



GPO	
Fl. nº	749
Proc. nº	022/14
Data	22/09/14
Assinatura	B.

PARECER TÉCNICO Nº 02/2014/GPO/SOG/ANTAQ/DPS

Referência: Processo nº 50300.000022/2014-77

Assunto: Análise de EVTEA para prorrogação antecipada do Contrato de Arrendamento 020/98 firmado entre a empresa TCP – Terminal de Contêineres de Paranaguá e a APPA - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina.

INTRODUÇÃO

1. Trata o presente processo da análise da solicitação de reequilíbrio com prorrogação antecipada do contrato de arrendamento nº 020/98, firmado entre a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA e a empresa Terminal de Contêineres de Paranaguá – TCP. Tal análise decorre da documentação protocolada pela empresa TCP junto ao Poder Concedente em 15/07/2014, conforme disposto no Art. 18, da Resolução nº 3220-ANTAQ, de 08/01/2014, posteriormente encaminhada à ANTAQ para análise e manifestação, com vistas a subsidiar a decisão final da SEP quanto ao cabimento do pleito.
2. Importante destacar que em 05/08/2014 o processo em tela foi encaminhado à ANTAQ pela Secretaria de Políticas Portuárias da SEP/PR, conforme Ofício nº 1376/2014/SPP/SEP/PR, de 01/08/2014, à folha 396, indicando não haver óbices quanto à adequação do pleito às diretrizes do setor portuário nacional e para início das análises do Estudo de Viabilidade Técnica Econômica, Financeira e Ambiental, em conformidade com a Nota Técnica nº 7/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP.
3. Ademais, a SEP/PR aprovou a Nota Técnica nº 83/2014/CGMO/DOUP/SPP/SEP/PR (fls. 377/394), onde conclui pela adequação dos investimentos propostos com as diretrizes de planejamento e políticas públicas setoriais; pela conformidade das propostas de investimentos com as diretrizes dos respectivos instrumentos de planejamento consubstanciados no Plano Mestre (Master Plan), Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e, até a presente data, no Programa de Arrendamentos Portuários. Considerou, ainda, a manifestação favorável da APPA à implantação do EVTEA, de 27/06/2014, conforme Ofício nº 503/2014-APPA.
4. Além da manifestação favorável da APPA em relação ao EVTEA, a Autoridade Portuária nos termos do Ofício nº 574/2014-APPA, de 05/08/2014 (fls. 563/584), protocolou na ANTAQ o estudo intitulado "Análise da inviabilidade técnica, operacional e econômica de um terminal de

contêineres em área contígua ao TCP no Porto de Paranaguá”, onde conclui pela inviabilidade de licitação de um segundo terminal de contêineres na área pleiteada pelo TCP. Ainda, nos termos do Ofício nº 575/2014-APPA, de 05/08/2014 (fl. 586), informa ter realizado vistoria no terminal, atesta e ratifica os investimentos realizados e contratados no montante de R\$ 134.747.299,00 (cento e trinta e quatro milhões, setecentos e quarenta e sete mil, duzentos e noventa e nove reais), também objeto do pleito do reequilíbrio nos estudos apresentados.

5. Nessa esteira, o exame do EVTEA seguirá os ditames da Nota Técnica nº 7/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP, da Resolução nº 3.220-ANTAQ/2014, da Lei nº 12.815/2013 e do Decreto nº 8.033/2013, bem como as recomendações, que couberem, constantes da Nota Técnica nº 83/2014/CGMO/DOUP/SPP/SEP/PR, assim como a manifestação prévia da PFA quanto às questões jurídicas objeto da consulta formulada nos termos do Despacho às folhas 720/721.

6. É importante atentar que o pleito inicial do TCP foi encaminhado pela APPA conforme Ofício nº 557/2013-APPA, em 23/07/2013, (fls. 3/255), gerando o processo nº 50300.000022/2014-77. Em 29/04/2014, os autos foram encaminhados nos termos do Despacho à folha 263 para este Analista visando análise e manifestação, que no mês de maio realizou visita técnica às instalações do terminal portuário, juntamente com o técnico da SEP que elaborou a Nota Técnica sobre o tema, onde se reuniram com a Autoridade Portuária, bem como com os representantes da empresa para melhor entendimento do projeto. Na sequência, foram realizadas diversas reuniões na ANTAQ para apresentação e discussão do EVTEA, além da troca de e-mails, cujos registros se encontram nos autos do processo e demonstram a evolução do assunto.

FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

7. O regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias é regido pelas disposições da Lei 12.815 de 05 de junho de 2013, regulamentada pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. A Concessão de serviços públicos no âmbito da Administração Pública Federal é regulada pela Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Também, os contratos administrativos são regidos pela Lei 8.666, de 21 de junho de 1993.

8. No âmbito da ANTAQ a exploração de áreas e terminais dentro do Porto Organizado é disciplinada pela Resolução nº 2.240-ANTAQ, de 04 de outubro de 2011. Já a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados é tratada pela Resolução



Fl. n°	750
Proc. n°	22/14
Data	22/09/14
Rec. n°	22

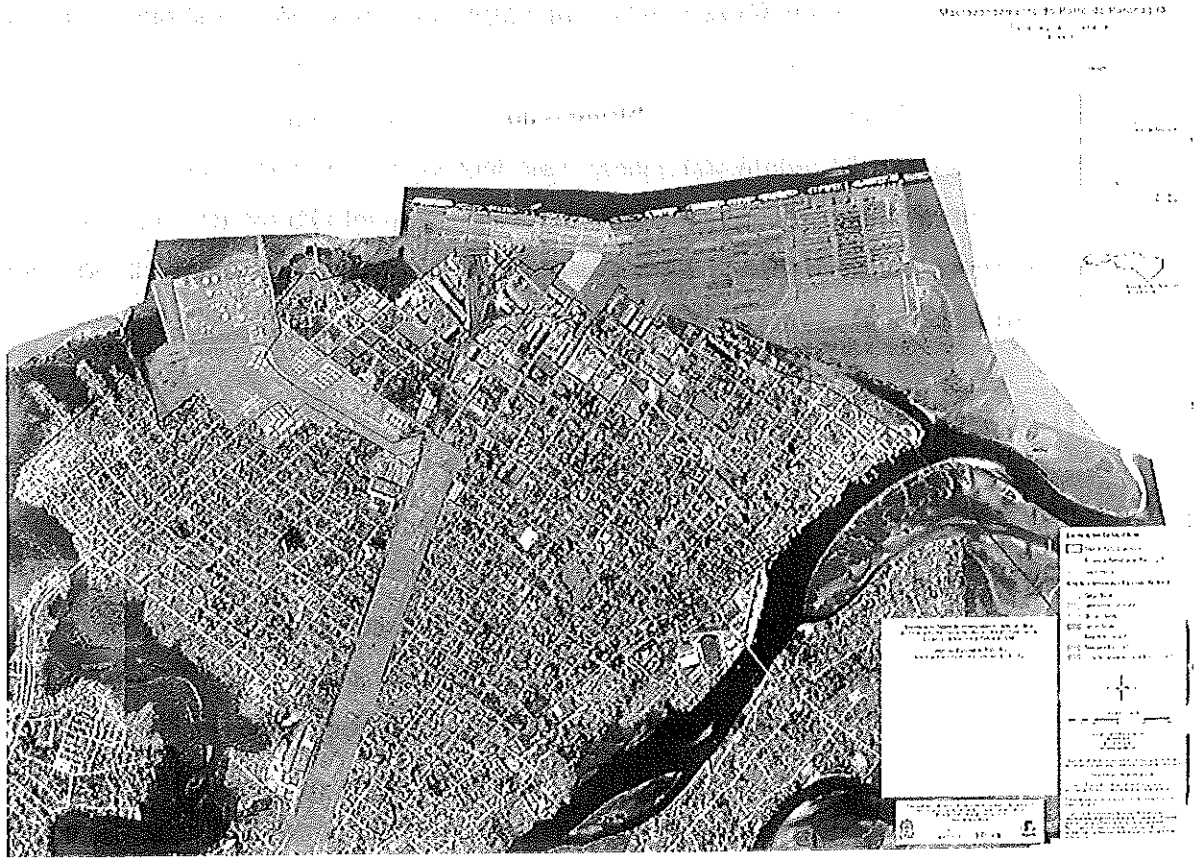
nº 3.220-ANTAQ, de 08 de janeiro de 2014. A fiscalização da prestação dos serviços portuários nesta ANTAQ é regulamentada pela Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 06 de fevereiro de 2014.

9. Ainda, sobre a metodologia para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento observa-se o disposto na Nota-Técnica 07/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP, de 09 de abril de 2014. Também, com vistas a padronizar lacunas que porventura não sejam alcançadas pela legislação existente, foram considerados os encaminhamentos de reuniões técnicas conduzidas pela setorial técnica da Gerência de Portos Organizados/Superintendência de Outorgas desta ANTAQ, cujas memórias são juntadas ao longo do presente processo.

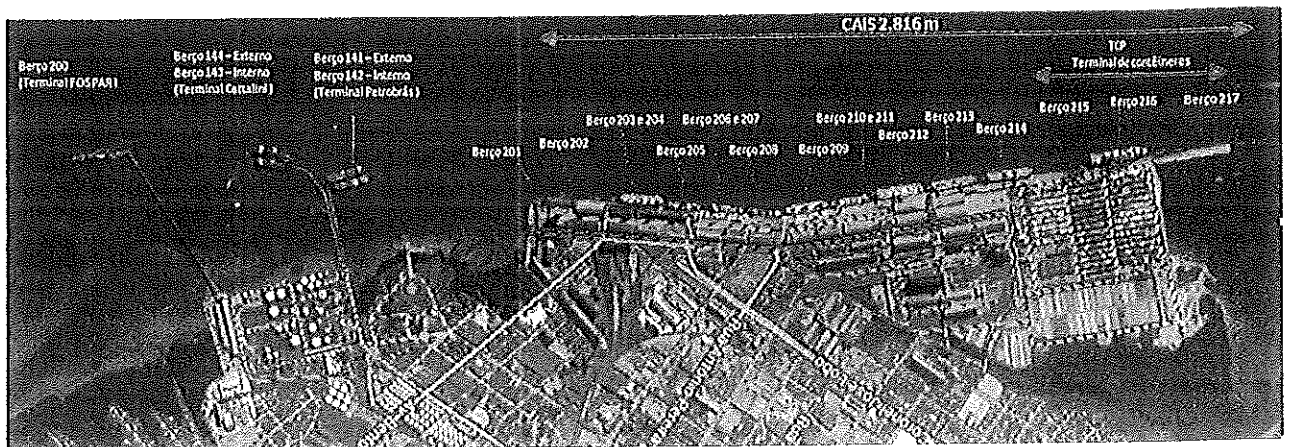
CONTEXTUALIZAÇÃO

10. O Terminal de Contêineres de Paranaguá, a seguir denominado apenas TCP, tem firmado com a APPA o Contrato de Arrendamento nº 020/98, de 13 de abril de 1998, destinado à movimentação e armazenagem de veículos e contêineres, totalizando 302.800 m² na extremidade leste do Porto de Paranaguá (vide fotos a seguir). O Contrato, datado de 08/10/1998, tem prazo de 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por no máximo igual período (Cláusula Quinta).
11. O acesso rodoviário é realizado pela rodovia BR-277, que liga Paranaguá a Curitiba e interconecta-se às rodovias estaduais PR-408, PR-411 e PR-410 e à rodovia BR-116 que atinge praticamente toda a malha rodoviária do País.
12. A atual malha ferroviária que liga o Porto de Paranaguá às demais regiões do País é administrada e operada pela ALL - América Latina Logística, formando o segmento ferroviário do "Corredor do Paraná / Santa Catarina" numa extensão ao redor de 2,2 mil quilômetros, transportando, principalmente granéis agrícolas, fertilizantes e combustíveis.
13. O acesso marítimo é realizado pela barra de entrada (Canal da Galheta), definida nas Cartas Náuticas de Marinha nºs 1.821 e 1.822, com 150/200 metros de largura, 20 milhas de extensão e 13/15 metros de profundidade.
14. O Programa de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto – PDZ considerado nos estudos data de 2012 e está disponível no sítio eletrônico da Autoridade Portuária (http://www.autoridadeportuaria.pr.gov.br/arquivos/File/1_PDZ_do_Porto_de_Paranagua_Volume_1.pdf). Neste programa é citada a ampliação do terminal de contêineres, assim como a expansão

de novos berços de atracação entre o atual terminal de contêineres e a Ilha de Coatinga para movimentação de contêineres e veículos.



Fonte: PDZPO-2012



Fonte: PDZPO-2012

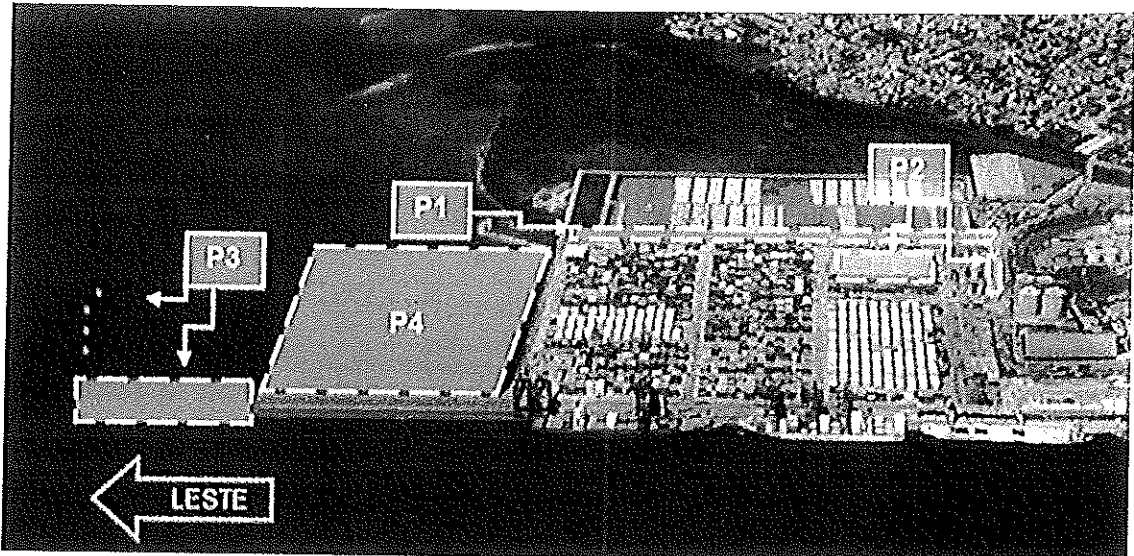


Fl. nº	751
Proc nº	22/14
Data	22/09/14
Rubrica	A.

15. Assim como os demais terminais de contêineres à época da licitação, realizada no ano de 1997, o modelo de licitação não estabelecia uma taxa interna de retorno – TIR do projeto, sendo o parâmetro principal a movimentação mínima contratual, além dos investimentos necessários para a operação, conservação, modernização e ampliação.
16. Antes de adentrar na análise do EVTEA, faz-se necessário descrever o histórico do Contrato de Arrendamento nº 020/98, que teve início a partir da assinatura do Termo de Transferência, datado de 08/10/1998, portanto sendo vigente por 25 anos, prorrogável por no máximo igual período (Cláusula Quinta).
17. O 1º Termo Aditivo foi assinado em 16/09/1998, com objetivo de interromper a execução do contrato de arrendamento, a partir da data de 04/08/1998, por 60 dias, em razão dos motivos expostos pela Arrendatária, no processo protocolado sob nº 3.775.774-6 e de conformidade com o Parecer Jurídico 331/98.
18. O 2º Termo Aditivo, datado de 05/07/1999, teve por objetivo alterar a composição acionária do Consórcio REDRAM/TRANSBRASA, com base nos motivos expostos pela Arrendatária, no processo administrativo protocolado sob nº 3.874.967-6 e de conformidade com o Parecer Jurídico 154//99-APPA.
19. O 3º Termo Aditivo, datado de 10/04/2001, transferiu o Contrato de Arrendamento para a recém constituída Sociedade de Ações denominada TCP – Terminal de Contêineres de Paranaguá S/A, composto pelas empresas que faziam parte do Consórcio REDRAM/TRANSBRASA.
20. O 4º Termo Aditivo, assinado em 01/02/2002, tratou de restabelecer integralmente a equação econômico-financeiro inicialmente pactuada no contrato, passando a ser de responsabilidade da Arrendatária a construção das obras, originalmente de responsabilidade da APPA, previstas no Anexo II, itens 18 e 19, e Anexo V, itens 5, "b", e 6 do Edital de Concorrência Pública nº 009/97, renunciando a arrendatária a qualquer direito de recomposição ou reequilíbrio de que possa ser titular por força de eventos ocorridos até a data de celebração deste instrumento.
21. O 5º Termo Aditivo, datado de 13/12/2002, tratou da prorrogação do prazo previsto no item 02 da Cláusula Segunda do Quarto Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento, passando o prazo de conclusão dos dolphins para 17 (dezessete) meses, a contar da data de expedição da licença ambiental.

22. O 6º Termo Aditivo, datado de 19/08/2008, teve por finalidade a construção de um cais público de 315,00 metros de extensão por 25,75 metros de largura, perfazendo uma área de 8.111,25m², adjacente, agregado e interligado aos dois berços existentes, formando um cais público de 980,15m de extensão em sua totalidade. Importante ressaltar aqui, que o custo total da construção, da instalação portuária e dos equipamentos, necessários à operação do denominado terceiro cais foi suportado, incondicional e integralmente, pela Arrendatária que se obrigou a proceder cobertura de seguro geral, ficando certo, claro e acordado que tal custo não é de responsabilidade da APPA, e muito menos será ou poderá ser considerado pela Arrendatária como fator de restauração da equação original do contrato ou, ainda, integrar qualquer pretensão para cálculo de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro.
23. O 7º Termo Aditivo, datado de 29/08/2011, teve por finalidade a reorganização societária e a adequação do Contrato de Arrendamento nº 020/98 aos dispositivos da Resolução nº 55/ANTAQ, de 16/12/2002.
24. O 8º Termo Aditivo, datado de 03/11/2011, teve por finalidade a transferência do TCP – Terminal de Contêineres de Paranaguá S/A para a empresa Terminal Portuário Movimentação e Armazenagem Participações S/A (que teve posteriormente sua denominação alterada para TCP – Terminal de Contêineres de Paranaguá), assumindo este último a condição e qualidade de Arrendatária.
25. O 9º e último Termo Aditivo, assinado em 17/07/2012, teve por finalidade a adequação do redimensionamento da largura do cais contíguo recém-inaugurado (berço 217), de 27,75 metros para 40,75 metros de largura, para que o mesmo pudesse ser equipado com pórticos (portêineres) da classe super post-panamax, sem qualquer ônus a APPA.
26. Feita a descrição dos aditivos contratuais, apresento a seguir o resumo do pleito do TCP, detalhados no EVTEA protocolado no dia 27/07/2014, que contempla quatro projetos distintos:
- **Projeto P1:** Incorporação de uma área de 26.809m², incrustada entre o TCP e o Pátio de Veículos da Volkswagen, visando o aumento da capacidade de atendimento do modal ferroviário em Paranaguá, que poderá contribuir na redução do fluxo de caminhões no corredor rodoviário;
 - **Projeto P2:** Modernização e adequação da infraestrutura do Terminal, o que inclui a aquisição de equipamentos, a expansão e verticalização do armazém, a construção de novos Gates para entrada e saída de caminhões no terminal e investimentos para melhorias em sistemas e controles operacionais;

- **Projeto P3:** Ampliação, no sentido Leste, do cais linear com a construção do cais do Berço 218 e de novos dolphins, perpendiculares a esse novo cais, para uso exclusivo da operação de navios para movimentação de veículos. Esse novo cais terá 220 metros de comprimento por 50,0 metros de largura;
- **Projeto P4:** Obras de aterro, compactação e pavimentação da área compreendida a Sul do Cais do Berço 217 e em continuidade na direção Leste da área atual do TCP, dando utilização a um espaço que hoje é um espelho d'água localizado na retroárea do berço 217 (157.500m²).



27. Considerando as premissas apresentadas pelo TCP, até o término do prazo do contrato, outubro de 2023, não haverá tempo hábil para a amortização dos investimentos propostos e o empreendimento seria financeiramente inviável, razão pela qual o TCP solicita a prorrogação antecipada do contrato pelo prazo de 25 anos, até outubro de 2048. Ocorre que, mesmo com a extensão do prazo do contrato os investimentos ainda não são amortizados, resultando num VPL negativo da ordem de R\$ 285 milhões, o que torna o projeto inviável, razão pela qual solicita, de forma a viabilizar o projeto de expansão, a extinção do pagamento da outorga variável a partir de 2024; a possibilidade de o terminal armazenar carga geral (carga de projeto) e a adequação do *free time de importação*, reduzindo-o gradualmente de 10 para 2 dias, durante o novo período da concessão a partir de 2024. A redução gradual seria de 10 dias em 2024, 7 dias em 2025, 5 dias em 2026 e 2 dias a partir de 2027 até 2048.

28. A análise do EVTEA tomou por base o estudo elaborado pela empresa Rosenberg & Associados, contratada pelo TCP, além das demonstrações financeiras auditadas da SPE. Além disso, fazem parte dos autos os Anexos "A" a "M", onde constam entre outras peças, a manifestação jurídica de escritório de advocacia contratado pelo terminal acerca do cabimento de

alterações em contrato de arrendamento de instalações portuárias de uso público, bem como estudo de análise de viabilidade ambiental realizado pela empresa de consultoria Acquaplan e os Projetos Básicos das obras P3 e P4.

29. Conforme entendimento desta Agência a verificação e recomposição das bases econômicas dos contratos de arrendamento são tratados na Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 08 de janeiro de 2014. A aplicação desta resolução foi detalhada na Nota-Técnica 07/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP, de 09 de abril de 2014, que dispõe sobre a metodologia para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento. Para fins desta metodologia o EVTEA deve compreender:

"13 - O EVTEA visando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro compreenderá, no mínimo:

- A. Fluxo de Caixa Contratual, Marginal e Total;*
- B. Valor do Arrendamento;*
- C. Análise da Viabilidade Técnica;*
- D. Análise Preliminar da Viabilidade Ambiental;*
- E. Descrição da Estrutura Operacional;*
- F. Desenhos Esquemáticos;*
- G. Projeção do Fluxo de Carga e/ou Passageiros;*
- H. Investimentos Necessários para a Movimentação;*
- I. Custos Estimados; e*
- J. Estimativas de Preços e Tarifas."*

30. Desta forma, estrutura-se o presente Parecer de acordo com os tópicos que devem constar no EVTEA, conforme definido pela Nota-Técnica 07/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP.

31. Antes de adentrar nos fluxos de caixa do projeto, foram relacionadas abaixo as principais alterações realizadas ao longo do EVTEA em razão das solicitações por parte da área técnica derivadas das reuniões internas e com os representantes do TCP, registradas em atas e/ou e-mails, que foram inseridas ao longo do processo, baseadas em normativos ou casos reais já analisados pela GPO/SOG.

- I. Revisão do orçamento das obras do P3 e P4, levando em consideração orçamentos de obras similares realizadas em outros portos conforme Sistema de Custos Portuários da ANTAQ, onde ficou detectada uma diferença inicial da ordem de 18% a maior, bem como



Gerência de Portos Organizados - GPO
Superintendência de Outorgas - SOG

Fl. nº	753
Proc nº	22/14
Data	22/09/14
Rubrica	Q

- consideração do Acórdão nº 2.622-TCU, que trata do BDI (Benefício e Despesas Indiretas) de obras portuárias aceitável no patamar de 27,48%, vide e-mail à folha 558;
- II. Exclusão do reequilíbrio dos equipamentos adquiridos para operar no cais do berço 217, inclusive Portêineres Super Post Panamax, conforme cláusula sexta do 6º Termo Aditivo (fl. 660), vide e-mail à folha 558;
- III. Utilização, como regra para fins de reinvestimento, da IN 162 de 31/12/1998 (15 anos equipamentos e 25 anos obra civil), bem como reavaliação do valor dos investimentos nos últimos anos da concessão, vide e-mail à folha 736. Lembro que a tabela abaixo foi utilizada no estudo apresentado pela empresa Santos Brasil e aprovado pela ANTAQ nos termos da Resolução nº 3.598-ANTAQ, de 26/08/2014;

Referência NCM	Bens	Prazo de vida útil (anos)	Taxa anual depreciação	Nomenclatura Terminal
8426.3000	Pórticos	15	10%	PT Ship-to-shore
8426.1200	Ponte Guindaste Pneus	15	10%	RTG Rubber Tire Gantry
8426.1100	Ponte Guindaste Trilhos	12	10%	RMG Rail Mounted Gantry
8709.1900	Veículo Porto	10	10%	TT Terminal Tractor
8701.9090	Semi-reboques	7	20%	RB Semi-reboques
9022.1200	Aparelho RX	15	10%	SC Scanner

- IV. Abertura dos custos, para fins de separação dos variáveis, fixos e despesas gerais administrativas e comerciais (fixos), com respectiva revisão das projeções, vide e-mail à folha 736. Anteriormente todos os custos estavam variando de acordo com o crescimento da movimentação de TEUs, fato considerado inaceitável;
- V. Revisão da redução anual do Dwell Time (tempo de permanência) da armazenagem, de -9,61% ao ano, calculado para o período de 2009 a 2013, vide e-mail à folha 736. A variação ocorrida no ano de 2009 a 2010 foi considerada um dado fora do padrão, conforme verificado ao se incluir no cálculo o ano de 2008, onde se constatou uma redução anual da ordem de -5,87%. Para fins de registro, o TCP demonstrou conforme quadro abaixo que a redução verificada até agosto de 2014 em comparação com 2013 foi de -17,74%, em razão da mudança de procedimentos de liberação de carga da RFB e Marinha Mercante ocorrida em junho de 2014;

Dwelltime - em dias	2008	2009	2010	2011	2012	2013	CAGR (%)	Ago-Set 2014	2014 X 2013
Dwell Time boxes > 10 Dias	28,9	32,0	22,4	22,1	23,5	21,3	-5,87%	17,6	-17,74%

- VI. Inclusão no modelo de receitas marginais oriundas da prospecção de novas cargas, em virtude do aumento da eficiência e competitividade do terminal, conforme demonstrado pelo e-mail às folhas 739/741;
- VII. Exclusão dos custos marginais dos novos equipamentos no período de 2014 a 2023, vide e-mail à folha 736;
- VIII. Exclusão das projeções futuras as Deduções da Receita Operacional Bruta, que equivalia a 1% da receita, dado que nos demais estudos não foram considerados e refletem apenas eventuais ineficiências administrativas de faturamento, vide e-mail à folha 736;
- IX. Inclusão no fluxo de caixa a valor presente o saldo do capital de giro ao final do contrato; e
- X. Exclusão da planilha de Fluxo de Caixa Marginal o valor de R\$ 375.967.380,47 (trezentos e setenta e cinco milhões e novecentos e sessenta e sete mil e trezentos e oitenta reais e quarenta e sete centavos) referente à reposição de ativos depreciados em Obras Civas, por considerar tais valores incoerentes, pois a previsão de manutenção já estava prevista no fluxo de caixa. Os valores foram abatidos proporcionalmente no período de 2024 a 2045, deixando os últimos três anos sem investimentos, apenas a manutenção já prevista.

32. É importante registrar que todas as alterações acima foram acordadas com a empresa, fruto de inúmeras reuniões técnicas de trabalho, com exceção do item "X", cujo entendimento técnico da GPO, baseado ainda nos demais estudos analisados naquela gerência, considera que tais investimentos não são repostos, mas sim mantidos, razão pela qual foram desconsiderados do estudo.

33. No tocante às premissas utilizadas, na última reunião realizada na sede da ANTAQ em 16/09/2014, conforme ata às folhas 738, pode-se verificar que o TCP trouxe ao modelo a informação do início das operações do Terminal Privado Porto Pontal do Paraná Importação e Exportação S/A, no ano de 2020, prevendo uma perda de mercado da ordem de 36,81% das cargas que migrariam para aquele terminal. Além disso, prevê uma redução do preço da ordem de 10% decorrente do excesso de oferta e aumento da competição entre os dois terminais.

34. Tal fato foi incorporado ao modelo, uma vez que a Adaptação do Contrato de Adesão do referido TUP foi assinada em 14 de agosto de 2014 pela ANTAQ. Dessa forma, a perspectiva de entrada em operação do terminal nos próximos anos é real e factível ao ponto de ser considerada no estudo. O quadro abaixo demonstra que o TUP não concorrerá com o TCP no modal ferroviário, mantendo a participação de 26,37% no volume movimentado, porém perderá 50% da fatia de mercado dos 73,63% de volume movimentado restantes. Em resumo, com a entrada em operação do TUP no ano de 2020, o TCP irá perder 36,81% de sua fatia do mercado para o concorrente, já considerando uma redução no preço da ordem de 10%.

Redução Volume ((2020 em diante - Entrada Porto Pontal))	36,81%
Volume Ferroviário (% Total)	26,37%
Volume Ferroviário	198.560
<i>Encostes Dia</i>	2
<i>Dias</i>	30
<i>Vagões por trem</i>	80
<i>Movimentos (carga e descarga)</i>	2
<i>Meses</i>	12
<i>Conversão contêiner > TEU</i>	1,7
Volume TCP (Mercado)	100,00%
Volume Ferrovia	26,37%
Volume possível de migrar	73,63%
Volume TUP Porto Pontal (50%)	36,81%

Fonte: EVTEA TCP/Planilha Premissas

35. Sobre este ponto específico, em virtude da falta de ferramenta que possibilite mensurar o percentual da fatia de mercado que o TCP irá perder em razão do novo entrante, bem como a redução do preço decorrente da competição, foi feita uma analogia com o Porto de Santos, especificamente o terminal da empresa Santos Brasil, onde, em razão da entrada de dois novos competidores, BTP e Embraport, foi prevista uma redução de preços da ordem de 25% bem como a perda de uma boa fatia de sua receita/clientes para aqueles terminais, motivo pelo qual foram consideradas aceitáveis as premissas trazidas aos autos pelo TCP.

36. Além disso, descrevo abaixo outras premissas consideradas por parte deste Analista na análise do presente pleito, quais sejam:

1. Manutenção do pagamento da outorga variável, nos moldes pactuados no atual Contrato de Arrendamento;
2. Possibilidade de armazenagem de carga de projeto; e,
3. Possibilidade de alteração do *free-time* nos moldes pleiteados pela empresa.

37. Por fim, no tocante aos investimentos P3 e P4, após uma análise comparativa com obras similares via Sistema de Custos Portuários - SicPort-ANTAQ, levando em consideração o valor da obra concluída do cais do berço 217, verificamos uma diferença total de R\$ 79.758.774,83



(setenta e nove milhões e setecentos e cinquenta e oito mil e setecentos e setenta e quatro reais e oitenta e três centavos) que foram consideradas no estudo, substituindo dessa forma os valores apresentados na planilha do TCP, reduzindo sobremaneira o CAPEX. Tal fato será apontado no item "H", Investimentos Necessários para a Movimentação.

38. Assim, tendo em vista a divergência em relação à premissa de extinção da outorga variável, bem como a discrepância encontrada nos orçamentos dos investimentos P3 e P4 apontados acima, entendemos por bem reproduzir a planilha final enviada pelo TCP em 16/09/2014 e manter a outorga variável na forma prevista, bem como alterar os valores do CAPEX de acordo com as obras similares realizadas nos portos brasileiros atualizadas, por intermédio do SicPort-ANTAQ, para a mesma data base (abril/2014) utilizando os índices de atualização da base do SICRO/SINAPI de forma regionalizada.

Fluxos de Caixa Contratual, Marginal e Total (A)

39. Os fluxos de caixa consolidam as informações apresentadas no EVTEA e determinam os Valores Presentes Líquidos – VPL resultantes. Os dados de entrada para a elaboração do Fluxo de Caixa serão os reais da operação, comprovados conforme artigo 19 da Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 2014, e conterão as seguintes informações:

- **Fluxo de Caixa Contratual** – informações a partir da data de assinatura do contrato até o encerramento do primeiro período de vigência contratual;
- **Fluxo de Caixa Marginal** – informações a partir do evento que gerou o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato ou da data de referência da solicitação de reequilíbrio; e
- **Fluxo de Caixa Total (obrigatório para os casos de prorrogação)** – informações que compreendem o somatório dos componentes apresentados nos Fluxos de Caixa Contratual e Marginal a partir do encerramento do primeiro período contratual até o final do prazo de prorrogação.

40. Os arquivos contendo as duas planilhas com as informações econômico-financeiras, assim como os fluxos de caixas citados no item acima foram inseridos no processo em meio magnético (CD) à folha 742. As principais planilhas foram incluídas na sequência do processo, antes deste PATE.



41. As Demonstrações de Resultado – DRE - foram montadas seguindo o Anexo A da Nota-Técnica 07/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP:

"Receita Bruta
- Impostos (ISS, PIS, COFINS)
= Receita Líquida
- Custos e Despesas
= EBITDA (Lucro Operacional antes de Depreciação/Amortização)
- Depreciação/Amortização
= EBIT (Lucro Operacional)
- Impostos (IR, CSLL)
= Lucro Líquido"

GPO	
Fls.	755
Doc. nº	22/14
Data	02/09/14
a	

42. Os Fluxos Marginais seguiram o modelo do Anexo B da Nota-Técnica 07/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP:

"EBIT (Lucro Operacional)
+ Depreciação/Amortização
= EBITDA (Lucro Operacional antes de Depreciação/Amortização)
- Impostos (IR, CSLL)
+/- Variação de Capital de Giro
- Investimentos
= Fluxo de Caixa Marginal"

43. Sobre as DREs e fluxos de caixa apresentados, descreve-se a seguir cada um deles.

DRE e Fluxo de Caixa Contratual

44. De acordo com o parágrafo 40 da Nota-Técnica 07/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP, para os contratos de arrendamento vigentes, firmados sem projeção de fluxo de caixa, os dados de entrada para a elaboração do Fluxo de Caixa Contratual serão os reais da operação, comprovados conforme artigo 19 da Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 2014. Tal fluxo foi apresentado pela empresa conforme planilhas às folhas 742, lembrando que a empresa é uma SPE e os balanços auditados também foram entregues e fizeram parte das análises.



Fluxo de Caixa Marginal

45. De acordo com o parágrafo 14 da Nota-Técnica 07/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP e com o Art. 9º da Resolução-ANTAQ nº 3.320/2014, o fluxo de caixa marginal é o fluxo projetado em razão do evento que ensejou a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato do arrendamento:

“Art. 9º O processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o artigo anterior será realizado de forma a neutralizar os impactos negativos ou positivos gerados especificamente pelo evento que ensejou a recomposição, considerando os dispêndios e receitas marginais e a Taxa de Desconto definida pela ANTAQ, se outra não houver sido definida no contrato de arrendamento.

§ 1º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão realizados estudos e utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos e despesas resultantes do evento que deu causa à recomposição, sendo fixada uma data-base de referência da precificação dos estudos.

§ 2º A avaliação será realizada exclusivamente sobre eventos já materializados, observando os seus impactos no período anterior à solicitação da recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Os valores a serem pagos ou recebidos do poder concedente serão acrescidos de juros calculados pela taxa especificada no contrato de arrendamento, incidentes pro rata temporis desde a data-base da precificação até a data do efetivo pagamento.

§ 4º Inexistindo no contrato de arrendamento a especificação da taxa de juros, de que trata o parágrafo anterior, a ANTAQ fixará o seu respectivo quantum.”

46. O Fluxo de Caixa Marginal no período de 2013 a 2023, considerando os investimentos propostos, assim como as premissas consideradas válidas conforme planilha GPO/SOG à folha 742, ficou negativo na ordem de R\$ 423.632.000,00 (quatrocentos e vinte e três milhões e seiscentos e trinta e dois mil reais), razão pela qual foi considerado o instituto da prorrogação antecipada do contrato de arrendamento por novo período de 25 anos, que apresentou o retorno dos investimentos em 10/07/2047, com VPL positivo de R\$ 22.921.000,00 (vinte e dois milhões, novecentos e vinte e um mil reais) a uma Taxa Interna de Retorno - TIR de 8,55%.

Fluxo de Caixa Total

47. De acordo com a Nota Técnica Nº 7/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP, o Fluxo de Caixa Total compreenderá o somatório dos componentes apresentados nos Fluxos de Caixa Contratual e Marginais a partir do encerramento do primeiro período até o final do prazo de prorrogação.

48. Este Fluxo considerou as projeções de despesas, receitas, movimentação e serviu como base para calcular as novas bases do contrato prorrogado. De acordo com o Parágrafo 16 da Nota Técnica Nº 7/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP e o Art. 10º, § 1º da Resolução-ANTAQ nº3.320/2014, estes valores foram calculados da seguinte maneira:

- 1) Montou-se o Fluxo de Caixa Total com o prazo máximo possível para a prorrogação, neste caso, 25 anos;

- 2) Considerou-se o valor de outorga fixa e variável como despesa do arrendamento;
- 3) Calculou-se o VPL deste Fluxo de Caixa utilizando como taxa de desconto o WACC (vigente atualmente na ANTAQ), de 8,30%;
- 4) Definiu-se o ano do contrato prorrogado em que o VPL tem valor igual a 0 (zero), qual seja, dia 10/07/2047, como a data do *Payback*; Neste caso específico esta data ocorre um ano e três meses antes do encerramento do contrato, que seria em outubro de 2048.

Valor do Arrendamento (B)

49. A remuneração devida pelo arrendatário à Autoridade Portuária consiste em uma parcela fixa (baseado na área do terminal em m²) e uma parcela variável (baseada na movimentação). Com base nas informações financeiras prestadas pelo TCP, no ano de 2013 foi pago à APPA R\$ 23,7 milhões de parcela variável e R\$ 6,5 milhões de parcela fixa.

50. O TCP propõe a extinção do pagamento da outorga variável a partir do segundo período da concessão, 2023 a 2048, como um dos fatores determinantes para a viabilização dos investimentos.

51. Devido à natureza jurídica, por envolver possível alteração contratual, tal assunto foi encaminhado para análise por parte da PFA nos termos do Despacho à folha 720/721, que se manifestou conforme Parecer nº 44/2014/NCA/PFANTAQ/AGU (fls. 723/733v), onde conclui que as alterações contratuais pretendidas encontram-se entre as denominadas "cláusulas do serviço" passíveis de serem alteradas, desde que demonstrado que as alterações são necessárias para o simultâneo equilíbrio econômico-financeiro do contrato e que, na espécie, não se verifica a mera transferência de ineficiências da Arrendatária para o poder público ou para o usuário final do serviço.

52. Para exemplificar, o TCP possui hoje uma área de 302.800 m². Com o adensamento de áreas propostos (P1 e P4), o TCP terá um acréscimo de área de 184.309 m², ou seja, 60,86%, e passará a pagar, conseqüentemente, uma parcela fixa maior do arrendamento, estimada em R\$ 10,5 milhões por ano, o que não é o suficiente para manter a receita da APPA no patamar atual, se considerar o fim da parcela variável.

53. Portanto, tendo em vista que o VPL do projeto ficou positivo considerando a possibilidade de alteração do *free-time*, mesmo juridicamente sendo possível discutir a alteração da outorga variável, tecnicamente, no caso do TCP, não há motivos para alterar a forma de remuneração da APPA dado a viabilidade dos investimentos propostos.

Análise da Viabilidade Técnica (C)

A ampliação da área arrendada

54. No estudo apresentado, a Arrendatária pleiteia o adensamento de duas áreas (P1 e P4) que juntas somam 184.309 m². Tal acréscimo representa 60,86% da área atualmente ocupada pelo terminal. O Terminal ocuparia então área total de 487.109m². No tocante à área P1, a ANTAQ já se manifestou favoravelmente sobre a questão por meio de Resolução nº 2.852-ANTAQ, de 4 de abril de 2013.

55. Sobre os procedimentos para ampliação de área arrendada, estes deverão obedecer às previsões do §6º do Art. 6º da Lei 12.815/2013 do Art. 24 do Decreto nº 8.0338/2013:

Lei 12.815/2013:

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

[...]

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.”

Decreto 8.033/2013:

“Art. 24. A aplicação do disposto no § 6º do art. 6º da Lei no 12.815, de 2013, só será permitida quando comprovada a inviabilidade técnica, operacional e econômica de realização de licitação de novo arrendamento.

Parágrafo único. A expansão da área do arrendamento ensejará a revisão de metas, tarifas e outros parâmetros contratuais, de forma a incorporar ao contrato os ganhos de eficiência referidos no § 6º do art. 6º da Lei no 12.815, de 2013.”

56. Quanto à inviabilidade técnica, operacional e econômica de construção de um novo terminal de contêineres na área pleiteada pelo TCP, referente aos projetos P3 e P4, considerando que o cais do berço 218 seria um cais público, foi solicitado à APPA a elaboração de um estudo que demonstrasse a inviabilidade de se licitar um terminal nos moldes pleiteados pelo TCP, ou seja, Projetos P3 e P4.

57. Tal estudo foi encaminhado à ANTAQ nos termos do Ofício nº 574/2014-APPA (fls. 563/584), onde conclui que o projeto para implantação do TECON II, em área contígua ao TCP, é inviável sob a ótica operacional, financeira e técnica.

58. Sobre o estudo, nota-se que mesmo adotando premissas muito otimistas, como o compartilhamento do cais público do berço 217, sendo que o TCP tem preferência em sua utilização e opera com pouca ociosidade, o VPL do projeto seria negativo.



050
R. n. 757
Proc n.º 22/14
Data 22/09/14
Ass. 61

59. Portanto, além do possível compartilhamento de cais com o TCP, uma vez que navios não atracariam no TECON II em seus limitados 220 metros de cais, cabe citar limitações de acessos terrestres (rodoviário e ferroviário), interferência da operação de navios de veículos dos novos dolphins no TECON II e conflito com o PDZPO, caracterizando a inviabilidade técnica e operacional.
60. Importante lembrar que a proposta de estabelecimento de um Terminal de Contêineres contíguo ao TCP foi debatido na Audiência Pública 006/13 realizada pela SEP/ANTAQ na cidade de Paranaguá em Outubro de 2013, cuja conclusão foi que, sob as perspectivas técnica, operacional, econômica e ambiental, o projeto é inviável e contrário aos interesses públicos, pelo fato de se propor instalar outro terminal de contêineres em área contígua ao existente, tanto por inviabilizar os dois, que seriam pequenos e insuficientes para atender as demandas do mercado, impedindo a ampliação do terminal existente, como também pelo fato do PDZPO do Porto de Paranaguá indicar áreas físicas específicas (Pontal do Paraná e Imbocuí) para este fim.
61. Dessa forma, a proposta do estabelecimento do Terminal contíguo foi retirada da pauta, conforme manifestações públicas exaradas pelo Governo Federal após esta referida Audiência Pública, fato reforçado nos termos do teor do Ofício nº 387/2014/SEP/PR, de 25 de fevereiro de 2014, em que há a solicitação de retirada da área PAR02 do Programa de Arrendamentos Portuários.
62. Mister lembrar que o estudo apresentado pela APPA foi anterior à Adaptação do Contrato de Adesão da empresa TUP Porto Pontal do Paraná Importação e Exportação S/A, razão pela qual não considerou em suas projeções o impacto da competição advinda do TUP, fato que reduziria ainda mais a possibilidade de viabilidade do TECON II.
63. Assim, considerando suficientes as informações trazidas pela APPA no estudo que confirma a inviabilidade de licitação do TECON II, partimos para uma análise do ganho de escala proveniente da expansão do TCP.
64. O quadro abaixo demonstra que dois terminais de contêineres operando no mesmo porto teriam condições de receber apenas 2 navios Super Post-Panamax simultaneamente, fato que prejudicaria o desempenho do TCP, que teria que operar apenas com um navio enquanto o TECON II estivesse usando o berço 218 e compartilhando parte do berço 217.
65. Além disso, a capacidade de cais e retroárea de dois terminais de contêineres operando isoladamente no mesmo porto são inferiores ao TCP com expansão, pois a área operacional do TECON II necessariamente seria menor devido às estruturas administrativas, scanner da receita federal, gates, acesso etc., enquanto o TCP com expansão teria condições de receber 3 navios Super Post-Panamax, devido aos 1099 metros de cais e por já possuir as estruturas citadas acima.

66. Neste sentido, o TCP com expansão teria uma área operacional superior que permitiria auferir ganhos de escala e eficiência nas operações, fato que comprova que a melhor opção para o Poder Concedente é a ampliação do TCP conforme previsto no PDZPO, inviabilizando a licitação do TECON II.

Ganho de escala do projeto de expansão do TCP

	TCP Atual	TECON II*	2 Terminais Combinados	TCP com Expansão	Ganho de Escala
Tamanho da Retroárea Operacional (m ²)	302.800	140.141	442.941	487.109	44.168
Capacidade da retroárea 2018 (TEUs)**	1.335.727	600.433	1.936.160	2.263.100	326.940
Comprimento de cais (Metros)	879	220	1.099	1.099	-
Capacidade de Cais c/ compartilhamento (TEUs)***	1.583.206	395.801	1.979.007	2.176.908	197.901
Capacidade de Cais s/ compartilhamento (TEUs)****	1.583.206	0	1.583.206	2.176.908	593.702
# atracação de navios <i>Super Post-Panamax</i>	2	0	2	3	1
Ineficiência de estruturas duplicadas (adm, armazem, gates etc) - R\$	0	38.953.418	38.953.418	-	-38.953.418

* Conforme "Análise da inviabilidade Técnica, Operacional e Econômica de um Terminal de Contêineres em Área Contígua ao TCP no Porto de Paranaguá" APPA, 2014.

** Perda de área em função de estruturas duplicadas (AZ, gates, adm) e o TECON II tem menor eficiência na utilização de área, em função de ruas, área de movimentação, manutenção etc.

*** A capacidade adicional do TECON II é de apenas 2 Portêineres, enquanto o uso do cais contínuo pelo TCP permite a maximização do número de equipamentos, e logo adiciona 3 PTs.

**** Em caso de não compartilhamento com cais TCP, a capacidade do TECON II será zero.

Inclusão da armazenagem da carga de projeto no contrato de arrendamento

67. Em relação à armazenagem de carga de projeto, um dos pleitos do TCP para viabilizar os investimentos propostos, é importante atentar que ela irá gerar uma pequena receita, representando aproximadamente 1% da receita total de armazenagem. Lembro que a movimentação já é permitida e ocorre normalmente. Do ponto de vista operacional, tal carga é compatível com as operações previstas no contrato, contêineres e veículos, portanto não se vislumbra óbices para a inclusão da armazenagem da carga de projeto no rol dos serviços prestados pelo TCP.

Redução do Free-Time

68. Outro ponto que merece um olhar crítico e que vem sendo discutido internamente na Agência já faz algum tempo diz respeito à proposta de redução do *free-time* na importação, que consiste numa carência de 10 dias na taxa de armazenagem para os contêineres importados, cuja cláusula está presente no contrato de arrendamento.

DPS



Fl. nº	758
Proc nº	22/14
Data	22/09/14
Rubrica	

69. O pleito do TCP de redução gradual do *free-time* de 10 para 2 dias, durante o novo período da concessão a partir de 2024, sendo de 10 dias em 2024, 7 dias em 2025, 5 dias em 2026 e 2 dias a partir de 2027 até 2048, foi considerado possível de alteração sob o ponto de vista jurídico conforme Parecer nº 44/2014/NCA/PFANTAQ/AGU (fls. 723/733v).

70. Historicamente, o *free-time* foi muito importante para a consolidação do terminal e para o próprio Porto de Paranaguá, pois atraiu uma gama de negócios na região atrelada às cargas, dado que o tempo de carência de armazenagem é um atrativo a mais para o importador.

71. Ocorre que, conforme verificado nos estudos, ao longo dos anos a redução do tempo de permanência das cargas no terminal deve-se às inúmeras iniciativas, tanto por parte da empresa (redução de custos e aumento da produtividade) quanto dos órgãos intervenientes na operação portuária (simplificação do desembarço aduaneiro devido a avanços em sistemas de informação da RFB e Marinha Mercante, Porto Sem Papel etc.)

72. Ante o exposto, considerando a instalação do TUP Porto Pontal do Paraná na região, bem como a importância do projeto para o Porto, conforme demonstrado nos Offícios citados anteriormente, além da própria manifestação da SEP/PR acerca da consonância da expansão com as diretrizes do setor portuário nacional, não vejo óbices para a alteração do *free-time* de sorte a viabilizar o projeto de expansão do terminal.

Análise Preliminar da Viabilidade Ambiental (D)

73. Quanto à viabilidade ambiental do pleito, o TCP desenvolveu um estudo, por intermédio da empresa de consultoria ACQUAPLAN, que foi inserido nos autos às folhas 454/505v, assim como as respectivas licenças (fls.506/514v).

74. O EVETEA descreve dois projetos de ampliação do cais, um proposto pelo Governo Federal e o que é objeto do estudo. A equipe técnica fez uma simulação na qual demonstra que o projeto do Governo Federal, após aterro de toda a área pretendida, irá causar zonas de erosão e deposição na porção leste e sul do empreendimento, contornando a área do aterro, em proporções, que podem colocar em risco a navegabilidade da área (utilizada por toda a comunidade marítima, tais como marinha, praticagem, policia federal, órgãos ambientais, pescadores, indígenas e comunidade em geral). Por outro lado, a simulação do projeto de expansão do TCP demonstra que a interferência é reduzida.

75. Assim, do ponto de vista ambiental, dentre os aspectos acima mencionados, observa-se que o projeto de expansão do TCP se demonstrou como menos conflitante, tanto no meio socioeconômico, seja aos usuários do canal e às comunidades indígenas, quanto aos aspectos dos meios físico e biótico, conforme demonstrado pela simulação hidrodinâmica, a não necessidade de derrocagem quanto à preservação da planície de maré, em decorrência da sua importância para a fauna.

76. No que diz respeito à avaliação de impactos e de riscos ambientais o estudo trata de maneira clara e sucinta os impactos sócio ambientais associados ao projeto de ampliação do TCP, desde sua fase de implantação até a operação.

77. É importante registrar que o Terminal possui a Licença de Instalação LI N° 863, de 25 de abril de 2012, somente para a ampliação do cais sobre os dolphins então existentes permitindo o reposicionamento dos dolphins.

78. Além dos programas ambientais citados pelo EVTEA e referenciados pelo termo da Licença de Instalação – LI 863/2012, todo arrendamento deve contemplar e apresentar os custos dos seguintes planos de monitoramento, controle e programas ambientais. Assim, além da apresentação do detalhamento de custos dos programas apresentados no EVTEA, sugere-se a inclusão dos seguintes programas:

- Programa de verificação do Gerenciamento da Água de Lastro e sedimentos dos Navios – disposto na Lei nº 9.966, de 28/04/2000, sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas e perigosas em águas sob jurisdição nacional, em seu artigo 5º determina: “é proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria “a”, definida no artigo 4º, desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias”. Ainda, a Norma da Autoridade Marítima para o Gerenciamento da Água de Lastro de Navios - divulgada pela Diretoria de Portos e Costas DPC - NORMAM 20/DPC fornece informações e procedimentos necessários para o gerenciamento da água de lastro.
- Plano de Emergência Individual – PEI estabelece as diretrizes necessárias, que devem ser tomadas quando da ocorrência de derramamentos e vazamentos de óleo em regiões costeiras. O PEI está previsto na LEI N° 9.966, de 28 de abril de 2000 e aplica-se no caso específico de resposta aos incidentes de poluição por óleo no mar, originados em portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas bem como suas

instalações de apoio. A premissa de elaboração do PEI também está ligada ao atendimento aos requisitos mínimos estabelecidos na Resolução CONAMA nº 398/08 (CONAMA, 2008).

- Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE) inclui em seu escopo, procedimentos operacionais, procedimentos de manutenção preventiva, procedimentos de treinamento dos funcionários e o Plano de Atendimento a Emergências elaborado especificamente para os possíveis cenários acidentais.

79. Assim, por tratar-se de ampliação de um terminal já existente e em operação, é provável que durante o processo de licenciamento ambiental das obras de ampliação nova solicitação de estudos e complementações relativos à componente indígena sejam requeridos pelo IBAMA e/ou FUNAI. Em tempo, lembro que a obtenção das licenças é de responsabilidade exclusiva do TCP que é o empreendedor do projeto.

Descrição da Estrutura Operacional (E) e Desenhos Esquemáticos (F)

80. A descrição da estrutura operacional e desenhos esquemáticos já foram previamente abordados na Contextualização do presente PATE, mas estão descritos no bojo do EVTEA apresentado às folhas 343/353 dos autos.

Projeção do Fluxo de Carga (G)

81. A projeção do fluxo de carga do TCP está acostada aos autos às folhas 333/342v e se baseou no PDZPO, sem considerar a entrada de dois novos terminais em Paranaguá (Imbocuí e Pontal do Sul). Ocorre que ao longo das discussões e reuniões houve a celebração da adaptação do Contrato de Adesão do TUP Porto Pontal do Paraná ao novo marco regulatório, assinada em 14 de agosto de 2014 pela ANTAQ. Neste sentido, as projeções a serem consideradas são aquelas oriundas da planilha enviada em 16/09/2014 conforme e-mail à folha 737, inserida nos autos em meio magnético à folha 742.

82. Contudo, tal fato não muda o cenário utilizado para determinar as projeções deste EVTEA que foi o cenário provável de movimentação do PDZPO/2012. Nesse cenário, a demanda por TEUs atingirá 2.035 mil TEUs em 2.030, representando um crescimento médio anual de 6,0%, tomando como base a movimentação realizada em 2013 de 753 mil TEUs. A partir de 2030, foi assumido que o crescimento será de 3,0% ao ano, pois é esperado que o mercado de contêineres

no Brasil atinja sua maturidade em decorrência do esgotamento do fenômeno da containerização, conversão de cargas a granel para contêineres.

83. A projeção de movimentação de contêineres do PDZPO destaca os seguintes pontos: i) a carne de frango consolida-se como a principal carga movimentada em contêineres de exportação, representando 16,5% da carga containerizada em 2030; ii) projeção de elevada taxa média de crescimento do plástico como carga containerizada; e iii) a carga containerizada apresenta a maior taxa de crescimento dentre as principais cargas movimentadas pelo Porto de Paranaguá.

84. De acordo com a metodologia estabelecida pela ANTAQ, um EVTEA deve considerar também 2 cenários alternativos para determinação da demanda, além do cenário provável de movimentação. Nesse contexto foram considerados os seguintes cenários alternativos:

- Cenário Otimista de Movimentação: considera a demanda por movimentação 10% maior que a provável no respectivo ano de projeção; e
- Cenário Pessimista de Movimentação: considera a demanda por movimentação em 25% menor que a provável no respectivo ano de projeção.

85. Para determinar a capacidade de movimentação de contêineres do terminal é preciso avaliar a capacidade de seu cais e a capacidade de sua área de armazenamento, já que uma estrutura interfere na capacidade da outra.

86. Este EVTEA trabalha com o conceito de projeções marginais conforme nota técnica N° 7/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP. Esse conceito corresponde em externar os impactos no fluxo de caixa advindos do reequilíbrio. Assim, é preciso definir claramente a situação base de projeção. Aquela anterior à execução dos projetos foco deste EVTEA.

87. Além da Situação Base de Projeção, interessa determinar a capacidade do Terminal em cada uma das outras fases de implantação do projeto de expansão, conforme apresentado:

- Situação Base de Projeção: considera a existência de cais para os Berços 215, 216 e 217 além de área de 302.800 m².
- Fase A: incorporação do Projeto P1e P2
- Fase B: incorporação do Projeto P3 e P4



GPO
Fl. nº 760
Proc nº 22/14
Data 22/09/14
Rubrica A

Configuração de Cais e Equipamentos de Cais:

Situação Base de Projeção:	Comprimento total do cais atinge 879 metros. Considera a utilização de 2 portêineres panamax, 2 portêineres post-panamax e 2 MHC's.
Fase A: Projeto P1 e P2	Comprimento total do cais atinge 879 metros. Considera a utilização de 2 portêineres panamax, 4 portêineres post-panamax e 2 MHC's.
Fase B: Projeto P3 e P4	1.100 metros de cais, incluindo a construção do 3º trilho para operação se super <i>post-panamax</i> ao longo do cais 216. Considera utilização de 2 portêineres panamax, 4 portêineres post-panamax, 4 portêineres super post-panamax e 2 MHC's. Nesta fase contempla-se a operação exclusiva dos navios de veículos, sobre os dolphins perpendiculares.

88. As expansões de área para fins deste EVTEA serão realizadas conforme as fases:
- Fase A: incorporação do Projeto P1, totalizando 26.809 m², que será destinada a duplicação do ramal ferroviário e armazenagem de contêineres;
 - Fase B: incorporação das obras do Projeto P4, totalizando 157.500 m², que será utilizada exclusivamente para armazenamento de contêineres.

89. Aplicando o multiplicador de TEUs por m², essas novas áreas gerarão uma capacidade incremental de movimentação anual de:

- Situação Base de Projeção: 1.177 mil TEUs / ano, aplicando multiplicador de 3,9 TEUs/ano/m², considerando 302.800 m²;
- Fase A: incorpora mais 105 mil TEUs / ano, aplicando o multiplicador de 3,9 TEUs/ano/m²;
- Fase B: incorpora mais 788 mil TEUs / ano, aplicando o multiplicador de 5,0 TEUs/ano/m²;
- Capacidade final de área: 2.070 mil TEUs / ano.

90. Com a utilização exclusiva da área objeto do P4 para armazenagem, a ocupação de contêineres atinge a média de 5,0 TEUs por ano por m², demonstrando um ganho de escala importante em expandir o TCP, em comparação a um novo terminal, que precisaria reservar parte da área de armazenagem para prédios administrativos, operacionais e de manutenção.

91. Assim, a capacidade do TCP estará definida por sua capacidade de cais, suficiente para movimentar 2.177 mil TEUs por ano, e estará apto para atender 3 navios simultaneamente, dos maiores que atracam na costa brasileira.

92. Fica estabelecido que o contrato de arrendamento passa a ter uma nova movimentação mínima contratual (MMC), baseada no cenário pessimista de movimentação, nos seguintes valores para os anos de 2014 a 2048:

MMC	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
TEUs (mil)	599	635	673	714	756	802	537	570	604	640	679	720	763	809	858	909	964	993
Var (%)		6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	3%

MMC	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
TEUs (mil)	1023	1054	1085	1118	1151	1186	1221	1258	1296	1335	1375	1416	1458	1502	1547	1594	1641
Var (%)	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%

*até Outubro de 2048

Investimentos Necessários para a Movimentação (H)

93. Os investimentos já realizados e contratados no TCP (P1 e P2) foram objetos de exame e avaliação por parte da APPA, conforme informado nos termos do Ofício nº 575/2014-APPA (fl. 586), que constatou a realização dos mesmos e ratificou a importância apresentada pela empresa para fins de consideração no EVTEA. Dessa forma, tendo em vista a validação desses investimentos pela Autoridade Portuária, os mesmos serão considerados para fins da análise de reequilíbrio do presente contrato. Lembro que tais investimentos não foram objeto de análise crítica por parte deste analista, devido ao atesto da Autoridade Portuária. Assim, o foco da análise centrou nos investimentos mais relevantes a serem realizados, Projetos P3 e P4.

Projeto P1: Adensamento do Pátio do Terminal

94. O Projeto P1 visa incorporar a faixa de área hoje compreendida entre o TCP e o pátio de veículos da Volkswagen no Porto de Paranaguá. A área corresponde a um retângulo de 39,6m x 677,0m, totalizando 26.809,20m² de área e seria utilizada para armazenagem e gestão de contêineres; adequação do terminal à demanda da Receita Federal do Brasil com a instalação do escâner, implantação do 2º ramal ferroviário que aumentará o volume de movimentação de contêineres com a utilização deste modal de transporte, e o tráfego de caminhões que trazem contêineres para embarque (exportação) ou retiram contêineres (importação) pelo Terminal.

95. Esta área atualmente serve de passagem para caminhões de contêineres e também para depósito de sucata e outras precárias instalações não operacionais. A área não se encontra arrendada nem alfandegada.



GPO	
Fl. n°	761
Proc n°	22/14
Data	22/09/14
Assinatura	A-

96. O Cronograma de Instalação do Adensamento da Área Encravada foi estimado como abaixo:

- Tempo de execução: 6 meses
- Início das obras civis: Junho de 2014
- Fim das obras civis: Novembro de 2014
- Início da operação de contêineres: Dezembro de 2014

97. Quanto ao adensamento da referida área, a ANTAQ, por intermédio da Resolução nº 2852-ANTAQ, de 4 de abril de 2013, aprovou o pleito, cabendo ao Poder Concedente proceder no bojo do presente EVTEA o aditamento do contrato com a inclusão da respectiva área, conforme previsto na Minuta de Aditivo.

Detalhamento dos Outros Custos (Projeto P1)



**Gerência de Portos Organizados - GPO
Superintendência de Outorgas - SOG**

Item	Descrição	Unid.	Quant.	Unitário	Valor
01	Canteiro e Acampamento				
01.01	Instalação	un	1,00	420.000,00	420.000,00
01.02	Operação, Manutenção e Adm. Local	mes	5,00	301.575,00	1.507.875,00
Total do Item 01	Canteiro e Acampamento:				1.927.875,00
02	Mobilização e Desmobilização				
02.01	Mobilização e Desmobilização	un	1,00	122.568,53	122.568,53
Total do Item 02	Mobilização e Desmobilização:				122.568,53
03	Serviços Preliminares				
03.01	Remanejamento da Rede Elétrica	vb	1,00	931.931,02	931.931,02
03.02	Remanejamento da Rede de Água e Esgoto	vb	1,00	122.859,92	122.859,92
03.03	Demolição de Pavimentos e outros	vb	1,00	624.508,91	624.508,91
Total do Item 03	Serviços Preliminares:				1.679.299,85
04	Movimento de Terra				
04.01	Escavação de Solos Moles	m2	34.508,00	4,72	164.258,08
04.02	Material de 1ª categoria para aterro inclusive transporte DMT 5x m	m3	34.508,00	69,72	2.407.278,08
04.03	Corte na octa do fundo da camada de pavimentação	m3	18.845,00	3,03	57.074,88
04.04	Bota-fora do material excedente (carga, transporte e descarga)	m2	34.508,00	10,32	356.457,64
Total do Item 04	Movimento de Terra:				2.985.678,68
05	Pavimentação				
05.01	Preparo da caixa, regularização e compactação do sub-leito	m2	28.528,00	2,25	64.182,00
05.02	Sub-bas e de solo brita	m3	5.705,20	185,23	1.056.774,20
05.03	Bas e de brita graduada tratada com cimento	m3	5.705,20	228,60	1.304.208,72
05.04	Lona plástica	m2	28.528,00	18,60	530.582,60
05.05	Concreto fck=25Mpa	m3	6.275,72	738,28	4.670.451,32
05.06	Fibra de aço	Kg	144.200,00	8,53	1.230.028,00
05.07	Barra de transferência	Kg	29.552,30	7,51	222.522,68
05.08	Juntas de retração	m	3.032,00	34,10	103.391,20
05.09	Juntas serradas	m	1.255,00	15,50	19.452,50
Total do Item 05	Pavimentação:				9.116.023,77
06	Serviços Complementares				
06.01	Drenagem	vb	1,00	1.724.924,55	1.724.924,55
06.02	Fechamentos (Cercas, Portões etc...)	vb	1,00	540.204,58	540.204,58
06.03	Fornecimento e Instalação de trilho TR37 inclusive acessórios de fixação	m	2.600,00	1.352,52	3.516.552,00
Total do Item 06	Serviços Complementares:				5.791.791,63
07	Serviços Técnicos				
07.01	Projeto Executivo	un	1,00	200.000,00	200.000,00
07.02	Sondagens Geotécnicas	m	300,00	250,00	75.000,00
07.03	Controle Tecnológico	mes	5,00	65.000,00	325.000,00
07.04	Serviços Topográficos	mes	5,00	25.000,00	125.000,00
Total do Item 07	Serviços Técnicos:				725.000,00
TOTAL DA OBRA:					R\$ 22.358.247,40

98. Outras obras incluem ainda a remoção, reforma e construção de novas instalações para uso da Receita Federal, especialmente para a realização das funções de vistoria por escâner e à Inspeção de Trânsito. Inclui ainda a construção de cercas e guaritas de controle e reforço do pavimento no acesso, além de balanças e outros equipamentos. O orçamento dessas Outras Obras e equipamentos foi estimado em R\$ 500.000,00 (quinhentos) mil reais. O total do projeto P1 é 22.858.247,40 (= 22.358.247,40 + 500.000,00) e os valores foram ratificados pela APPA conforme informado anteriormente.

Projeto P2: Modernização e Adequação da Infraestrutura do Terminal

99. Trata de investimentos na expansão do armazém, a construção de novos Gates e em sistemas de informação. Este projeto também contempla equipamentos para a adequação da infraestrutura do TCP. No armazém serão investidos R\$ 13,2 Milhões em melhorias estruturais como; área dedicada ANVISA, câmara frigorificada e expansão da área dedicada a Receita Federal Brasileira, além da expansão do armazém, verticalizando e dobrando sua capacidade. Para comportar de maneira eficiente a demanda crescente no terminal estão sendo investidos mais de R\$ 7,8 Milhões em Novos Gates para aumentar a capacidade de entradas e saídas do terminal, além disso, todos os Gates contam com o moderno sistema de OCR's – Reconhecimento Óptico de Caracteres – destinados à identificação e registro dos contêineres e das placas de veículos (Caminhões), de forma automática e imediata. Reduzindo o tempo operacional no procedimento de entrada em 2/3 do tempo praticado pelo processo manual. A busca pela melhor performance em todos os processos da companhia justificou um investimento massivo em Softwares de gestão, ao longo dos anos de 2013 e 2014 o terminal está passando pela implementação de sistemas de business intelligence que permite a aferição da performance de cada componente da cadeia produtiva, além dos sistemas de gestão integrada que buscam a maior agilidade nos processos administrativos.

Cronograma de Instalação

- Fim das obras civis: dezembro de 2014

Item	Descrição	Unid	Quant.	Unitário	Valor
1	REFORMA AZ	un	1,00	13.172.481,93	13.172.481,93
2	REFORMA DO PÁTIO	un	1,00	2.674.301,00	2.674.301,00
3	NOVOS GATES	un	1,00	7.773.931,68	7.773.931,68
4	SISTEMA DE GESTÃO	un	1,00	9.651.964,45	9.651.964,45
TOTAL:					R\$ 33.272.679,06

100. Para complementar os investimentos em obras civis, serão instalados os seguintes equipamentos:

Equipamentos por Projeto

Equipamentos	P1	P2	P3	P4	TOTAL
Scanner	1	-	-	-	1
Portêiner	-	1	2	-	3
Transtêiner	-	6	10	-	16
CTs	-	5	10	15	30
RSs	-	1	-	2	3

101. Os custos unitários dos equipamentos estão apresentados na tabela a seguir. Para os equipamentos já adquiridos utilizou-se os valores reais investidos (Anexo J). Para os equipamen-

tos em processo de aquisição foi utilizado o valor do contrato (Anexo J) – preço CIF no Brasil - e foram transformados em Reais aplicando a cotação da moeda estrangeira na data de aquisição de cada lote ou na data de compra de moeda estrangeira (Hedge Cambial). Esses equipamentos são adquiridos de fornecedores na Europa, China e Estados Unidos, na modalidade Reporto, sem incidência de tributos.

Custo Unitário dos Equipamentos

Equipamentos (fonte TCP)	Custo CIF	Moeda	Cotação	Custo Unitário R\$
Portêiner 5 (*)		BRL		16.514.959
Portêiner 9 e 10 (*)	8.100.000	US	2,30	18.637.290
Transtêiner 15 a 20 (**)		BRL		2.734.724
Transtêiner 21 a 30 (**)	1.684.000	US	2,30	3.874.716
CT 25 ao 29 (***)		BRL		243.553
CT 30 ao 39 (***)		BRL		268.413
CT 40 ao 54 (***)		BRL		241.847
RSs (****)		BRL		1.081.164
Scanner		BRL		3.206.779

Projeto P3: Prolongamento do Cais até Berço 218

102. O Projeto P3 envolve construir um cais contíguo ao cais do TCP até atingir o local previsto para o Berço 218. Perpendicularmente a esse cais, na direção do Canal da Cotonga, quatro dolphins de amarração para atracação exclusiva de navios de veículos. O cais do Berço 218 terá as seguintes especificações:

- Comprimento: 220 metros
- Largura: 50,0 metros
- Localização: junto ao Berço 218

103. O cais será constituído por uma plataforma de concreto armado, sustentada por estacas verticais e inclinadas, executadas com camisa de chapa metálica preenchida com concreto armado, destinadas a absorver os esforços dos equipamentos do tipo portêiner, e a resistir aos esforços horizontais e aos esforços decorrentes do peso próprio e a operação sobre a plataforma.

104. A obra prevê que o cais conterà instalações de abastecimento de água e de energia, linhas de operação sobre trilhos, equipamentos de final de linha, tensores, pinos, travas e canal para cabos dos portêineres, etc.



GPO	
Fl. nº	763
Proc. nº	22/14
Data	22/09/14
Retirada	W.

Cronograma de Instalação

- Tempo de execução: 17 meses
- Início das obras civis: Agosto de 2015
- Fim das obras civis: Dezembro de 2016
- Início da operação de contêineres: janeiro de 2017

Investimento em Obras Civis

105. A tabela seguinte resume o orçamento da obra civil apresentada pelo TCP, relativa ao Projeto P3 deste EVTEA, cujas considerações estão descritas nos itens 113 a 116.



**Gerência de Portos Organizados - GPO
Superintendência de Outorgas - SOG**

Item	Descrição	Unid	Quant.	Unitário	Valor
01	CAIXEIRO E ACAMPAMENTO				
01.01	Instalação	un	1,00	4 010 216,26	4 010 216,26
01.02	Operação, Manutenção e Adm. Local	mês	17,00	988 113,12	16 797 923,12
Total Item 01	Caixeiro e Acampamento				20 810 139,39
02	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO				
02.01	Mobilização e Desmobilização	un	1,00	2 410 929,92	2 410 929,92
Total Item 02	Mobilização e Desmobilização				2 410 929,92
03	CAIS DE ATRACAÇÃO				
03.01	INFRA-ESTRUTURA				
03.01.01	ESTACAS DE CONCRETO ARMADO D=80CM C/ UTILIZAÇÃO DE CAMISA METÁLICA #10MM				
03.01.01.01	Fornecimento de Camisa Metálica, diam.80cm,e=10mm, inclusive pintura epoxi	kg	1 250 000,00	10,74	13 427 124,23
03.01.01.02	Manuseio e Cravação da Camisa Metálica, diam.80cm,e=10mm,e Limpeza no interior com emprego de "Air Lift"	m	6 800,00	1 470,92	10 002 284,03
03.01.01.03	Armação CA-50A P/ Estacas	kg	520 022,16	9,00	4 680 634,31
03.01.01.04	Concreto Fck=40 Mpa Submerso	m³	4 400,39	944,08	4 154 335,43
03.01.01.05	A arrasamento de Camisa e Preparo do Topo da Estaca	un	280,00	1 953,39	546 949,73
03.01.01.06	Contraventamento - Fabricação	kg	31 705,56	21,15	765 779,62
03.01.01.07	Contraventamento - Montagem	kg	162 632,82	23,05	3 749 026,18
03.01.01.08	Prova de Carga Dinâmica	un	8,00	11 765,17	94 121,39
Total Item 03.01.01	Estacas de concreto armado (f=80cm c/ utilização de camisa metálica #10mm:				37 420 254,83
03.01.02	ESTACAS DE CONCRETO ARMADO D=100CM C/ UTILIZAÇÃO DE CAMISA METÁLICA #10MM				
03.01.02.01	Fornecimento de Camisa Metálica, diam.100cm,e=10mm inclusive pintura epoxi	kg	1 271 350,00	10,74	13 656 459,61
03.01.02.02	Manuseio e Cravação da Camisa Metálica, diam.100cm,e=10mm, e Limpeza no interior com emprego de "Air Lift"	m	5 410,00	2 067,50	11 185 199,48
03.01.02.03	Armação CA-50A P/ Estacas	kg	889 020,00	9,00	8 001 923,45
03.01.02.04	Concreto Fck=40 Mpa Submerso	m³	4 041,00	944,08	3 815 041,28
03.01.02.05	A arrasamento de Camisa e Preparo do Topo da Estaca	un	131,00	3 255,65	426 490,57
03.01.02.06	Prova de Carga Dinâmica	un	4,00	11 765,17	47 060,70
Total Item 03.01.02	Estacas de concreto armado (f=100cm c/ utilização de camisa metálica #10mm:				37 132 174,98
03.02	SUPERESTRUTURA				
03.02.01	PRÉ-MOLDADOS				
03.02.01.01	Formas P/ Peças Pre-Moldadas	m²	22 398,89	62,17	1 392 497,14
03.02.01.02	Armação CA-50A P/ Peças Pre-Moldadas	kg	1 722 557,08	8,87	15 273 782,22
03.02.01.03	Concreto Fck=40 Mpa P/ Peças Pre-Moldadas	m³	5 598,66	481,00	2 709 741,41
Total Item 03.02.01	Pré - Moldados:				19 376 020,77
03.02.02	ESTRUTURAS "IN LOCO"				
03.02.02.01	Formas P/ Peças "In Loco"	m²	3 181,90	124,35	395 060,88
03.02.02.02	Armação CA-50A "In Loco"	kg	1 168 957,56	8,87	10 365 146,18
03.02.02.03	Concreto Fck=40 Mpa "In Loco"	m³	6 691,83	770,00	5 152 728,53
Total Item 03.02.02	Estruturas "in loco":				15 913 535,60
03.02.03	MONTAGEM DE PRÉ MOLDADOS				
03.02.03.01	Montagem de Pré Moldados	m²	6 599,95	2 466,75	13 813 677,00
Total Item 03.02.03	Montagem de pré-moldados:				13 813 677,00
03.03	ACESSÓRIOS				
03.03.01	Fornecimento e Montagem de Defensas (E=470kNm; R= 1000 kN)	un	18,00	155 181,93	2 793 274,66
03.03.02	Fornecimento e Montagem de Cabeços de Amarração Cap.1000 Kn	un	19,00	32 669,88	620 727,70
03.03.03	Fornecimento e Montagem de Trilho A-100 com respectivos acessórios de fixação, inclusive solda alumínio-térmica.	m	600,00	1 775,15	1 065 089,45
03.03.04	Fornecimento e Montagem de Batentes	un	3,00	21 306,44	63 919,33
03.03.05	Canal de Cabos do Portainer	m	214,00	852,26	182 383,15
03.03.06	Ancoragem do Portainer	un	7,00	14 476,90	101 330,32
03.03.07	Ancoragem do Portainer em Tormenta- TIE-DOWN	un	7,00	29 412,93	205 890,51
Total Item 03.03	Acessórios:				5 033 223,16
03.04	INSTALAÇÕES				
03.04.01	Alimentação Elétrica - Fornecimento e Instalação de 95 metros de tubo diam. 6", e=3,40mm API 5L Gr B galvanizado inclusive fornecimento e montagem de 8 suportes.	vb	1,00	163 633,48	163 633,48
03.04.02	Rede de Abastecimento de Água- Fornecimento e Instalação de 260 metros de tubo de polietileno de alta densidade HDPE diam. 125mm, e= 11,4mm; inclusive fornecimento e instalação de 6 válvulas com tubo HDPE diam. 63mm, e=5,8mm.	vb	1,00	639 193,29	639 193,29
Total Item 03.04	Instalações:				802 826,77
04	SERVIÇOS COMPLEMENTARES				
04.01	Serviços de Demolição dos Dolíns Existentes	m²	360,00	1 270,39	447 435,30
04.02	Serviço de Morgulhadores	mês	14,00	85 225,77	1 193 160,60
Total Item 04	Serviços Complementares:				1 640 596,10
05	SERVIÇOS TÉCNICOS				
05.01	Projeto Executivo	un	1,00	4 010 216,26	4 010 216,26
05.02	Sondagens Geotécnicas	m	1 200,00	384,94	461 929,42
05.03	Controle Tecnológico	mês	15,00	57 391,09	860 856,38
05.04	Serviços Topográficos	mês	15,00	43 043,32	645 649,79
Total Item 05	Serviços Técnicos:				5 986 661,85
06	AMBIENTAL				
06.01	Consultoria para análises ambientais da área	vb	1,00	3 156 510,05	3 156 510,05
Total do Item 06	Ambiental:				3 156 510,05
				TOTAL DA OBRA:	R\$ 163.502.550,43



GPO	
Fl. nº	764
Proc nº	22/14
Data	22/09/14
Assinatura	A

106. Outras obras incluem ainda a adequação do prédio administrativo para suportar a expansão das operações. O orçamento dessa obra foi estimado em R\$ 4,5 milhões. O total do projeto P3 é 168.002.550,43 (= 163.502.550,43 + 4.500.000,00).

Projeto P4: Construção de Pátio na Retaguarda do Cais do Berço 217

107. Esta parte do Projeto compreende as obras e instalações necessárias à implantação de um pátio para contêineres com as seguintes características:

- Comprimento: 500 metros
- Largura: 315 metros
- Área: 157.500 m²
- Cortina de Estacas Pranchas Metálicas = 4.476.000,00 Kg
- Enrocamento = 80.000,00 m³
- Aterros = 944.055,00 m³
- Concreto Armado de Pavimento = 55.125 m³

108. Contempla a execução de aterros numa área alagada, confinado na parte frontal por uma cortina de estacas pranchas metálica e nas laterais por bermas de enrocamento. Execução de aterro de pré-carga, que deverá permanecer por um período de 3 a 6 meses, dependendo da camada de solo mole no fundo da área alagada. Posteriormente, será executada a pavimentação em placas de concreto armado e as canaletas de drenagem.

Cronograma de Instalação

- Tempo de execução: 24 meses
- Início das obras civis: julho de 2015
- Fim das obras civis: junho de 2017
- Início da operação de contêineres: Julho de 2017

Investimento em Obras Civis

109. A tabela seguinte resume o orçamento da obra civil apresentada pelo TCP, relativa ao Projeto P4 deste EVTEA, cujas considerações estão descritas nos itens 113 a 116.



**Gerência de Portos Organizados - GPO
Superintendência de Outorgas - SOG**

Item	Descrição	Unid.	Quant.	Unitário	Valor
01	CAIXEIRO E ACAMPAMENTO				
01.01	Instalação	un	1,00	5.519.110,01	5.519.110,01
01.02	Operação, Manutenção e Adm. Local	mês	24,00	411.302,83	9.871.267,82
Total Item 01	Canteiro e Acampamento				15.390.377,84
02	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO				
02.01	Mobilização e Desmobilização	un	1,00	3.634.769,16	3.634.769,16
Total Item 02	Mobilização e Desmobilização				3.634.769,16
03	Cortina de estacas prancha				
03.01	Fornecimento de estacas prancha com pintura epoxi	Kg	4.476.000,00	10,50	47.009.602,59
03.02	Cravação de estacas prancha	Kg	4.476.000,00	3,16	14.126.639,03
03.03	Fornecimento e instalação de tirantes	Kg	492.000,00	13,51	6.644.970,20
03.04	Proteção catódica	vb	1,00	2.358.180,84	2.358.180,84
03.05	Arrasamento	ml	365,00	636,08	232.170,88
03.06	Viga de coroamento	ml	365,00	8.075,07	2.947.400,59
Total Item 03	Cortina de estacas prancha:				73.320.764,13
04	Enrocamento				
04.01	Fornecimento, carga na pedreira, transporte e lançamento de pedras para enrocamento	m³	80.000,00	149,44	11.954.947,07
04.02	Fornecimento e aplicação de manta de Bldim OP-40	m²	1.900,00	22,57	42.890,28
Total Item 04	Enrocamento:				11.997.837,35
05	Aterro				
05.01	Aterro lançado até a cota +3,00m (compactado pelo trafego)	m³	688.905,00	3,18	2.187.714,57
05.02	Aterro de sobrecarga (compactado pelo trafego)	m³	255.150,00	3,20	817.680,32
05.03	Movimentação de aterro interna	m³	212.625,00	9,98	2.121.250,69
05.04	Corte na cota do fundo da camada de pavimentação com compactação	m³	178.605,00	2,93	522.767,14
05.05	Material de 1ª categoria para aterro inclusive transporte DIAT 20 km	m³	944.055,00	66,73	62.993.683,85
05.06	Bota-fora do material excedente do aterro de sobrecarga (carga, transporte e descarga)	m³	170.100,00	19,77	3.363.066,43
Total Item 05	Aterro:				72.006.088,40
06	Pavimentação				
06.01	Preparo da caixa, regularização e compactação do sub-leito	m²	170.100,00	2,15	365.883,43
06.02	Sub-base de solo brita	m²	51.030,00	155,33	7.926.438,39
06.03	Base de brita graduada tratada com cimento	m²	51.030,00	191,92	9.793.463,87
06.04	Lona plastica	m²	170.100,00	17,75	3.026.289,67
06.05	Concreto fck=40Mpa	m³	55.125,00	750,57	41.375.185,93
06.06	Fibra de aço	Kg	1.378.125,00	8,16	11.244.260,03
06.07	Barra de transferencia	Kg	165.375,00	7,57	1.251.237,00
06.08	Juntas de retração	m	16.740,00	32,62	546.613,11
06.09	Juntas serradas	m	6.930,00	14,83	102.744,40
Total Item 06	Pavimentação:				75.631.715,83
07	Serviços Complementares				
07.01	Drenagem	vb	1,00	9.565.182,00	9.565.182,00
07.02	Iluminação	vb	1,00	6.217.368,30	6.217.368,30
Total Item 07	Serviços Complementares:				15.782.550,39
08	Serviços Técnicos				
08.01	Projeto Executivo	un	1,00	5.519.110,01	5.519.110,01
08.02	Sondagens Geotécnicas	m	2.000,00	384,94	769.882,37
08.03	Controle Tecnológico	mês	21,00	35.510,74	745.725,50
08.04	Levantamento Batimétrico	há	17,00	4.782,59	81.304,05
08.05	Serviços Topográficos	mês	23,00	20.984,52	482.643,89
08.06	Serviços de Mergulhador	mês	6,00	85.225,77	511.354,63
Total Item 08	Serviços Técnicos:				8.110.020,46
				TOTAL DA OBRA:	R\$ 275.874.123,45

110. No tocante aos Projetos P3 e P4, as pastas com os Projetos Básicos são partes integrantes do processo como documentos anexos. A descrição dos investimentos e os quadros com os respectivos orçamentos foram anexados acima.

111. O TCP atendeu a recomendação desta setorial técnica ao retirar dos estudos os investimentos em equipamentos realizados no berço 217 em razão do previsto no 6º termo aditivo ao contrato de arrendamento. Ademais, foram refeitos os orçamentos de forma a ajustar o BDI ao recomendado como aceitável pelo TCU para obras portuárias, conforme Acórdão nº 2.622/2013-TCU.



112. Importante salientar que na elaboração dos projetos foram adotados como preços de referências fontes de informação governamental, quando cabível, tais como o SINAPI. Além disso, constam também no processo as ARTs dos referidos projetos bem como cópias de partes dos contratos dos equipamentos adquiridos e respectivo razão contábil (fls. 515/533).

113. Neste sentido, embora não tenha sido efetuada uma análise de engenharia profunda nos projetos por parte deste analista, uma vez que a competência desta setorial técnica é somente analisar a recomposição do equilíbrio econômico e financeiro do contrato, e não julgar se o orçamento apresentado atende a todas as exigências do ponto de vista da engenharia, ou mesmo é o mais eficiente, menos custoso ou mesmo exequível, foi tomado o cuidado de se exigir os Projetos Básicos das obras, ARTs, atenção ao Acórdão nº 2.622/2013-TCU, utilização do SINAPI e por fim, houve uma comparação com obras similares realizadas nos portos brasileiros, disponíveis no Sistema de Custos Portuários - SICPort da ANTAQ, produzido pela Universidade Federal de Santa Catarina, onde foi verificada uma diferença no valor de R\$ 79.758.774,83 (setenta e nove milhões e setecentos e cinquenta e oito mil e setecentos e setenta e quatro reais e oitenta e três centavos), conforme apontado abaixo.

P4 - OBRAS CIVIS DA CONSTRUÇÃO DA RETROÁREA DE 315 X 500 METROS

ITEM	DESCRIÇÃO	UND	QUANTIDADE	VR UNITARIO TCF	VALOR TCF	VR UNITARIO SicPort ANTAQ	VALOR SicPort ANTAQ	DIFFERENÇA em R\$
3.01	Fornecimento de estacas prancha	Kg	4.476.000,00	10,50	46.998.000,00	4,94	22.111.440,00	24.886.560,00

ITEM	DESCRIÇÃO	UND	QUANTIDADE	VR UNITARIO TCF	VALOR TCF	VR UNITARIO SicPort ANTAQ	VALOR SicPort ANTAQ	DIFFERENÇA em R\$
06	Pavimentação	m2	157.500,00	480,20	75.631.715,83	194,04	30.561.300,00	45.070.415,83

P3 - PROJETO BÁSICO DE ENGENHARIA DA OBRA DE AMPLIAÇÃO DO CAIS DE 220m x 50m Para a ancoragem de navios Post-Panamax

() Item	() Nota Técnica	() Valor Unitário	() Quantidade	() Valor Total
() (IM004-004) Cais sobre estacas	Cais sobre estacas, terminal de múltiplo uso, 350m lineares, construído à frente de cais antigo. Plataforma apoiada sobre estacas de concreto com revestimento em camisa metálica perdida. Inclui pavim...	R\$ 9.688,07	11.000 m²	R\$ 106.568.770,00

Fonte: SicPort - Antaq, custo total da obra Diferença no custo: R\$ 163.502.550,43 – R\$ 106.568.770,00 = R\$ 56.933.780,43

114. Em relação à diferença encontrada na proposta de investimento no berço 218 com a referência do SicPort acima, o TCP argumentou que a construção do cais do berço 217, com 315 metros de comprimento e 40 metros de largura, obra finalizada faz alguns meses, custou ao TCP 164 milhões. Assim, considerando que o berço 218 possui 220 metros de comprimento por 50 metros de largura e as características da obra serão muito semelhantes, acatamos a defesa do terminal e utilizamos a obra recém-construída como parâmetro para estimar um valor aceitável para a obra que ficou em 153.700.751 (cento e cinquenta e três milhões, setecentos mil e setecentos e cinquenta e um reais), ou seja, R\$ 9.801.799 (nove milhões e oitocentos e um mil e setecentos e noventa e nove reais) a menos do que o previsto anteriormente, o que representa uma redução de 6,4%, conforme demonstrado abaixo:

	3o Cais	4o Cais - P3	Var
Comprimento (m)	315	220	
Largura (m)	40	50	
Área (m ²)	12.600	11.000	-12,7%
Obra R\$MM (realizado)	164.140.615		
R\$ por m ²	13.027		
INCC últimos 12 meses	7,26%		
R\$ por m ² atualizado	13.973		
Área novo Cais		11.000	
R\$ por m ² atualizado		13.973	
Obra R\$MM (estimado)		153.700.751	
Obra R\$MM (Orçado) - EVTEA		163.502.550	
<i>Diferença</i>		<i>6,4%</i>	

115. Assim, em relação ao cronograma dos investimentos apresentado pelo TCP no montante de R\$ 622.932.250,00 (seiscentos e vinte e dois milhões e novecentos e trinta e dois mil e duzentos e cinquenta reais), a valores de data base de 2014, foram subtraídos das planilhas do EVTEA a diferença de R\$ 79.758.774,83, resultando num valor de R\$ 543.173.745,17 (quinhentos e quarenta e três milhões, cento e setenta e três mil e setecentos e quarenta e cinco reais e dezessete centavos) de investimentos em obras e equipamentos a serem realizados.

Cronograma Financeiro de Investimento por Fase (R\$)

116. Neste sentido, o cronograma financeiro de investimento apresentado abaixo considera a redução do CAPEX em razão da diferença constatada no valor de R\$ 79.758.774,83. Tais

informações foram lançadas na planilha das premissas do EVTEA, versão GPO/SOG constante dos autos à folha 742.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Obras civis							
Fase A – Projeto P1	-	500.000	22.358.247	-	-	-	22.858.247
Fase B – Projeto P2	-	6.822.378	26.450.301	-	-	-	33.272.679
Fase C – Projeto P3	-	4.500.000	-	51.428.802	102.271.949	-	158.200.751
Fase C – Projeto P4	-	-	-	62.462.603	121.936.363	21.518.182	205.917.148
Total Obras Civis	-	11.822.378	48.808.548	113.891.405	224.208.312	21.518.182	420.248.825
Equipamentos							
Fase A – Projeto P1	3.206.779	-	-	-	-	-	3.206.779
Fase B – Projeto P2	35.222.233	-	-	-	-	-	35.222.233
Fase C – Projeto P3	-	23.611.760	55.094.107	-	-	-	78.705.868
Fase C – Projeto P4	-	-	5.790.040	-	-	-	5.790.040
Total Equipamentos	38.429.013	23.611.760	60.884.148	-	-	-	122.924.920
Total Investimentos	38.429.013	35.434.138	109.692.696	113.891.405	224.208.312	21.518.182	543.173.746

117. Os investimentos em equipamentos apresentados tomaram como base os valores contábeis daqueles que já foram adquiridos e para o valor dos equipamentos a serem adquiridos foram utilizados como base os contratos firmados com os fornecedores. Todas estas informações estão detalhadas nos anexos (Anexo J).

118. Os investimentos em obras civis foram estimados por especialistas do TCP, bem como por terceiros contratados. ART N° IN01036436, N° IN01036442 e IN01248247, apresentados no (Anexo K). O BDI utilizado foi de 27,48%, conforme Acórdão nº 2622-TCU.

119. A Companhia contratou ainda três orçamentos com empresas especializadas para referência, especialmente os projetos P3 e P4 contidas no (Anexo L). Utilizou-se quando possível a tabela SINAPI com base em Março/Abril de 2013. Os valores obtidos foram atualizados utilizando o índice IPCA para Abril de 2014. Para as demais obras civis contidas nos projetos P1, P2 e P3 utilizaram-se os valores contábeis, as NF's referentes a estes projetos estão apresentadas no (Anexo M).

120. Além disso, na minuta do termo aditivo já constam todos os valores de investimentos pactuados para fins de fiscalização, inclusive os investimentos oriundos da reposição do ativo apresentados no EVTEA no valor total de R\$ 548.539.073,75, desconsiderando as obras civis no montante de R\$ 375.967.380,47, por entender que as despesas de manutenção já são suficientes

para suprir tais demandas, além do fato de não ser possível enquadrá-las como CAPEX, pois efetivamente não há reposição dos referidos ativos.

REPOSIÇÃO DE EQUIPAMENTOS E RENOVAÇÃO DE ATIVOS DEPRECIADOS

Ano	Valor Total	Equipamentos	Obras Cíveis	Sistemas e Outros
Até 2030	217.778.144,47	127.069.092,40	66.793.707,12	23.915.344,95
Até 2035	180.039.380,19	115.247.200,14	47.709.790,80	17.082.389,25
Até 2040	213.508.756,63	115.247.200,14	81.179.167,24	17.082.389,25
Até 2045	281.776.082,91	103.722.480,13	162.679.452,46	15.374.150,33
Até 2048	31.404.090,02	12.090.588,24	17.605.262,85	1.708.238,93
Total	924.506.454,22	473.376.561,05	375.967.380,47	75.162.512,70

Fonte: TCP

Custos Estimados (I) e Estimativas de Preços e Tarifas (J)

121. As tabelas do EVTEA que contemplam os custos estimados encontram-se disponíveis às folhas 310/311v, sendo que o custo operacional do terminal foi estimado tomando por base a movimentação de TEU pelo valor histórico de jan/dez de 2013, cujos balanços da SPE são auditados e encontram-se nos autos do processo à folha 376 (CD).

122. As estimativas de preços e tarifas do terminal estão descritas no EVTEA às folhas 312/314. Ambos assuntos já foram abordados com maior profundidade na análise das planilhas do EVTEA dos fluxos de caixa do projeto.

MINUTA DE ADITIVO CONTRATUAL

123. O TCP conforme solicitação deste analista que ao final subscreve apresentou uma minuta de aditivo contratual que está inserido às folhas 695/701 do processo, tendo sido objeto de análise, cujas alterações resultaram na proposta de minuta anexa ao presente Parecer Técnico.

124. Ainda, pondero que a SEP é o Poder Concedente e, portanto, caberá àquela pasta adotar a redação final do contrato a ser firmado em função do regramento legal e infra legal vigente a esta época, observando ou não as propostas sugeridas por este Analista.

CONCLUSÃO

125. Ante todo o exposto no presente Parecer Técnico, conclui-se que, tomando por base as premissas utilizadas pela setorial técnica (GPO), incluindo aqui a possibilidade de redução do



FL. n°	767
Proc. n°	22/14
Data	22/09/14
	2.

free-time nos moldes pleiteados e a armazenagem de carga de projeto, o EVTEA demonstra ao final da prorrogação VPL positivo da ordem de R\$ 22.921.000,00 (vinte e dois milhões e novecentos e vinte e hum mil reais), com PAYBACK na data de 10/07/2047, razão pela qual opino pela aprovação do presente EVTEA, ficando a cargo do Poder Concedente e da arrendatária celebrar o aditivo contratual, que visa prorrogar de forma antecipada os termos do contrato de arrendamento nº 20/98, celebrado entre a empresa TCP e a APPA, considerando as recomendações elencadas abaixo.

RECOMENDAÇÕES

126. Sugere-se que a execução dos novos investimentos autorizados, CAPEX e Reposição do Ativo, sejam fiscalizadas pela Autoridade Portuária e homologados pela ANTAQ e, caso a execução destes investimentos apresente valores menores daqueles listados, seja determinado imediato reequilíbrio deste contrato.

127. Além disso, sugere-se:

- considerar a possibilidade de revisão do contrato caso a premissa referente à instalação do TUP Porto Pontal não se realize, pois o dado é muito sensível frente à viabilidade do projeto, podendo acarretar um VPL positivo da ordem de R\$ 494 milhões se aquele projeto não se viabilizar;
- em razão da data do PAYBACK, 10/07/2047, ser muito próxima do fim do contrato, que o valor do VPL residual seja distribuído na forma de pagamento de arrendamento fixo a partir de 2024, início do segundo período do contrato, alterando a parcela fixa para R\$ 15.396.000,00 (quinze milhões e trezentos e noventa e seis mil reais) por ano;
- observar a necessidade de apresentação dos Programas Ambientais relacionados no item 78 referente à viabilidade ambiental.

128. Por fim, uma vez que o presente processo trata de informações comerciais e sensíveis da Arrendatária, entende-se necessário restringir o acesso destes autos somente às partes interessadas, classificando-o adequadamente.

É o entendimento.

Brasília, 19 de setembro de 2014.

Daniel Paiva Scardua
DANIEL PAIVA SCARDUA
Analista Administrativo – CCT V

Daniel Paiva Scardua
Analista Administrativo
Matrícula SIAPE 1518224



DÉCIMO INSTRUMENTO DE RETIFICAÇÃO, RATIFICAÇÃO E ADITAMENTO AO CONTRATO Nº 020/98, CELEBRADO EM 13 DE ABRIL DE 1998 ENTRE A ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA – APPA E O TCP – TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ, QUE TEM POR OBJETO O ARRENDAMENTO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS LOCALIZADAS NO PORTO DE PARANAGUÁ DESTINADAS À IMPLANTAÇÃO DE UM TERMINAL PARA A ARMAZENAGEM DE CONTÊINERES E VEÍCULOS AUTOMOTIVOS.

A UNIÃO, por intermédio da **SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – SEP/PR**, criada pela Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007, com sede no Centro Empresarial VARIG, SCN, Quadra 04, Pétala, Cobertura, CEP 70714-900, Brasília/DF, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 08.855.874/0001-32, doravante denominada **PODER CONCEDENTE**, neste ato representada pelo Ministro de Estado da Secretaria de Portos da Presidência da República, Exmo. Sr. _____, com a Interveniência da **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS**, autarquia especial criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com sede no SEPN Quadra 514, Conjunto E, Brasília/DF, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.903.587/0001-08, representada pelo Ilmo. Sr. Diretor-Geral, Sr. _____, e **ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA – APPA**, empresa pública originalmente criada como autarquia, vinculada à **SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA** do Estado do Paraná, estabelecida na Avenida Ayrton Senna da Silva, 161, Paranaguá – PR, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 79.621.439/0001-91, doravante denominada **APPA**, neste ato representada por seu Diretor-Presidente, Sr. Luiz Henrique Tessutti Dividino, portador do RG nº 11.838.087-SSP/PR, inscrito no CPF/MF sob o nº 058.594.128-94 e pelo seu Diretor _____, Sr. _____, portador do RG nº _____ e inscrito no CPF/MF sob o nº _____, e, de outro lado, **TCP – TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ S/A**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 12.919.786/0001-24, com sede na Avenida Portuária, s/nº, Bairro Dom Pedro II, CEP 83.221-570, em Paranaguá – PR, neste ato representada por seu Diretor Superintendente, Sr. _____, inscrito no CPF/MF sob o nº _____, e por seu Diretor _____, Sr. _____, inscrito no CPF/MF sob o nº _____, neste ato denominado de ARRENDATÁRIO, CELEBRAM O PRESENTE Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento sob nº 020/98, mediante as condições estabelecidas nas cláusulas seguintes:



Fl. nº	768
Proc nº	22/14
Data	22/09/14
Ass: SA	Q.

Considerando que o TCP – TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ S.A. é **ARRENDATÁRIO** das instalações portuárias localizadas no Porto de Paranaguá, para a implantação de um Terminal de Veículos e Contêineres, destinado à movimentação e armazenagem de veículos e contêineres, conforme Contrato de Arrendamento nº 020/98;

Considerando a necessidade de atualização e modernização do terminal, inclusive com o aumento da sua área e a ampliação do cais de acostagem operado pelo TCP para que seja possível instalar equipamentos mais modernos e adequados às operações dos novos navios, refletindo no atendimento mais eficiente aos usuários;

Considerando o direito-dever do TCP de promover, conjuntamente ao PODER CONCEDENTE, à ANTAQ e à APPA, a evolutiva modernização do terminal arrendado, mediante a sua ampliação, adequação e atualização do aparelhamento, concretizado pela realização de obras novas, sempre com a finalidade de se observar a adequada prestação do serviço público, os ganhos de escala, e as necessidades dos usuários no sentido do aumento da produtividade;

Considerando as cambiantes necessidades dos usuários do Terminal de Contêineres de Paranaguá, que foram examinadas de modo detalhado pelo Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de Adequação de Extensão do Cais e de Ampliação de Área Contígua ao TCP, apresentado pelo ARRENDATÁRIO à APPA, à ANTAQ e ao PODER CONCEDENTE com base na Lei nº 12.815, no Decreto nº 8.033, na Resolução ANTAQ nº 3.220 e na Nota Técnica nº 7/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP;

Considerando que o EVTEA elaborado demonstrou a necessidade de implementação de quatro projetos distintos no Terminal de Contêineres de Paranaguá, que consistem em linhas gerais: (1) na incorporação de uma área de 26.809,20m² atualmente ociosa incrustada entre o TCP e o Pátio de Veículos da Volkswagen; (2) na modernização e adequação da infraestrutura do Terminal, incluindo a aquisição de equipamentos, a expansão e verticalização do armazém, a construção de novos *Gates* para entrada e saída de caminhões no terminal e investimentos para melhorias em sistemas e controles operacionais; (3) na ampliação, no sentido leste, do cais linear com a construção do cais do Berço 218 em 220 metros e de novos *dolphins*, perpendiculares a esse novo cais; e (4) em obras de aterro, compactação e pavimentação da área compreendida a sul do cais do Berço 217 e em continuidade na direção leste da área atualmente arrendada ao TCP, em um total de 157,5 mil m²;

Considerando que os investimentos previstos são imprescindíveis para manter o



Terminal de Contêineres de Paranaguá competitivo e adequado às demandas do mercado internacional de movimentação de contêineres, conforme demonstrado tecnicamente no EVTEA realizado e reconhecido pela ANTAQ e pela SEP/PR;

Considerando que os investimentos previstos são compatíveis com o novo marco regulatório do setor portuário, conforme reconhecido pela SEP/PR e pela ANTAQ, e proporcionarão a prestação de um serviço atualizado às necessidades dos usuários do terminal, bem como gerarão benefícios ao setor portuário e ao setor produtivo que dele depende;

Considerando que nenhum dos investimentos previstos no EVTEA e contemplados neste Termo Aditivo estava previsto no contrato de arrendamento e seus aditivos anteriores, ou seja, trata-se de investimentos considerados novos;

Considerando que as ampliações e modificações retratadas nos estudos técnicos realizados permitirão um aumento da capacidade operacional do terminal, o que possibilitará o atendimento pelo terminal de três navios simultaneamente, promovendo maior eficiência na operação portuária;

Considerando que até o final do prazo original do contrato, outubro de 2023, não haverá tempo suficiente para a amortização dos investimentos e o empreendimento seria financeiramente inviável;

Considerando a crescente competição entres os terminais portuários na região de influência do TCP;

Considerando que, para viabilizar economicamente os novos investimentos, será necessário adotar medidas de compensação, que foram tecnicamente definidas como sendo (1) a extensão do prazo da concessão por 25 (vinte e cinco) anos, até outubro de 2048, (2) a possibilidade de o Terminal armazenar carga geral (carga de projeto), além dos contêineres e veículos já previstos, seguindo uma tendência dos terminais de contêineres, e (3) a adequação do *free time*, reduzindo-o gradualmente entre os anos de 2025 e 2027, de modo que passe a ser de 2 (dois) dias a partir de 2027 até 2048;

Considerando que os dispêndios ocorrerão exclusivamente às expensas do ARRENDATÁRIO e reverterão ao patrimônio público ao final do contrato de arrendamento, considerando o prazo expandido previsto neste Termo Aditivo e definido tecnicamente;



Fl. n°	769
Proc n°	02/14
Data	02/09/14
	ga

Considerando que a incorporação da área de 26.809,20m² incrustada entre o TCP e o Pátio de Veículos da Volkswagen já foi aprovada pela ANTAQ por meio da Resolução nº 2.852, de 4 de abril de 2013;

Considerando que alguns investimentos novos a serem concluídos pelo ARRENDATÁRIO já haviam sido aprovados, mas ainda dependiam de uma medida de reequilíbrio;

Considerando que os investimentos previstos neste Termo Aditivo tiveram sua viabilidade técnica e ambiental demonstrada nos estudos realizados;

Considerando que foi demonstrada a inviabilidade técnica, operacional e econômica de exploração isolada das áreas a serem incorporadas ao arrendamento, bem como foi demonstrado que sua incorporação ao arrendamento possibilitará ganhos de escala e maior eficiência na operação portuária;

Considerando que as modificações previstas neste Termo Aditivo são compatíveis com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado (PDZPO), com o Plano Master do Porto de Paranaguá e estão em conformidade com o planejamento do setor portuário nacional de acordo com Lei nº 12.815 e Decreto nº 8.033;

Considerando o teor do Ofício nº 387/2014/SEP/PR, de 25 de fevereiro de 2014, em que há a solicitação de retirada da área PAR02 (contígua ao TCP) do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP;

Considerando a concordância da APPA com as medidas demonstradas pelo EVTEA e que são objeto do presente Termo Aditivo, conforme exposto no Ofício nº 503/2014-APPA, de 11 de julho de 2014;

Considerando a necessidade de se observar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento;

Considerando o disposto na Resolução nº 3.220 da ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014, bem como as previsões contidas na Nota Técnica nº 7/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP, de 9 de abril de 2014;

Considerando o advento da nova legislação portuária, Lei nº 12.815, de 5 de junho de



2013, e Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013;

As Partes têm entre si certo e ajustado retificar, ratificar e aditar o Contrato nº 020/98, celebrado em 13 de abril de 1998, que tem por objeto o arrendamento de instalações portuárias localizadas no Porto de Paranaguá, para a implantação de um terminal de contêineres e veículos, tudo de conformidade com as decisões da APPA, da SEP/PR e Resolução ANTAQ nº _____, de _____ de _____ de 2014, estabelecendo as cláusulas abaixo:

CLÁUSULA PRIMEIRA – INCORPORAÇÃO DE ÁREA AO ARRENDAMENTO COM A REALIZAÇÃO DE NOVOS INVESTIMENTOS

Fica acrescida ao terminal arrendado ao ARRENDATÁRIO a faixa de área compreendida entre o Terminal de Contêineres de Paranaguá e o pátio de veículos da Volkswagen, no Porto de Paranaguá, correspondente a um retângulo de 39,6m x 677,0m, com extensão total de área de 26.809,20m².

Parágrafo Primeiro

O ARRENDATÁRIO ficará integralmente responsável pela manutenção e conservação da área de que trata esta cláusula, tendo exclusividade na sua utilização, ficando obrigado a investir R\$ 543.173.745,17 (quinhentos e quarenta e três milhões, cento e setenta e três mil e setecentos e quarenta e cinco reais e dezessete centavos), conforme cronograma financeiro de investimentos por fase, representado na tabela abaixo:

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Obras civis							
Fase A – Projeto P1	-	500.000	22.358.247	-	-	-	22.858.247
Fase B – Projeto P2	-	6.822.378	26.450.301	-	-	-	33.272.679
Fase C – Projeto P3	-	4.500.000	-	51.428.802	102.271.949	-	158.200.751
Fase C – Projeto P4	-	-	-	62.462.603	121.936.363	21.518.182	205.917.148
Total Obras Civis	-	11.822.378	48.808.548	113.891.405	224.208.312	21.518.182	420.248.825
Equipamentos							
Fase A – Projeto P1	3.206.779	-	-	-	-	-	3.206.779
Fase B – Projeto P2	35.222.233	-	-	-	-	-	35.222.233
Fase C – Projeto P3	-	23.611.760	55.094.107	-	-	-	78.705.868
Fase C – Projeto P4	-	-	5.790.040	-	-	-	5.790.040
Total Equipamentos	38.429.013	23.611.760	60.884.148	-	-	-	122.924.920
Total Investimentos	38.429.013	35.434.138	109.692.696	113.891.405	224.208.312	21.518.182	543.173.746



Fl. nº	770
Proc. nº	22/14
Data	02/09/14
Subscreva	R.

Parágrafo Segundo

A remuneração a ser paga à APPA pelo ARRENDATÁRIO, decorrente do uso, gozo e fruição da área acrescida ao contrato originário, obedecerá aos pagamentos, prazos, condições e revisão da tarifa portuária já praticados no contrato de arrendamento nº 020/98, bem como subordinando-se ao pactuado nas cláusulas econômicas previstas no contrato.

Parágrafo Terceiro

O ARRENDATÁRIO assume o risco do negócio, considerando, inclusive a vigência futura do contrato, objeto de prorrogação antecipada, assumindo a responsabilidade da operação portuária, obrigando-se também a investir o valor de R\$ 548.539.073,75 (quinhentos e quarenta e oito milhões e quinhentos e trinta e nove mil e setenta e três reais e setenta e cinco centavos) para reposição de ativos depreciados, conforme tabela abaixo:

Ano	Valor Total	Equipamentos ²	Sistemas e Outros ³
Até 2030	150.984.437,35	127.069.092,40	23.915.344,95
Até 2035	132.329.589,39	115.247.200,14	17.082.389,25
Até 2040	132.329.589,39	115.247.200,14	17.082.389,25
Até 2045	119.096.630,46	103.722.480,13	15.374.150,33
Até 2048	13.798.827,17	12.090.588,24	1.708.238,93
Total¹	548.539.073,75	473.376.561,05	75.162.512,70

1 - Todos os valores base ano de 2014.

2 - Parque de equipamentos renovado a medida que há necessidade de substituição: (i) inovação tecnológica e (ii) fim da vida útil.

3 - Sistemas e Outros: Investimento em licenças, manutenção e desenvolvimento de sistemas de operação, administração e periféricos de cumprimento à Receita Federal. Outros incluem computadores, servidores e veículos leves.

Equipamentos ²	Quant.	Unitário	Total
Portêineres/Guindastes Móvel (PTs/MHCs)	10	18.637.290	186.372.900,00
Transtêineres (RTGs)	60	3.874.716	232.482.936,00
Caminhões (CTs)	163	241.847	39.421.141,75
Reach Stakers/Empilhadeira de Vazios (RSs/EVs)	11	1.081.164	11.892.804,00
Scanner	1	3.206.779	3.206.779,30
Total Geral			R\$ 473.376.561,05



Parágrafo Quarto

Os investimentos a serem realizados pelo ARRENDATÁRIO na área que é objeto desta cláusula abrangem obras civis, um novo ramal ferroviário, gate ferroviário com OCR e equipamentos e incluem, dentre outras medidas a construção de cercas e guaritas de controle e reforço do pavimento no acesso, além de balanças e outros equipamentos dentro dos 26.809,20m² de área, indicados na tabela abaixo:

Item	Descrição	Unid	Quant.	Unitário	Valor
01	Canteiro e Acampamento				
01.01	Instalação	Unid	1,00	420.000,00	420.000,00
01.02	Operação, Manutenção e Adm. Local	mês	5,00	301.575,00	1.507.875,00
Total do Item 01	Canteiro e Acampamento				1.927.875,00
02	Mobilização e Desmobilização				
02.01	Mobilização e Desmobilização	Unid	1,00	132.568,53	132.568,53
Total do Item 02	Mobilização e Desmobilização				132.568,53
03	Serviços Preliminares				
03.01	Remanejamento da Rede Elétrica	vo	1,00	931.931,02	931.931,02
03.02	Remanejamento da Rede de Água e Esgoto	vo	1,00	122.869,98	122.869,98
03.03	Demolição de Pavimentos e outros	vo	1,00	624.508,91	624.508,91
Total do Item 03	Serviços Preliminares				1.679.309,89
04	Movimento de Terra				
04.01	Escavação de Solos Moles	m3	34.508,00	4,76	164.258,08
04.02	Material de 1ª categoria para aterro inclusive transporte DMT 5km	m3	34.508,00	69,76	2.407.278,08
04.03	Corte na cota do fundo da camada de pavimentação	m3	18.848,00	3,06	57.674,88
04.04	Bota-fora do material ex cedente (carga, transporte e descarga)	m3	34.508,00	10,33	355.467,64
Total do Item 04	Movimento de Terra				2.985.678,68
05	Pavimentação				
05.01	Preparo da caixa, regularização e compactação do sub-leito	m2	28.526,00	2,25	64.183,50
05.02	Sub-base de solo brita	m3	5.705,20	185,23	1.056.774,20
05.03	Bas e debríta graduada tratada com cimento	m3	5.705,20	228,60	1.304.208,72
05.04	Lona plástica	m2	28.526,00	18,60	530.583,60
05.05	Concreto fck 35 Mpa	m3	6.275,72	728,28	4.570.481,36
05.06	Fibra de aço	Kg	144.200,00	8,53	1.230.020,00
05.07	Barra de transferência	kg	29.952,30	7,91	236.922,69
05.08	Juntas de retração	m	3.032,00	34,10	103.391,20
05.09	Juntas de retração	m	1.255,00	15,50	19.462,50
Total do Item 05	Pavimentação				9.116.023,77
06	Serviços Complementares				
06.01	Drenagem	vo	1,00	1.734.934,55	1.734.934,55
06.02	Fechamentos (Cercas, Portões, etc...)	vo	1,00	540.304,98	540.304,98
06.03	Fornecimento e Instalação de trilho TR37 inclusive acessórios de fixação	m	2.600,00	1.352,52	3.516.552,00
Total do Item 06	Serviços Complementares				5.791.791,53
07	Serviços Técnicos				
07.01	Projeto Executivo	Unid	1,00	200.000,00	200.000,00
07.02	Sondagem Geotécnica	m	300,00	250,00	75.000,00
07.03	Controle Tecnológico	mês	5,00	65.000,00	325.000,00
07.04	Serviços Topográficos	mês	5,00	25.000,00	125.000,00
Total do Item 07	Serviços Topográficos				725.000,00
TOTAL DA OBRA:					R\$ 22.358.247,40



GPO
Fl. nº 771
Proc nº 22/14
Data 22/09/14
Rubrica

Parágrafo Quinto

Os investimentos previstos nesta cláusula deverão ser concluídos até o final do mês de dezembro de 2014.

Parágrafo Sexto

O prazo para a execução dos investimentos previstos nesta cláusula será prorrogado em caso de atraso na aprovação de projetos e na emissão das licenças pertinentes, bem como na ocorrência de caso fortuito ou força maior, ou outras circunstâncias incontroláveis por parte do ARRENDATÁRIO que provoquem impedimento ou retardamento na sua execução.

Parágrafo Sétimo

Todos os investimentos previstos nesta cláusula que forem essenciais à prestação do serviço desempenhado no terminal serão revertidos ao PODER CONCEDENTE ao final do prazo de prorrogação do contrato de arrendamento e deverão ser considerados para o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento.

CLÁUSULA SEGUNDA – INVESTIMENTOS NA MODERNIZAÇÃO E ADEQUAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO TERMINAL

Até o dia 1º de julho de 2015, o ARRENDATÁRIO, nos termos da tabela de modernização de infraestrutura, abaixo indicada, concluirá a realização de novos investimentos, no terminal arrendado, conforme itens apresentados:

ITEM	DESCRIÇÃO	QTDE	VALOR
1	Reforma AZ	1	R\$ 13.172.481,93
2	Reforma do Pátio	1	R\$ 2.674.301,00
3	Novos Gates	1	R\$ 7.773.931,68
4	Sistema de Gestão OCR	1	R\$ 9.651.964,45
TOTAL			R\$ 33.272.679,06

- a) Melhorias estruturais no armazém, tais como: área dedicada ANVISA, câmara frigorificada, expansão da área dedicada à Receita Federal do Brasil, e expansão do armazém, verticalizando e ampliando a sua capacidade atual;



- b) Construção de quatro novos *gates* para entrada e saída de caminhões (dois frontais no principal acesso ao terminal, um exclusivo para operações com caminhões bitrem e um de acesso às demais áreas alfandegadas), sendo que tais estruturas deverão contar com o sistema OCR – Reconhecimento Óptico de Caracteres – destinado à identificação e registro dos contêineres e das placas dos veículos (caminhões) de forma automática e imediata;
- c) Investimentos para melhorias em sistemas e controles operacionais.

Parágrafo Primeiro

O prazo para a execução dos investimentos previstos nesta cláusula será prorrogado em caso de circunstâncias que configurem caso fortuito ou força maior, ou outras circunstâncias incontroláveis por parte do ARRENDATÁRIO que provoquem impedimento ou retardamento na sua execução.

Parágrafo Segundo

Todos os investimentos previstos nesta cláusula que forem essenciais à prestação do serviço desempenhado no terminal serão revertidos ao PODER CONCEDENTE ao final do prazo de prorrogação do contrato de arrendamento e deverão ser considerados para o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento.

CLÁUSULA TERCEIRA – PROLONGAMENTO DO CAIS ATÉ O BERÇO 218

O ARRENDATÁRIO executará a construção de um cais contíguo ao cais do terminal de contêineres existente até atingir o local previsto para o Berço 218, bem como, perpendicularmente a esse cais, na direção do Canal da Cottinga, executará a construção de quatro dolphins de atracação para uso preferencial de navios destinados a veículos, nos termos da tabela abaixo, considerando a redução no valor total da obra de R\$ 9.801.799, perfazendo um montante de R\$ 153.700.751 (cento e cinquenta e três milhões e setecentos mil e setecentos e cinquenta e um reais):



Gerência de Portos Organizados - GPO
Superintendência de Outorgas - SOG

070
Fl. nº 772
Proc. nº 02/14
Data 22/09/14
Ass. Q.

Item	Descrição	Unid.	Quant.	Unitário	Valor
01	CANTEIRO E ACAMPAMENTO				
01.01	Instalação	un	1,00	4.018.216,26	4.018.216,26
01.02	Operação, Manutenção e Adm. Local	mês	17,00	988.113,12	16.797.923,12
Total Item 01	Canteiro e Acampamento				20.816.139,39
02	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO				
02.01	Mobilização e Desmobilização	un	1,00	2.410.929,92	2.410.929,92
Total Item 02	Mobilização e Desmobilização				2.410.929,92
03	CAIS DE ATRACAÇÃO				
03.01	INFRA-ESTRUTURA				
03.01.01	ESTACAS DE CONCRETO ARMADO D=80CM C/ UTILIZAÇÃO DE CAMISA METÁLICA #10MM				
03.01.01.01	Fornecimento de Camisa Metálica, diam.80cm,e=10mm, inclusive pintura epoxi	kg	1.250.000,00	10,74	13.427.124,23
03.01.01.02	Manuseio e Cravação da Camisa Metálica, diam.80cm,e=10mm,e Limpeza no interior com emprego de "Air Lift"	m	6.800,00	1.470,92	10.002.281,03
03.01.01.03	Armação CA-50A P/ Estacas	kg	520.022,16	9,00	4.680.634,31
03.01.01.04	Concreto Fck=40 Mpa Submerso	m³	4.400,39	944,08	4.154.335,43
03.01.01.05	A arrasamento de Camisa e Preparo do Topo da Estaca	un	280,00	1.953,39	536.949,73
03.01.01.06	Contraventamento - Fabricação	kg	31.705,56	24,15	765.779,52
03.01.01.07	Contraventamento - Montagem	kg	162.632,82	23,05	3.749.026,18
03.01.01.08	Prova de Carga Dinâmica	un	6,00	11.765,17	94.121,30
Total Item 03.01.01	Estacas de concreto armado d=80cm c/ utilização de camisa metálica #10mm:				37.420.254,83
03.01.02	ESTACAS DE CONCRETO ARMADO D=100CM C/ UTILIZAÇÃO DE CAMISA METÁLICA #10MM				
03.01.02.01	Fornecimento de Camisa Metálica, diam.100cm,e=10mm,inclusive pintura epoxi	kg	1.271.350,00	10,74	13.656.459,51
03.01.02.02	Manuseio e Cravação da Camisa Metálica, diam.100cm,e=10mm, e Limpeza no interior com emprego de "Air Lift"	m	5.410,00	2.067,50	11.185.189,48
03.01.02.03	Armação CA-50A P/ Estacas	kg	669.020,00	9,00	6.001.923,45
03.01.02.04	Concreto Fck=40 Mpa Submerso	m³	4.041,00	944,08	3.815.041,28
03.01.02.05	A arrasamento de Camisa e Preparo do Topo da Estaca	un	131,00	3.255,65	426.490,57
03.01.02.06	Prova de Carga Dinâmica	un	4,00	11.765,17	47.060,70
Total Item 03.01.02	Estacas de concreto armado=100cm c/ utilização de camisa metálica #10mm:				37.132.174,98
03.02	SUPERESTRUTURA				
03.02.01	PRÉ-MOLDADOS				
03.02.01.01	Formas P/ Peças Pre-Moldadas	m²	22.396,89	62,17	1.392.497,14
03.02.01.02	Armação CA-50A P/ Peças Pre-Moldadas	kg	1.722.557,08	6,87	15.273.762,22
03.02.01.03	Concreto Fck=40 Mpa P/ Peças Pre-Moldadas	m³	5.598,66	484,00	2.709.741,41
Total Item 03.02.01	Pré - Moldados:				19.376.020,77
03.02.02	ESTRUTURAS "IN LOCO"				
03.02.02.01	Formas P/ Peças "In Loco"	m²	3.181,90	124,35	395.660,88
03.02.02.02	Armação CA-50A "In Loco"	kg	1.168.967,56	6,87	10.365.146,18
03.02.02.03	Concreto Fck=40 Mpa "In Loco"	m³	6.691,88	770,00	5.152.728,53
Total Item 03.02.02	Estruturas "In loco":				15.913.535,60
03.02.03	MONTAGEM DE PRÉ MOLDADOS				
03.02.03.01	Montagem de Pré Moldados	m³	6.599,96	2.466,75	13.613.677,00
Total Item 03.02.03	Montagem do pré-moldados:				13.613.677,00
03.03	ACESSÓRIOS				
03.03.01	Fornecimento e Montagem de Defensas (E=470kNm; R=1000 kN)	un	18,00	155.181,93	2.793.274,66
03.03.02	Fornecimento e Montagem de Cabeços de Amarração Cap.1000 Kn	un	19,00	32.669,88	620.727,70
03.03.03	Fornecimento e Montagem de Trilho A-100 com respectivos acessórios de fixação, inclusive solda alumínio-térmica.	m	600,00	1.776,15	1.065.689,45
03.03.04	Fornecimento e Montagem de Batentes	un	3,00	21.306,44	63.919,33
03.03.05	Canal de Cabos do Portainer	m	214,00	852,26	182.383,15
03.03.06	Ancoragem do Portainer	un	7,00	14.476,90	101.338,32
03.03.07	Ancoragem do Portainer em Tormenta- TIE-DOWN	un	7,00	29.412,93	205.890,54
Total Item 03.03	Acessórios:				5.033.223,16
03.04	INSTALAÇÕES				
03.04.01	Alimentação Elétrica - Fornecimento e instalação de 96 metros de tubo diam. 6", e=3,40mm API 5L Gr B galvanizado inclusive fornecimento e montagem de 8 suportes.	vb	1,00	163.633,48	163.633,48
03.04.02	Rede de Abastecimento de Água- Fornecimento e instalação de 260 metros de tubo de polietileno de alta densidade HDPE diam 125mm, e= 11,4mm; inclusive fornecimento e instalação de 6 válvulas com tubo HDPE diam 63mm, e=5,8mm	vb	1,00	639.193,29	639.193,29
Total Item 03.04	Instalações:				802.826,77
04	SERVIÇOS COMPLEMENTARES				
04.01	Serviços de Demolição dos Dolfin's Existentes	m³	350,00	1.278,39	447.435,30
04.02	Serviço de Mergulhadores	mês	14,00	65.225,77	1.193.160,60
Total Item 04	Serviços Complementares:				1.640.596,10
05	SERVIÇOS TÉCNICOS				
05.01	Projeto Executivo	un	1,00	4.018.216,26	4.018.216,26
05.02	Sondagens Geotécnicas	m	1.200,00	384,94	461.929,42
05.03	Controle Tecnológico	mês	15,00	57.391,09	860.865,38
05.04	Serviços Topográficos	mês	15,00	43.043,32	645.649,79
Total Item 05	Serviços Técnicos:				5.986.661,85
06	AMBIENTAL				
06.01	Consultoria para análises ambientais da área	vb	1,00	3.156.510,06	3.156.510,06
Total do Item 06	Ambiental:				3.156.510,06
TOTAL DA OBRA:					R\$ 163.502.550,43

023



Parágrafo Primeiro

O cais do Berço 218 terá as seguintes especificações:

- a) Comprimento: 220 metros
- b) Largura: 50 metros
- c) Localização: contíguo e extensivo ao Berço 217.

Parágrafo Segundo

Os investimentos previstos nesta cláusula serão realizados no prazo de 24 (vinte e quatro) meses, contados a partir da APROVAÇÃO DE INÍCIO DE OBRA, conforme CLAUSULA SEXTA.

Parágrafo Terceiro

O prazo para a execução dos investimentos previstos nesta cláusula será prorrogado em caso de atraso na aprovação de projetos e na emissão das licenças pertinentes, bem como na ocorrência de caso fortuito ou força maior.

Parágrafo Quarto

Todos os investimentos previstos nesta cláusula que forem essenciais à prestação do serviço desempenhado no terminal serão revertidos ao PODER CONCEDENTE ao final do prazo de prorrogação do contrato de arrendamento e deverão ser considerados para o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento.

Parágrafo Quinto

Estudos técnicos apontaram a impossibilidade de realização de obras de aterramento na retroárea do berço 218, a qual fica impedida de ser objeto de operações até o término do prazo contratual, em virtude de conservação ambiental.

CLÁUSULA QUARTA – CONSTRUÇÃO DE PÁTIO NA RETAGUARDA DO CAIS DO BERÇO 217

O ARRENDATÁRIO executará as obras e instalações necessárias à implantação de um pátio para contêineres na retaguarda do cais do Berço 217, considerando a redução no



Gerência de Portos Organizados - GPO
Superintendência de Outorgas - SOG

Fl. nº 773
Proc nº 22/14
Data 22/09/14
Por os [assinatura]

valor total da obra de R\$ 69.956.976, perfazendo um montante de R\$ 205.917.148 (duzentos e cinco milhões e novecentos e dezessete mil e cento e quarenta e oito reais), com as seguintes características gerais:

- Comprimento: 500 metros
- Largura: 315 metros
- Área: 157.500m²
- Localização: Contígua à retaguarda dos 315 metros do berço 217, tudo, conforme detalhamento da tabela abaixo indicada, ressalvada a redução supramencionada:

Item	Descrição	Unid.	Quant.	Unitário	Valor
01	CANTEIRO E ACAMPAMENTO				
01.01	Instalação	un	1,00	5.519.110,01	5.519.110,01
01.02	Operação, Manutenção e Adm. Local	mês	24,00	411.302,83	9.871.267,82
Total Item 01	Canteiro e Acampamento				15.390.377,84
02	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO				
02.01	Mobilização e Desmobilização	un	1,00	3.634.769,16	3.634.769,16
Total Item 02	Mobilização e Desmobilização				3.634.769,16
03	Cortina de estacas prancha				
03.01	Fornecimento de estacas prancha com pintura epoxi	Kg	4.476.000,00	10,50	47.009.502,59
03.02	Gravação de estacas prancha	Kg	4.476.000,00	3,16	14.128.539,03
03.03	Fornecimento e instalação de tirantes	Kg	492.000,00	13,51	6.644.970,20
03.04	Proteção catódica	vb	1,00	2.358.180,84	2.358.180,84
03.05	Arasamento	ml	365,00	636,08	232.170,86
03.06	Viga de coroamento	ml	365,00	8.075,07	2.947.400,59
Total Item 03	Cortina de estacas prancha:				73.320.764,13
04	Enrocamento				
04.01	Fornecimento, carga na pedreira, transporte e lançamento de pedras para enrocamento	m³	80.000,00	149,44	11.951.947,07
04.02	Fornecimento e aplicação de manta de Bidim OP-40	m²	1.908,00	22,57	42.890,26
Total Item 04	Enrocamento:				11.997.837,35
05	Aterro				
05.01	Aterro lançado até a cota +3,00m (compactado pelo trafego)	m³	688.905,00	3,18	2.187.714,57
05.02	Aterro de sobrecarga (compactado pelo trafego)	m³	255.150,00	3,20	817.586,32
05.03	Mecimentação de aterro interno	m³	212.625,00	9,98	2.121.250,09
05.04	Corte na cota do fundo da camada de pavimentação com compactação	m³	178.605,00	2,93	522.767,14
05.05	Material de 1ª categoria para aterro inclusive transporte DMT 20 km	m³	944.055,00	66,73	62.993.603,86
05.06	Bota-fora do material excedente do aterro de sobrecarga (carga, transporte e descarga)	m³	170.100,00	19,77	3.363.086,43
Total Item 05	Aterro:				72.006.088,40
06	Pavimentação				
06.01	Preparo da caixa, regularização e compactação do sub-leito	m²	170.100,00	2,15	366.083,43
06.02	Sub-base de solo bita	m²	51.030,00	155,33	7.926.436,39
06.03	Base de bita graduada tratada com cimento	m²	51.030,00	191,92	9.793.463,87
06.04	Lona plastica	m²	170.100,00	17,79	3.026.289,67
06.05	Concreto fck=40Mpa	m³	55.125,00	750,57	41.375.185,93
06.06	Fibra de aço	Kg	1.378.125,00	8,16	11.244.260,03
06.07	Barra de transferência	Kg	165.375,00	7,57	1.251.237,00
06.08	Juntas de retração	m	16.740,00	32,62	546.013,11
06.09	Juntas serradas	m	6.930,00	14,83	102.744,40
Total Item 06	Pavimentação:				75.631.715,83
07	Serviços Complementares				
07.01	Drenagem	vb	1,00	9.565.182,00	9.565.182,00
07.02	Iluminação	vb	1,00	6.217.368,30	6.217.368,30
Total Item 07	Serviços Complementares:				15.782.550,30
08	Serviços Técnicos				
08.01	Projeto Executivo	un	1,00	5.519.110,01	5.519.110,01
08.02	Sondagens Geotécnicas	m	2.000,00	384,94	769.882,37
08.03	Controle Tecnológico	mês	21,00	35.510,74	745.725,50
08.04	Levantamento Batimétrico	hã	17,00	4.762,59	81.304,05
08.05	Serviços Topográficos	mês	23,00	20.984,52	462.643,89
08.06	Serviços de Alargador	mês	6,00	85.225,77	511.354,63
Total Item 08	Serviços Técnicos:				8.110.020,46
TOTAL DA OBRA:					R\$ 275.674.123,45



Parágrafo Primeiro

As obras civis previstas nesta cláusula serão realizadas no prazo de 30 (trinta) meses, contados a partir da APROVAÇÃO DE INÍCIO DE OBRA, conforme CLÁUSULA SEXTA deste Termo Aditivo.

Parágrafo Segundo

O prazo para a execução das obras civis previstas nesta cláusula será prorrogado em caso de atraso na aprovação de projetos e na emissão das licenças pertinentes, bem como na ocorrência de caso fortuito ou força maior, ou outras circunstâncias incontrolláveis por parte do ARRENDATÁRIO que provoquem impedimento ou retardamento na sua execução.

Parágrafo Terceiro

Todos os investimentos previstos nesta cláusula que forem essenciais à prestação do serviço desempenhado no terminal serão revertidos ao PODER CONCEDENTE ao final do prazo de prorrogação do contrato de arrendamento e deverão ser considerados para o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento.

CLÁUSULA QUINTA – INVESTIMENTOS EM EQUIPAMENTOS

Para complementar os investimentos em obras civis previstos neste Termo Aditivo, o ARRENDATÁRIO instalará os seguintes equipamentos: 1 (um) *Scanner*, 3 (três) *Portêineres*, 16 (dezesseis) *Transtêiner*, 30 (trinta) *Caminhões Tractor (CTs)* e 3 (três) *Reach Stackers (RSs)*, nos termos da tabela abaixo:

Equipamentos	Custo FOB	Moeda	Cotação	Custo Unitário R\$	PA	PP	PE	PA	Total
Portêiner 5		BRL		16.514.959		1			16.514.958,95
Portêiner 9 e 10	8.100.000	US	2,3009	18.637.290			2		37.274.580,00
Transtêiner 15 a 20		BRL		2.734.724		6			16.408.346,42
Transtêiner 21 a 30	1.684.000	US	2,3009	3.874.716			10		38.747.156,00
CT 25 ao 29		BRL		243.553		5			1.217.763,86
CT 30 ao 39		BRL		268.413			10		2.684.131,52
CT 40 ao 54		BRL		241.847				15	3.627.712,43
RS		BRL		1.081.164		1		2	3.243.492,00
Scanner		BRL		3.206.779	1				3.206.779,30
Total em Reais									R\$ 122.924.920,48

Fonte: EVTEA TCP



Fl. nº	774
Proc nº	22/14
Data	22/09/14
Assinatura	(A)

CLÁUSULA SEXTA – A APROVAÇÃO DAS OBRAS CIVIS E SERVIÇOS

A execução das obras e serviços se dará somente após a apresentação prévia da Licença Ambiental, Licença de Instalação, da análise e aprovação do projeto executivo pelo PODER CONCEDENTE, e das demais autorizações dos órgãos públicos federais, estaduais e municipais que se fizerem necessárias para a liberação dos serviços, todas essas condicionantes para a "APROVAÇÃO DE INÍCIO DE OBRA".

Parágrafo único

Sem prejuízo do disposto no *caput* desta cláusula, será de responsabilidade do ARRENDATÁRIO buscar a solução de eventuais interferências em relação às instalações existentes e (ou) fatos locais supervenientes, bem como o atendimento das exigências de outros órgãos, nas esferas Federal, Estadual e Municipal, previstas na legislação em vigor.

CLÁUSULA SÉTIMA – SEGUROS

O ARRENDATÁRIO se obriga a proceder cobertura de seguro geral sobre as áreas incorporadas ao Terminal pelo presente Termo Aditivo.

CLÁUSULA OITAVA – PRORROGAÇÃO ANTECIPADA DO PRAZO CONTRATUAL

Na forma do art. 57 da Lei nº 12.815 e do art. 19 do Decreto nº 8.033, o prazo do contrato de arrendamento fica prorrogado por 25 (vinte e cinco) anos contados a partir da data fixada para o seu termo, findando-se em 7 de outubro de 2048.

CLÁUSULA NONA – RISCO DO NEGÓCIO

O ARRENDATÁRIO não poderá invocar reequilíbrio econômico financeiro em virtude de instalação de novos terminais portuários considerando que os riscos financeiro e cambial fazem parte do próprio risco do negócio, devendo ser suportado exclusivamente pelo arrendatário.

CLÁUSULA DÉCIMA – ARMAZENAGEM DE CARGA GERAL (CARGA DE PROJETO)

A partir da assinatura deste Aditivo, o ARRENDATÁRIO fica autorizado a armazenar no terminal carga geral (carga de projeto), além de contêineres e veículos.



CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – ADEQUAÇÃO DO PERÍODO DE CARÊNCIA PARA A ARMAZENAGEM (*FREE TIME*)

O período de carência (*free time*) previsto na Cláusula Nona, parágrafo único, alínea 'b' do contrato de arrendamento, para a armazenagem de cargas, será reduzido gradualmente a partir de 2024, da seguinte forma: 10 (dez) dias em 2024, 7 (sete) dias em 2025, 5 (cinco) dias em 2026 e 2 (dois) dias a partir de 2027 até 2048.

Parágrafo único

Os novos períodos de carência (*free time*) começarão a incidir sempre a partir do dia 1º de janeiro do ano em que for aplicada cada redução estabelecida no *caput* desta cláusula.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – NOVA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA CONTRATUAL (MMC)

Fica estabelecido que o contrato de arrendamento passa a ter uma nova movimentação mínima contratual (MMC), baseada no cenário pessimista de movimentação, nos seguintes valores para os anos de 2014 a 2048:

MMC	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
TEUs (mil)	599	635	673	714	756	802	537	570	604	640	679	720	763	809	858	909	964	993
Var (%)		6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	3%

MMC	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
TEUs (mil)	1023	1054	1085	1118	1151	1186	1221	1258	1296	1335	1375	1416	1458	1502	1547	1594	1641
Var (%)	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%

*até Outubro de 2048

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – INSTALAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS DE USO PRIVADO

A instalação de terminais portuários de uso privado, na área de influência do terminal de contêineres de Paranaguá, que observem o rito previsto nos arts. 8º a 12 da Lei nº 12.815 e as dimensões atualmente existentes das poligonais dos portos organizados, não dará por si só ensejo a pleito de reequilíbrio econômico-financeiro por parte do ARRENDATÁRIO.



Gerência de Portos Organizados - GPO
Superintendência de Outorgas - SOG

GPO	
Fl. nº	775
Proc. nº	22/14
Data	22, 09, 14
Assinatura	R

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – PUBLICAÇÃO

O extrato do presente Termo Aditivo será publicado no Diário Oficial da União às expensas do PODER CONCEDENTE, observado o prazo estabelecido no parágrafo único do art. 61, da Lei nº 8.666/93, alterado pelas Leis nº 8.883/94 e 9.648/98.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – RATIFICAÇÃO

Permanecem inalteradas e vigentes todas as demais cláusulas e condições do Contrato de Arrendamento originário e seus Termos Aditivos, que não tenham sido expressamente alteradas pelo presente Termo.

E, por estarem justos e contratados, os representantes legais da SEP/PR, da ANTAQ, da APPA e do ARRENDATÁRIO firmam este Termo Aditivo em 04 (quatro) vias de igual teor e forma, perante as testemunhas abaixo assinadas.

Brasília, de

de 2014.

MINISTRO DE ESTADO
SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA
DA REPÚBLICA

DIRETOR-GERAL
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES
AQUAVIÁRIOS

DIRETOR-PRESIDENTE
ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA



Gerência de Portos Organizados - GPO
Superintendência de Outorgas - SOG

DIRETOR-_____
ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA

DIRETOR
TCP – TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ

DIRETOR
TCP – TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ

TESTEMUNHA

TESTEMUNHA