sem motorista)	1	30	dia	R\$ 140,43	R\$ 4.213,02	R\$ 5.945,04	R\$ 5.945,04

Tabela 30 – Custos para elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).

Fonte: EVTEA - INFRA S.A. - 2026.

25.9. Identificação de passivos ambientais

25.9.1. 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.

25.9.2. A identificação de eventuais passivos ambientais preexistentes na área destinada ao empreendimento foi realizada a partir da análise documental, histórico de ocupação e informações prestadas pela Autoridade Portuária, conforme apresentado na Seção F – Ambiental do estudo.

25.9.3. Assim, o diagnóstico preliminar de passivos ambientais baseou-se nas atividades previstas para a área PAR05. Com relação à área, verificou-se que o Terminal não possui passivos ambientais identificados.

25.9.4. Contudo, com base no princípio da precaução, ainda que não tenham sido observados indícios visuais de contaminação na área de estudo, entende-se prudente sua classificação como Área Potencialmente Contaminada (AP), considerando o histórico de uso da área e os tipos de carga movimentada.

25.9.5. Conforme o aparato legal determina, a apreciação de passivos ambientais existentes e previstos na área do Porto de Paranaguá foi efetuada no âmbito deste EVTEA através do histórico de ocupação e, nesse sentido, não foram encontrados estudos específicos para o local que comprovassem a existência de tais passivos ambientais, logo **não houve identificação comprobatória da existência de passivos ambientais declarados na área de PAR05.**

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br/ | LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana


ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

25.10. Prazo para identificação de passivos não conhecidos

25.10.1. No âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários, aplica-se a regra contratual vigente segundo a qual os passivos ambientais não identificados até a data de celebração do contrato serão de responsabilidade do Poder Público, desde que detectados pelo Arrendatário no prazo de até 365 dias após a Data da Assunção.

25.10.2. Esses passivos ambientais deverão ser de responsabilidade do Poder Concedente para fins de eventual reequilíbrio contratual, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental em relação ao passivo não conhecido.

26. OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

26.1. Cabe ressaltar que o relatório ambiental aborda de maneira conceitual as principais práticas adotadas pelos órgãos ambientais estaduais e federal, de forma a indicar a provável condução do processo de licenciamento ambiental das áreas a serem arrendadas.

26.2. Em todos os casos, deverá ser avaliado e considerado como documento oficial, balizador do processo de licenciamento e estudos que deverão ser realizados, o Termo de Referência (TR) ou Parecer Técnico emitido pelo órgão ambiental competente.

26.3. O relatório ambiental fornecerá informações acerca dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início ou prosseguimento do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida.

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

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

I- consulta à autoridade aduaneira;

II- consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

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

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

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

26.6. Considerando a celebração do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019, a APPA será responsável por encaminhar o pedido de Termo de Referência para o órgão ambiental. O Termo de Referência ou Parecer Técnico será emitido com base no preenchimento de Ficha de Abertura do Processo (FAP), no caso dos licenciamentos conduzidos pelo Ibama, ou por meio de

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECOPORTS
 PUBLIC CERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

formulários específicos disponibilizados nos órgãos estaduais, devendo o relatório ambiental ser analisado pelos técnicos do órgão ambiental competente e, posteriormente, emitido um parecer informando como deverá prosseguir o processo de licenciamento da área.

- 26.7. A análise completa sobre os impactos, medidas de mitigação, programas ambientais, bem como o CAPEX e OPEX ambiental do projeto está contida na Seção F – Ambiental do estudo.

27. ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS

- 27.1. Considerando as competências da APPA, pelos termos do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019 e da Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP constituída pela Portaria 036/2024-APPA (vigente), todas as comunicações dirigidas às empresas, por padrão, serão feitas pela APPA.

- 27.2. Ainda, para melhor entendimento, segue quadro resumo das principais características da área PAR05:

QUADRO RESUMO - ÁREA PAR05	
DADOS GERAIS Localização: Porto de Paranaguá-PR Área: 29.819,28 m ² Tipo: <i>Brownfield</i> Tipo de carga: Granéis sólidos vegetais Prazo contratual: 35 anos Ramp up: O terminal PAR05 entra em operação no ano de 2030, com capacidade estática de armazenagem de 115.005t para grãos e 78.224t para cereais, no entanto, foi estabelecido um ramp-up operacional de 33,33% no primeiro ano. Em 2031, considera-se um ramp-up operacional de 66,67%	Dados financeiros: Investimento total: R\$ 581,050 milhões Divisão fixo/variável: 50% / 50% Remuneração Fixa Mensal: R\$ 147,2mil Remuneração Variável: R\$ 1,12/tonelada Valor de Arrendamento inicial: R\$ 21,785 milhões TIR (WACC): 7,89% Critério: Maior valor de Outorga Data base do projeto: junho/2025
DADOS OPERACIONAIS - GRÃOS Capacidade estática: 115.005 toneladas a partir de 2030. Capacidade dinâmica: 2.2 milhões de toneladas/ ano (embarque) Giros médio de estoque: 19,88 giros anuais Market share: 4,33% a partir de 2034	MME - GRÃOS Método <i>Value at Risk</i> para definição da MME em 26,11% MME do ano 1 até ano 3: 0 MME do ano 4 até o ano 35: de 340.159t escalonados até 1.635.026t.
DADOS OPERACIONAIS - CEREAIS Capacidade estática: 78.224 toneladas a partir de 2030. Capacidade dinâmica: 900 mil toneladas/ano (desembarque)	MME – CEREAIS Método <i>Value at Risk</i> para definição da MME em 21,59% MME do ano 1 até ano 3: 0 MME do ano 4 até o ano 35: de 243.456t escalonados até 681.162t.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana

 ECOPORTS
 RECERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

<p>Giros médio de estoque: 13 giros anuais Market share: 88% a partir de 2032</p>	
<p>INVESTIMENTOS MÍNIMOS PREVISTOS EM ÁREA DO TERMINAL - MOVIMENTAÇÃO DE GRÃOS</p> <ol style="list-style-type: none"> Implantação de capacidade estática mínima de 115.005 toneladas (153.340 m³); Transportadores de correias para expedição aquaviária (duas linhas com capacidade individual 2000 t/h); Transportadores de correias para recepção rodoviária (linha com capacidade 600 t/h); Balança de fluxo, elevador de canecas e torres de transferência; Pavimentação e drenagem; Sistema de combate a incêndio; Cercamento; Subestação; Balanças rodoviárias; Tombadores de caminhões; Edificações; Gates; e Demolições. <p>Investimentos mínimos previstos em área comum do Porto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Demolição das estruturas do Contrato de Passagem nº 079/2013 interligadas no berço 206, imediatamente após a entrada em operação da 1ª etapa do Píer F, ou caso interfira nas obras das estruturas do PAR05. 	<p>INVESTIMENTOS MÍNIMOS PREVISTOS EM ÁREA DO TERMINAL - MOVIMENTAÇÃO DE CEREAIS</p> <ol style="list-style-type: none"> Guindaste de navios tipo MHC com capacidade nominal de 1000 t/h; Moega de cais ecológica equivalente a capacidade do MHC; Implantação de capacidade estática mínima de 78.224 toneladas (97.753 m³); Transportador de correias para recepção aquaviária (capacidade nominal 1000 t/h); Transportadores de correias para expedição rodoviária (linha com capacidade 500 t/h); Balança de fluxo, elevador de canecas e torres de transferência; Pavimentação e drenagem; Sistema de combate a incêndio; Cercamento; Subestação; Tulha de carregamento de caminhões; Edificações; Gates; e Demolições.

28. CONCLUSÃO

- 28.1. Ante ao exposto, constata-se que a modelagem do terminal **PAR05** foi concebida de acordo com o conjunto de diretrizes do Poder Concedente, orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos portos e terminais portuários brasileiros, levando-se em consideração as características locais.

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



ECOPORTS
 PUBLIC CERTIFIED

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- 28.2. Dessa forma, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – Evtea da área **PAR05**, em sua versão rev.01, elaborado pela INFRA S.A, seguiu as práticas adotadas no setor portuário nacional para a exploração de áreas, estando apto a ser utilizado em procedimento licitatório.
- 28.3. Nesse sentido, após realizada a análise dos estudos por parte da Gerência de Arrendamentos, sugere-se ao Diretor Presidente da APPA que, em caso concordância com as diretrizes expostas na presente Nota Técnica e com o EVTEA **PAR05** em sua versão “rev.01”, autorize o início dos trâmites para abertura dos procedimentos licitatórios da referida área, os quais deverão ser realizados pela Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP.
- 28.4. Por fim, submete-se a presente Nota Técnica à apreciação superior e demais encaminhamentos que julgar necessários.

Em, 27 de fevereiro de 2026

Fernando Russo
Gerência de Arrendamentos

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana





ePROTOCOLO



Documento: **NotaTecnica0082026PAR05Processon25.353.4222Analisedeestudo.pdf**.

Assinatura Avançada realizada por: **Fernando Russo (XXX.716.939-XX)** em 27/02/2026 11:48 Local: APPA/GARR.

Inserido ao protocolo **25.353.422-2** por: **Jamile dos Santos Faustino** em: 27/02/2026 11:43.



Documento assinado nos termos do Art. 38 do Decreto Estadual nº 7304/2021.

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código: