



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



ANEXO VIII – RELATÓRIO DE JUSTIFICATIVA E MODELAGEM

TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM
ESPLANADA DO PECÉM S/N - PECÉM - SÃO GONÇALO DO AMARANTE – CE - CEP.: 62.674-000
FONE: (85) 3372.1500 - FAX: (85) 3316.1974
E-mail: cearaportos@cearaportos.ce.gov.br
home-page: <http://www.cearaportos.ce.gov.br>

RELATÓRIO DE JUSTIFICATIVA E MODELAGEM

PROJETO DE IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE INFRAESTRUTURAS E SISTEMAS PARA CARGA E DESCARGA DE NAVIOS COM GASES E COMBUSTÍVEIS DERIVADOS DE PETRÓLEO E OUTROS PRODUTOS SINÉRGICOS, NO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM - CIPP ("PROJETO TANCAGEM")

1. DO HISTÓRICO

Nos idos de 1939 foi construído pela Companhia Nacional De Construções Civas e Hidráulicas (CIVIHIDRO) um cais acostável na enseada do Mucuripe, em Fortaleza, Ceará, seguindo-se a construção das demais infraestruturas portuárias adjacentes, inclusive o píer petroleiro, em 1982. Após a promulgação da Lei nº 4.213, de 14 de fevereiro de 1963 e do o Decreto nº 54.046, de 23 de julho de 1964, que previa a exploração industrial e comercial dos portos no Estado do Ceará, foi constituída para tanto a sociedade de economia mista Companhia Docas do Ceará, em 1965, ano em que, por meio do Decreto Federal nº 57.103, a concessão do Porto de Fortaleza foi transferida do Governo do Estado para a Companhia Docas do Ceará.

O parque de tancagem da Petrobrás, que está situado na área portuária do Mucuripe, conta com 09 (nove) distribuidoras de combustíveis e tancagem total de 215.000 m³ (duzentos e quinze mil metros cúbicos), atualmente com capacidade de armazenamento ultrapassada, além de estar, atualmente, em razão do forte processo de urbanização da área em que está inserido, muito próximo de áreas residenciais, não respeitando as distâncias de segurança necessárias à sua operação.

A operação do parque de tancagem e da movimentação de distribuição de combustíveis derivados de petróleo das empresas desse setor na zona urbana do Porto do Mucuripe é, portanto, incompatível com a gradual elevação da densidade populacional, onde se situam os diversos estabelecimentos de sociedades empresárias fazendo tancagem e distribuição devido ao número cada vez maior de residências, inclusive de milhares de pessoas carentes, e conseqüente alto risco potencial de acidente de gravíssimas proporções.

Deve-se mencionar, nesse sentido, os sinistros ocorridos, no passado, em estabelecimentos situados no parque de tancagem do Porto do Mucuripe, em Fortaleza,



72
[Signature]

como os incêndios de 1984 e 1992, e a necessidade de evitar-se a repetição de novos acidentes com prejuízos humanos, sociais e econômicos incalculáveis.

Ademais, a presença dos estabelecimentos das Empresas Distribuidoras no Terminal do Mucuripe torna intenso o perigoso transporte de líquidos inflamáveis pelas principais vias de trânsito da Capital.

Com a promulgação da Lei Estadual nº 12.536, de 22 de dezembro de 1995 – que criou a **Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARÁPORTOS**, sociedade de economia mista controlada pelo Estado do Ceará exploradora de atividade econômica, e que tem como objetivos a **construção, reforma, ampliação, melhoria, arrendamento e exploração de instalações portuárias e daquelas destinadas ao apoio e suporte de transporte intermodal**, localizadas no Estado do Ceará, bem como a **prestação de serviços correlatos**, observada a legislação pertinente, os critérios econômicos de viabilização dos investimentos e a estratégia de desenvolvimento econômico e social do Estado – esta Companhia, com a assinatura do primeiro Contrato de Adesão firmado com a ANTAQ (nº. 97/20001), que formalizou a autorização do Ministério dos Transportes para instalar o Terminal de Uso Privado – TUP do Pecém, **passou a explorar e a administrar o TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM**, atualmente o fazendo sob a égide do Contrato de Adesão nº. 113/2016 – ANTAQ.

O Terminal Portuário de Pecém foi concebido pelo Estado do Ceará para propiciar o ganho de eficiência das operações portuárias, dotado de acessos rodoviários e ferroviários livres e independentes dos confinamentos provocados pelos centros urbanos, localizado no chamado Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, onde se pretende integrar indústrias, refinarias, ferrovias, dentre outras estruturas com tal sinergia.

Assim é que, desde 2003, o Estado do Ceará, por seus sucessivos Governos, tem insistido na necessidade de transferir os estabelecimentos de base para recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP (muito referida como área de “Tancagem”) localizados no Mucuripe para nova área adequada localizada no CIPP.

Nesse sentido, foram emanados os Decretos nº 27.280, de 12 de dezembro de 2003, postergado pelo Decreto nº 27.517, de 30 de julho de 2004, depois pelo de nº 31.034, de 19 de outubro de 2012 e por fim, absorvidos pelo Decreto nº 31.728/2015, abaixo colacionado, todos estabelecendo prazos para a completa saída das empresas distribuidoras de combustíveis do Terminal do Mucuripe:

[Signature] 2

“O Governador do Estado do Ceará, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos IV e VI do art. 88 da Constituição Estadual,

Considerando a competência comum das entidades federadas para promover a melhoria das condições habitacionais, consignada no art. 23, incisos II, VI e IX da Constituição Federal;

Considerando o dever do Poder Público de defender e preservar o meio ambiente ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações, controlando a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente, nos termos dos arts.24, inc. VI, e 225, inc. V da Constituição Federal;

Considerando a gradual elevação da densidade populacional na zona urbana do Porto do Mucuripe, na Capital do Estado, onde se situam os diversos estabelecimentos de sociedades empresárias fazendo tancagem e distribuição de combustíveis derivados de petróleo das empresas desse setor, e, paralelamente, um número cada vez maior de residências, inclusive de milhares de pessoas carentes, fato que revela incompatibilidade pelo alto risco potencial de acidente de gravíssimas proporções;

Considerando os sinistros ocorridos, no passado, em estabelecimentos situados no parque de tancagem do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, como os incêndios de 1984 e 1992, e a necessidade de evitar-se a repetição de novos acidentes com prejuízos humanos, sociais e econômicos incalculáveis;

Considerando que o Estado do Ceará, visando solucionar o grave problema acima, afastando e prevenindo os riscos potenciais de acidente de grandes proporções, projetou e disponibiliza no Complexo Industrial e Portuário do Pécem - CIPP área adequada, situada nos municípios de Caucaia e de São Gonçalo do Amarante, para instalação de parques de tancagem de combustíveis derivados de petróleo;

Considerando a disponibilização pelo Estado do Ceará da nova área adequada no Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP, destinada à construção de base para recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo;

Considerando o interesse das Empresas Distribuidoras de combustíveis líquidos claros e de GLP de promover o atendimento dos seus clientes em condições de maior segurança, com menor nível de risco potencial e de vulnerabilidade, prevenindo a ocorrência de situações adversas;

Considerando que a presença dos estabelecimentos das Empresas Distribuidoras no Terminal do Mucuripe torna intenso o perigoso transporte de líquidos inflamáveis pelas principais vias de trânsito da Capital;

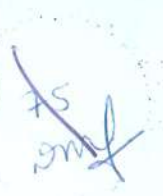
Considerando as Proposições Urbanísticas do Polo Industrial do Mucuripe e do Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP, elaboradas pela Administração Estadual e arquivadas no Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico - CEDE/Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará - ADECE;

Considerando a supremacia do interesse público, a recomendar a remoção do parque de tancagem para área apropriada já existente;

Considerando ainda o decurso dos prazos previstos nos Decretos nº 27.280, de 12 de dezembro de 2003, nº 27.517, de 30 de julho de 2004, e nº 31.034, de 19 de outubro de 2012,

Decreta:

Art. 1º As sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza - Ce, indicada no Anexo Único deste Decreto, com estabelecimentos de base para recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo - GLP, não poderão permanecer na atual localização após 31 de dezembro de 2015, podendo transferir seus estabelecimentos para a nova área adequada, disponibilizada no Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP, nos municípios cearenses de Caucaia e de São Gonçalo do Amarante.



Parágrafo único. As sociedades empresárias de que trata o caput poderão utilizar seus imóveis, localizados na área do Terminal do Mucuripe, em novos empreendimentos, compatíveis com as normais condições de uma área urbana povoada, ressalvadas sempre as hipóteses de intervenção do Poder Público na propriedade privada.

Art. 2º Caberá à Procuradoria-Geral do Estado e aos demais órgãos e entidades da Administração Pública Estadual adotarem, oportunamente, as medidas jurídico administrativas necessárias para o compulsório encerramento, até 31 de dezembro de 2015, das atividades desenvolvidas nos estabelecimentos de base para recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo - GLP, na atual localização na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza - Ce, indicada no Anexo Único deste Decreto”.

A nível Municipal, importante ressaltar que, em Agosto de 2006 foi divulgado o “PLANO DE GESTÃO INTEGRADA DA ORLA DO MUNICÍPIO DE FORTALEZA”, dentro do “Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla”, iniciativa do Ministério do Meio Ambiente - MMA, por meio da Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos, e da Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – SPU/MPOG, que buscou aplicar as diretrizes gerais de ordenamento do uso e ocupação da Orla Marítima em escala nacional, visando fortalecer a articulação de diferentes atores e compatibilizar as políticas ambiental e patrimonial do governo federal com as políticas locais, e promover a descentralização da gestão da orla, com a articulação entre governos federal, estaduais e, principalmente, municipais, estes últimos sendo responsáveis diretos pela condução dos Planos de Gestão Integrada.

Em referido Plano, a orla de Fortaleza foi analisada em sua totalidade para a elaboração do Plano de Gestão Integrada, com o estabelecimento de diagnósticos e linhas de ação. Dos estudos de cada trecho da orla resultaram as caracterizações e as tabelas de linhas de ações desenvolvidas, sendo que foi previsto que:

“UNIDADE DE PAISAGEM III - TRECHO 2 - do Oleoduto da Petrobras até o início da praia Mansa



Handwritten signature and initials.

Cenários de usos desejados para a orla:

a) Situação Atual

O porto de Fortaleza, localizado na área do Mucuripe, atualmente não se encontra em condições de receber navios de grande porte por apresentar um baixo calado em decorrência da pouca profundidade do local e deposição de sedimentos, berços inadequados e equipamentos ultrapassados e ineficientes. Dispõe de instalações portuárias com armazéns, pátios e infra-estrutura básica, que em boa parte já estão terceirizadas, principalmente na área de grãos. O cais pesqueiro carece de infra-estrutura de apoio para os pescadores e seus produtos. Atualmente é utilizado precariamente como receptor turístico de embarque e desembarque, necessitando de investimentos para atender à demanda crescente do turismo. Existe um píer petroleiro, que atende indústrias de transformação situadas no entorno do cais. As indústrias químicas e de derivados de petróleo que gravitam nas proximidades do porto, especialmente a tancagem, oferecem grande perigo à população ali residente (riscos de incêndios e explosões). Malha viária insuficiente para a demanda do porto. A alternativa de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Fortaleza proposta pelo Plano Diretor de Desenvolvimento do Porto (fruto da agenda estratégica 2003-2008), “busca obter o atendimento às demandas através do melhoramento das instalações existentes com reforço estrutural e aprofundamento dos diversos trechos de cais acostável. Propõe também nova organização espacial, evitando-se a construção de novos berços ou terminais, preservando as áreas ao longo do molhe de abrigo, principalmente a praia Mansa, para usos alternativos ao atendimento de navios de transporte de cargas”. É importante salientar que, segundo o Plano Diretor do Porto, para atender ao tráfego projetado para os próximos 20 anos, deverá ser disponibilizado “terminais para as movimentações de grãos (trigo/milho); de carga geral, contêineres e fertilizantes; e de soja, além de instalações para atender aos navios de cruzeiros marítimos, havendo necessidade de maiores profundidades para o tráfego de navios com containers e para as exportações de soja, limitando-se, entretanto, à faixa de 12,0 a 12,5 metros”. Segundo ainda o Plano Diretor do Porto, a Companhia Docas do Ceará, como Autoridade Portuária, conduzirá o processo de modernização do Porto de Fortaleza, cujo objetivo maior é

Handwritten signature and the number 6.

torná-lo cada vez mais um porto ágil, competitivo e de baixos custos operacionais, com maior participação da iniciativa privada na gestão e nos investimentos para seu reaparelhamento.

b) Situação Tendencial

Com a infra-estrutura atual e se não houver investimentos na ampliação das instalações portuárias, haverá esvaziamento do porto de cargas para outros portos (Porto do Pecém e outros regionais). Governo do Estado já publicou dois decretos transferindo as indústrias para o Porto do Pecém. O Porto de Fortaleza tende a ser prioritariamente receptivo turístico dos grandes transatlânticos e em curto prazo poderá melhorar este serviço atualmente com infra-estrutura insuficiente.

d) Situação desejada

Porto com maior movimentação através da Agenda Portuária, formulada pela Companhia Docas, efetivamente implantada. Para isso, é importante salientar que a Agenda prevê investimentos relacionados com dragagens (aprofundamento da bacia de evolução portuária), melhoramento dos berços e instalação de equipamentos para movimentação de mercadorias e passageiros. Prevê o fortalecimento e ampliação do Porto do Mucuripe ao longo dos próximos anos com infra-estrutura no cais pesqueiro para os barcos de médio e pequeno porte, acarretando um crescimento na produção e renda das populações adjacentes ao Porto. Sistema de Segurança do Porto permanentemente implantado dentro dos padrões internacionais. Projetos paisagísticos e de infra-estrutura do Porto do Mucuripe implantados com centros cultural, comercial e de lazer. Preservação sócio-ambiental da Praia Mansa. A área de tancagem (tanques de derivados petróleo) utilizada de acordo com suas potencialidades urbanísticas, paisagísticas e industriais, com ampla participação comunitária, integrada com a conclusão da regularização fundiária do Serviluz. Parque de tancagem transferido para o Porto do Pecém".

Durante muito tempo, assim, diversas propostas, Memorandos de Entendimentos, Estudos e Projetos foram apresentados e analisados pelo Estado do Ceará para viabilizar a transferência pretendida.

Há que se mencionar, inclusive, que ainda em 1º de Agosto de 1996 foi firmado um Protocolo de Intenções com a PETROBRÁS, aditivado em 1998 para fazer constar que a PETROBRAS iniciaria projetos e obras de uma base de estocagem de derivados de petróleo no CIPP, a partir de 01/08/98 com prazo final para 01/11/99, com previsão de capacidade total de 49.200m³, e envidaria esforços para montar um pool de distribuidoras GLP no Porto do Pecém.

Tal Protocolo de Intenções foi aditivado em Outubro de 2005, incluindo a TRANSPETRO no Protocolo de Intenções, comprometendo-se esta, junto com a PETROBRAS, a apresentar um projeto do terminal de derivados de petróleo e gás liquefeito de petróleo – GLP e da base de distribuição de combustíveis líquidos, a ser implementado no Porto do Pecém, em 18 meses, em razão da demora e discussão judicial acerca do licenciamento ambiental.

Entretanto, os projetos não prosperaram.

Em 2010 a SEINFRA manifestou interesse em desenvolver um Projeto para modelagem de Parceria Pública Privada - PPP para o Terminal Intermodal de Cargas - TIC do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, tendo, em Março daquele ano, o Conselho Gestor de Parcerias Público Privadas, na Resolução nº 003/2011, autorizado a SEINFRA a publicar o aviso de Manifestação de Interesse para Estudos e Projetos destinados a implantação do Terminal Intermodal de Cargas - TIC do Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP em regime de Parceria Público Privada – PPP, o que ocorreu em Outubro de 2011.

Em Julho de 2012 foi emitida a Ordem de Autorização de Serviços para a ANDRADE GUTIERREZ, com prazo total para conclusão dos serviços de 210 dias. Tendo havido, durante tal prazo, alteração do escopo original, o contrato foi aditivado em algumas oportunidades, sendo que em Maio de 2014 a ANDRADE GUTIERREZ entregou a documentação definida em Contrato para avaliação da SEINFRA e do Conselho Gestor de Parcerias Público Privadas – CGPPP.

Todavia, em Junho de 2014, a SEINFRA avaliou que o modelo proposto pela PMI poderia não ser aprovado, e iniciou, fora do Contrato do Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI, utilizando sua equipe própria de Engenheiros, novos Estudos e Projetos de Engenharia para a atividade. Neste momento, o Projeto da SEINFRA contemplou todas

as interfaces necessárias entre a REFINARIA PREMIUM II e o novo Sistema de Descarga, Transporte, Recepção, Armazenagem e Distribuição de Derivados de Petróleo no Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP e que nesta situação, o local escolhido para a implantação do novo Sistema e Bases de Distribuição foi em uma área de 45 ha no Setor 2 do Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP, em terreno contíguo aos futuros tanques de Derivados de Petróleo da Refinaria citada.

Em Julho seguinte, em reunião do Conselho Gestor de Parcerias Público Privadas - CGPPP com participação da SEINFRA, para avaliação do conjunto do trabalho entregue pela ANDRADE GUTIERREZ, e, em razão dos altos custos das Obras de Engenharia e do reduzido escopo para as atividades de Operação e Manutenção propostas pela ANDRADE GUTIERREZ, foi recomendada a não aprovação desse modelo.

Em Novembro de 2014, os Projetos de Engenharia desenvolvidos pela SEINFRA foram concluídos, e em sequência, iniciaram-se as tratativas com a PGE para a definição do melhor modelo licitatório que se poderia adotar para esta atividade. Em 2015 o assunto foi colocado para os novos membros da equipe de Governo, e em Fevereiro de 2015 foi definido o modelo que deveria ser adotado.

Ocorre que, naquele mesmo mês, a SEINFRA foi comunicada pela PETROBRAS (Ofício AB-PGI/RPRE 0006/2015) de que a mesma havia desistido do Projeto da REFINARIA PREMIUM II no Estado do Ceará, assim, em face da nova configuração sem as interfaces e sem a influência locacional requerida pela REFINARIA PREMIUM II sobre o Projeto já concluído, a SEINFRA iniciou novos estudos, considerando a nova situação sem a necessidade de conexão com a Refinaria.

Em Maio de 2015, a SEINFRA concluiu o novo Projeto, alterando radicalmente a localização das unidades, saindo do Setor 2 do Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP e sendo agora localizadas no Retroporto do Porto do Pecém.

Também em Maio de 2015 foi ajuizada pelo Ministério Público Estadual a Ação Civil Pública (ACP) de nº. 0158936-59.2015.8.06.0001 visando condenar as empresas distribuidoras de combustíveis na obrigação de não fazer consistente em não dar continuidade às atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis no Porto do Mucuripe; e visando condenar o ESTADO DO CEARÁ na obrigação de fazer consistente na promoção de todas as medidas necessárias para impedir que as empresas demandadas exerçam, no Porto do Mucuripe, as atividades de recebimento,

armazenagem e expedição de combustíveis, cujo trâmite segue perante a 4ª Vara da Fazenda Pública da comarca de Fortaleza/CE, e em cujo bojo houve negociação de um Termo de Ajuste de Conduta – TAC, entre o Ministério Público e o Estado do Ceará, para que o Estado seja excluído da lide, permanecendo as empresas distribuidoras no polo passivo – posto que não subscreveram referido acordo – mas que ainda pende de homologação judicial.

Referido Termo de Ajuste de Conduta, firmado em Novembro de 2016, com ampla participação da PGE, SEINFRA e CEARÁPORTOS, imbuídos no propósito comum de solucionar o problema aqui posto, prevê as seguintes obrigações por parte do Estado do Ceará:

“2.1.1. OBRIGAÇÕES CONCERNENTES À IMPLANTAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO PROJETO:

a) Concluir, após o trânsito em julgado da Homologação do presente Termo de Compromisso nos autos do Processo nº. 0158936-59.2015.8.06.000, cujo trâmite segue perante a 4ª Vara da Fazenda Pública, o procedimento para Parceirização da Gestão Pública e da iniciativa privada visando a implantação da infraestrutura necessária para viabilizar a construção e operação do Terminal de Recepção e Armazenamento de combustíveis no CIPP – Complexo Industrial e Portuário do Pecem, no prazo de 03 (três) meses;

b) Diligenciar e realizar o processo de convocação para a Parceirização referida na alínea "a", buscando que o mesmo se conclua no prazo de 09 (nove) meses, a partir da conclusão da elaboração da documentação legal a que se refere o item a anterior;

c) Diligenciar e realizar o licenciamento ambiental, perante o órgão/ente competente para obtenção do licenciamento prévio, buscando que o mesmo seja finalizado dentro do prazo de 18 (dezoito) meses, a partir da homologação judicial deste Termo;

d) Iniciar a execução dos serviços, buscando que o mesmo se conclua no prazo de 21 (vinte e um) meses, a contar do resultado final do processo de escolha da Parceirização;

e) Promover a retirada da estrutura de regaseificação de GNL do Píer 2 em até 02 (dois) meses antes do início das operações;

f) Obter a Licença Operacional – LO em até 03 (três) meses antes do início das operações.

PARÁGRAFO PRIMEIRO. O início de cada fase do projeto, nos termos do Item 2.1.1. (OBRIGAÇÕES CONCERNENTES À IMPLANTAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO PROJETO), será condicionado ao cumprimento efetivo eficaz e integral da fase anterior, sem prejuízo da execução conjugada de parte das fases, respeitando-se o prazo global de vigência estabelecido no PARÁGRAFO PRIMEIRO da CLÁUSULA PRIMEIRA.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Em caso de imperiosa necessidade, verificada, em comum acordo, pelas partes compromissadas, os prazos do Item 2.1.1. (OBRIGAÇÕES CONCERNENTES À IMPLANTAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO PROJETO) poderão ser prorrogados, desde que seja feito por meio de termo aditivo, 15 (quinze) dias antes do término do prazo original, e desde que não ultrapasse o prazo previsto no PARÁGRAFO PRIMEIRO da CLÁUSULA PRIMEIRA.

PARÁGRAFO TERCEIRO. Fica assegurado às partes o direito de acompanhar as obras, sem possibilidade de interferência, podendo dar ciência ao Ministério Público e, principalmente, ao Juízo por onde corre o processo nº. 0158936-59.2015.8.06.000, de incorreções que sejam detectadas, em relação ao que pactuado neste termo, mesmo antes da conclusão da obra, para a adoção das providências cabíveis.

2.1.2. OBRIGAÇÃO QUANTO A EDIÇÃO DE ATO NORMATIVO:

a) Editar e publicar Decreto restabelecendo prazo para que as sociedades empresárias instaladas na área do porto do Mucuripe, em Fortaleza/CE, com estabelecimentos de base e operação para recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo (GLP), transfiram seus estabelecimentos para a área adequada que indicar, logo após o trânsito em julgado da Homologação do presente Termo de

Compromisso nos autos do Processo nº. 0158936-59.2015.8.06.000, cujo trâmite segue perante a 4ª Vara da Fazenda Pública, condicionando à conclusão das obrigações estabelecidas no item 2.1.1. anterior, observado o prazo global constante do parágrafo primeiro da cláusula primeira”.

Assim é que, independentemente da homologação do Termo de Ajuste de Conduta acima colacionado, faz-se imprescindível a modelagem de um Projeto para solução da problemática aqui posta.

Importante salientar que os estudos realizados pela Secretaria da Infraestrutura do Estado do Ceará- SEINFRA acima mencionados tem sido, desde sempre, analisados em contínuo engajamento com a Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARÁPORTOS, para que se efetive de forma definitiva a pretendida **transferência dos estabelecimentos de base para recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP localizados no Mucuripe para nova área adequada localizada no CIPP**, com a necessária **atração de investimentos privados**, em razão da conhecida escassez de recursos públicos, e em razão de que a matéria importa em atividade de exploração econômica de interesse privado.

Nestes autos especificamente, temos que a SEINFRA encaminhou para a Procuradoria Geral do Estado – PGE, inicialmente, para fins de efetivação da modelagem do Projeto, um Termo de Referência visando “*a constituição de SPE para detalhamento de projeto, implantação, operação e manutenção de infraestruturas e sistemas de manuseio de derivados de petróleo e outros produtos que tenham relação funcional na carga e descarga de granéis líquidos de navios, transporte por dutos, preparação de áreas para implantação de tancagens de um Terminal Aquaviário, instalação de tanques, instalação de manifold de distribuição para despachos diversos para as bases de operações de empresas distribuidoras de GLP e de combustíveis derivados de petróleo, no Porto do Pecém e no seu Retroporto no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP)*”.

A Procuradoria Geral do Estado, na oportunidade, devolveu os autos à SEINFRA, em razão de que as atribuições da Central de Licitações cingem-se à fase externa da licitação, sendo que o Edital e a Minuta do futuro Contrato devem ser elaborados pelo órgão interessado no Certame.

A SEINFRA propôs então um Edital de Chamada Pública para Seleção de Potenciais Parceiros Privados, detentores de experiência comprovada, para participar da constituição

de Sociedade de Propósito Específico (SPE), “visando o desenvolvimento de projetos, a implantação, a operação e manutenção de infraestrutura e sistemas para a carga e descargas de navios com gases e combustíveis derivados de petróleo” e etc. – modelo que vinha sendo discutido entre SEINFRA e CEARÁPORTOS.

Mais uma vez o processo retornou à SEINFRA, com despacho da PGE, que em suma, apresentou as seguintes colocações:

“(...) Primeiro, é preciso definir com exatidão a questão da participação ou não do Estado do Ceará.

Deveras, se sócios serão os parceiros privados e a Cearáportos, ao que se pode compreender dos autos, a inclusão do Estado nos procedimentos, como interveniente ou não, deve ser objeto de motivação específica.

(...) Depois, a própria opção pela modelagem jurídica de uma SPE demanda a apresentação da competente motivação, inclusive para fins de exposição posterior aos órgãos de controle, tanto interno, quanto externo.

(...) é indispensável que se aclare:

a) os eventuais limites de participação no capital social dos futuros sócios privados;

b) a forma como empresas em consórcio, ente despersonalizado, assumiriam eventualmente a condição de sócias, dado que a figura consorcial não poderia, ela própria, fazê-lo;

c) o conteúdo mínimo que se pretenderia em eventual acordo de acionistas, figura prevista nos instrumentos analisados sem maior aprofundamento, partindo-se do pressuposto de que determinados assuntos seriam verdadeira condição para se admitir o sócio privado, visto que comporiam a própria razão de ser da opção da Administração por essa forma de parceria”.

O processo, então, veio encaminhado pela SEINFRA à CEARÁPORTOS para manifestação técnico-jurídica acerca da modelagem, bem como dos demais pontos suscitados pela PGE.

2. DO CONTEXTO DA CEARÁPORTOS NO PROJETO

A **Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARÁPORTOS** é uma sociedade anônima exploradora de atividade econômica, fechada, de capital autorizado, de economia mista controlada pelo Estado do Ceará, e criada com base na Lei Estadual nº 12.536, de 22 de dezembro de 1995, tendo como objetivos a **construção, reforma, ampliação, melhoria, arrendamento e exploração de instalações portuárias e daquelas destinadas ao apoio e suporte de transporte intermodal**, localizadas no Estado do Ceará, bem como a **prestação de serviços correlatos**, observada a legislação pertinente, os critérios econômicos de viabilização dos investimentos e a estratégia de desenvolvimento econômico e social do Estado.

Hoje a função precípua da CEARÁPORTOS é a exploração e a administração do Terminal Portuário do Pecém. Ela o administra por autorização do Ministério dos Transportes através do Contrato de Adesão nº. 113/2016 – ANTAQ, sob a modalidade de Terminal Privativo de Uso Misto, de acordo com a Lei 12.815/2013 (Nova Lei dos Portos) e Lei 10.233/2001 (Lei de criação da ANTAQ).

“Lei 12.815/2013:

Art. 8º. Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

I - terminal de uso privado; (...)

§ 1º. A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterà as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º. A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

I - a atividade portuária seja mantida; e



II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

§ 3º. A Antaq adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização”.

Lei 10.233/2001:

Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de: (...)

V - autorização, quando se tratar de: (...)

c) exploração de infraestrutura de uso privativo; (...)

Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

I - independe de licitação;

II - é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição;

III - não prevê prazo de vigência ou termo final, extinguindo-se pela sua plena eficácia, por renúncia, anulação ou cassação. (...)

Art. 45. Os preços dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico, adotando-se nestes casos as providências previstas no art. 31”.

Esse é também o claro mandamento da do Contrato de Adesão supra mencionado:

Subcláusula Segunda: A presente autorização será exercida em regime de liberdade de preços, cumprindo à ANTAQ reprimir toda e qualquer prática

prejudicial à livre competição, bem como o abuso do poder econômico, bem como adotar as providências previstas no art. 31, da Lei 10.233/2001.

Subcláusula Quinta: Os contratos para movimentação e armazenagem de cargas celebrados entre o AUTORIZADO e terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação, responsabilidade ou estabelecimento de qualquer relação jurídica com o poder público.

Como visto, a CEARÁPORTOS, autorizada a explorar o Terminal Portuário do Pecém, **explora atividade econômica, e pratica seus preços dentro de um ambiente de livre e aberta competição**. Saliente-se que os serviços oferecidos pela CEARÁPORTOS não são exclusivos, havendo livre, aberta e acirrada concorrência do Pecém com os demais portos e terminais brasileiros (Suape, Salvador e Itaqui principalmente), bem como, de certa forma, com outros meios modais de transportes de carga (transporte rodoviário e ferroviário).

O Terminal Portuário de Pecém foi concebido pelo Estado do Ceará para propiciar o ganho de eficiência das operações portuárias, dotado de acessos rodoviários e ferroviários livres e independentes dos confinamentos provocados pelos centros urbanos e, ainda, como corredor de exportação da produção oriunda de todo o Estado e da região potencialmente atingível pela sua área de influência (hinterlândia), que abrange, sem se limitar a produtos agrícolas, agroindustriais e de origem mineral, sem contar ainda com a sua vocação para a promoção de operações portuárias estruturadas, devido a sua excelente oferta de infraestrutura, consolidadas no transbordo de cargas unitizadas.

A localização geográfica do Ceará e do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – a proximidade dos grandes mercados da Europa e dos Estados Unidos, e as vantagens que advirão com o alargamento do Canal do Panamá para o comércio com o mundo asiático – propiciam à economia cearense uma considerável plataforma de desenvolvimento, e vantagens competitivas sobre os demais portos e terminais brasileiros.

Nesse sentido, o Estado do Ceará tem se preparado para liderar um processo de desenvolvimento de grande envergadura no Nordeste do Brasil, sendo que o núcleo central deste projeto tem sido os **investimentos em infraestrutura, sobretudo em logística de transportes, energia, água, mobilidade urbana e social, para atração de indústrias de base, indústrias de bens de consumo, indústrias de bens de produção,**

cadeia de suprimentos, serviços, com a consequente formação de clusters e, assim, a criação de polos industriais como metal mecânico e petroquímico, o que tem garantido uma posição de destaque entre os Estados brasileiros e garantido um crescimento acima da média nacional.

As indústrias instaladas no CIPP demandam comercialização e execução de serviços, em diferentes níveis, e em toda cadeia logística decorrente do Terminal Portuário, inclusive de distribuição e de estocagem.

Além disso, outras empresas, abrangidas pela hinterlândia deste Terminal, passam a ser influenciadas e a influenciarem o espaço vinculado ao terminal marítimo, aumentando assim, a sua rentabilidade, trazendo crescimento, não apenas da produção econômica de alguns setores, como também o desenvolvimento socioeconômico.

O Porto do Pecém também tem a ambição de se tornar um HUB concentrador de cargas, podendo ser uma porta de escoamento de produtos para os mercados globalizados, através das vantagens geográficas do Terminal Portuário do Pecém.

Certo é que, com um ambiente de negócios favorável aos investimentos privados e públicos, o Estado do Ceará conseguiu viabilizar a Zona de Processamento de Exportações (ZPE CEARÁ), a Siderúrgica (Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP), as Termelétricas Pecém I e II, em virtude da expansão do Porto do Pecém (CEARÁPORTOS) e com a expectativa de finalização das obras da Transnordestina.

Assim é que, neste ambiente, o Complexo Industrial e Portuário do Pecém se destaca no cenário brasileiro e internacional com grande oportunidade para ganhos decorrentes da disponibilidade de infraestrutura efetiva e da posição estratégica, o que foi identificado pelo Porto de Roterdã (PoR) por ocasião de consultoria prestada à CEARÁPORTOS, conforme adiante se explicitará.

Em que pese os volumes consistentes de recursos investidos, ainda existem grandes desafios e riscos ao desenvolvimento sustentável, fazendo-se necessária uma profissionalização e a inserção de grandes investimentos no Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Com a finalidade de maximizar esse potencial de crescimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, através de um planejamento ordenado, tanto em âmbito temporal,

como espacial, sob os aspectos econômico e estratégico, a CEARAPORTOS contratou o *Port of Rotterdam* para promover uma análise de gestão portuária, gerencial e integrada da CEARAPORTOS com o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, adotando uma metodologia sistematizada de conhecimento de diversas áreas.

O *Port of Rotterdam* (PoR) é o maior porto marítimo da Europa, que funciona como um importante ponto de trânsito para o transporte de granéis e de outras mercadorias entre o continente europeu e outras partes do mundo, funcionando em conjunto com um Complexo Industrial que integra indústrias, refinarias, ferrovias, e demais características que se assemelham enormemente ao Complexo que se pretendeu e ainda se pretende implantar no Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP.

Durante a realização dos estudos que integraram a Consultoria mencionada concluiu-se que o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP tem um potencial de crescimento significativo, porém a realização desse potencial exige uma nova abordagem para o desenvolvimento e gestão do porto e das zonas industriais, devendo o desenvolvimento e a administração de todo o CIPP, incluindo o Porto, sejam feitos por uma entidade forte e experiente, com autoridade e recursos suficientes para atingir todo o seu potencial, e mediante a utilização de diversas formas legais para atração de investimentos diretos no Complexo, realizados pelo setor privado em infraestrutura, equipamento, instalações de produção e outros. Quanto maior a segurança legal fornecida pelo Complexo ao investidor, maior será o apelo do Complexo para os investimentos.

É nesse contexto que surge o papel da CEARÁPORTOS na solução da problemática posta no presente Processo – qual seja, o do necessário encerramento das atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, Ceará, atraindo a transferência dos referidos estabelecimentos para nova área adequada, disponibilizada no Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, mediante o desenvolvimento de Projeto junto à iniciativa privada, para que se realizem os investimentos necessários para que as operações consequentes sejam viabilizadas através do Terminal Portuário do Pecém e fazendo com que a transferência mencionada seja atrativa, assim como o presente “Projeto Tancagem” a ser implantado no Complexo Industrial e Portuário do Pecém.



3. DO OBJETIVO PÚBLICO DO PROJETO AQUI TRATADO E DA MODELAGEM DO PROJETO

Ao adquirir um bem ou contratar um serviço, a Administração pretende com essa contratação, no mais das vezes, satisfazer uma necessidade primária do Estado, orientando sua atuação à concretização da política pública sob o encargo do ente público contratante.

Nesse sentido, ao reunir em si mesma uma prerrogativa preordenada à concretização do interesse primário da Administração Pública e por outro lado uma obrigação imposta a todos os gestores de recursos públicos de empregar com economicidade e probidade os recursos públicos, a doutrina costuma afirmar que a fiscalização contratual consiste em um PODER DEVER da Administração Pública. É neste sentido que se se faz imperioso que haja uma gestão atenta e competente das atividades contratuais, visando a tornar efetivas as condições inscritas no Contrato respectivo.

No presente caso não se está tratando da aquisição de bens ou serviços, mas da constituição de uma “Empresa Público-Privada”, com Propósito Específico de EXPLORAR UMA ATIVIDADE ECONÔMICA, essencial e necessária ao Estado do Ceará (Desenvolvimento de Projetos, a Implantação, a Operação e Manutenção de Infraestruturas e Sistemas para a Carga e Descarga de Navios com Gases e Combustíveis derivados de Petróleo).

A justificativa para que se tenha escolhido tal modelagem necessariamente está imbuída da intenção do Estado em participar de uma empresa com finalidade específica, com vistas a influenciar sua atuação, aportando apoio institucional e eventualmente investindo recursos de origem estatal (sejam recursos humanos, técnicos, patrimoniais, etc.), por entender que as atividades desempenhada por ela **atenderão a determinadas finalidades que justificam o comprometimento da Administração Pública com o negócio.**

Passaremos, assim, a nos manifestar sobre a realização do objetivo público do Projeto – qual seja, o **encerramento das atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, mediante Projeto que viabilize e atraia a transferência dos referidos estabelecimentos para nova área adequada, disponibilizada no Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP –**

justificando, ao final, a modelagem proposta, qual seja, a **participação minoritária da CEARÁPORTOS em Sociedade de Propósito Específica – SPE** a ser constituída, e que desenvolverá **“Projetos de Implantação, Operação e Manutenção de Infraestruturas e Sistemas para a Carga e Descarga de Navios com Gases e Combustíveis derivados de Petróleo e outros produtos que tenham sinergia, no transporte por dutos, na preparação de áreas para implantação de tancagens de um Terminal Aquaviário, na instalação de tanques, na instalação de um manifold de distribuição para tancagens próprias ou de terceiros, na instalação de dutos de distribuição para despachos diversos para as bases de operações de empresas distribuidoras de GLP e de combustíveis derivados de petróleo, bem como outros negócios conexos, no Porto do Pecém e no seu Retroporto no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP)”**.

Inicialmente, cumpre salientar que a existência de um terminal único de combustíveis para além da problemática relativa aos riscos operacionais do Mucuripe, se justifica pelos ganhos de escala, reduzindo-se os custos operacionais no terminal (mão de obra própria e contratada, energia e materiais), e para permitir o livre acesso ao terminal a quaisquer distribuidoras que almejem comercializar combustíveis no Estado do Ceará, nos termos da regulação aplicável da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP.

Não é que outras áreas não possam ser eventualmente disponibilizadas, na forma da Lei e dos Planejamentos do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, para construções e operações e bases de distribuidoras, mas a existência de um terminal de combustíveis na forma aqui pretendida, garante que haja livre acesso ao Terminal Portuário do Pecém por qualquer distribuidora, através do operador único do terminal de tancagem.

3.1. SOBRE AS CARACTERÍSTICAS DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM (CIPP)

Por ocasião da já mencionada Consultoria que o *Port of Rotterdam* (PoR) prestou à CEARÁPORTOS, foi produzido um Relatório, intitulado ***“Maximização do Potencial do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – Plano de Desenvolvimento Portuário e Industrial para o Pecém”***, que, em seu Capítulo 2 (disponibilização sob consulta), discorre das funções portuárias básicas e faz um comparativo ao Porto do Pecém, considerando-se os seguintes pontos:

“Há muitos tipos diferentes de portos em todo o mundo, mas todos eles têm no mínimo uma das seguintes funções:

- Gateway: o porto lida com cargas recebidas e enviadas geradas pela hinterlândia; conectando a hinterlândia a outros mercados. A boa acessibilidade à hinterlândia é fundamental (rodovia, ferrovia, navegação interior);*
- Indústria: o porto serve como uma zona industrial, oferecendo às indústrias infraestrutura náutica e conexões com a hinterlândia. O porto pode se concentrar em segmentos industriais específicos. A disponibilidade de insumos é fundamental para a competitividade do porto como uma zona industrial;*
- Transbordo: o porto atua como um terminal que conecta diversas rotas marítimas para a consolidação e separação das cargas até seus destinos finais. A conectividade com empresas de navegação e a Localização Estratégica próximas às rotas de navegação é fundamental.*

Quase sempre, os portos realizam mais de uma função, uma vez que há sinergias entre as três funções. Por exemplo, as atividades industriais de um porto criam uma base cativa de cargas, a qual torna o porto atraente para volumes de gateway, aumentando, assim, a conectividade do porto. A combinação entre os volumes de carga industriais e de carga da hinterlândia pode, por sua vez, tornar o porto um terminal de transbordo atraente para as empresas de navegação. Em resumo, a combinação dessas funções ajuda a criar economias de escala que tornam o porto atraente para indústrias e donos de carga.

(...)

Posição de Mercado do Pecém

O Pecém iniciou suas operações em 2002 e experimentou uma taxa de crescimento anual composta (CAGR) de 24% desde então. O porto foi concebido originalmente para servir ao CIPP, porém levou algum tempo para



que as indústrias se estabelecessem na zona industrial e, portanto, o porto começou como um porto de entrada (gateway), operando principalmente com carga geral, incluindo contêineres. Em menos de 10 anos, o Pecém se tornou o principal terminal portuário internacional do Ceará. O Pecém tem uma participação de mercado de 75% no Ceará, sendo que Fortaleza opera a maior parte restante do comércio internacional do estado. As cargas com origem e destino no Ceará representaram no mínimo 80% dos volumes de carga operados no Pecém, sendo que o restante vinha do ou ia para o Piauí e o Rio Grande do Norte, entre outros estados. Em outras palavras, a hinterlândia cativa do Pecém no momento se limita ao Ceará, com volumes menores de carga em concorrência para os estados vizinhos.

(...)

Com base em três funções portuárias básicas, o Pecém pode ser descrito como um porto de entrada industrial que opera um pequeno volume de cargas de transbordo.

Potencial de Mercado

O Pecém parece ter um forte potencial comercial. Após analisar o mercado, um total de 10 oportunidades de negócios foi identificado como segmentos de foco para o Complexo”:

Dentre elas encontra-se:

Tancagem:

A região nordeste é um importador de combustíveis oriundos de outros estados brasileiros, bem como de combustível importado de outros países. O Pecém deve se posicionar como um porto para combustíveis, recebendo fluxos de entrada, fornecendo armazenamento e distribuição para o restante da região”.

Nesse contexto, como forma de maximizar o potencial do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), é de extrema importância que o porto diversifique suas atividades para

superar a vulnerabilidade e sazonalidade do mercado e se manter competitivo em sua atuação.

3.2. SOBRE OS OBJETIVOS DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM (CIPP) E AS FORMAS PREVISTAS PARA ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS NO CIPP

O mesmo Relatório da Consultoria mencionada, em seu Capítulo 6, propõe uma abordagem integrada de todo o complexo, a fim de se atrair investimentos, emprego e desenvolvimento geral do Estado do Ceará, considerando-se os seguintes critérios:

“i. Planejamento integrado – esforço consolidado para preparar planos de curto, médio e longo prazos em relação ao Complexo do Pecém; planejamento anual, plano de negócios para 5 anos e plano de desenvolvimento de longo prazo. Os planos se relacionam a todo o complexo, incluindo porto, área industrial e ZPE, com elementos tais como visão, estratégia comercial, projeção de cargas, planejamento espacial e planejamento financeiro.

ii. Atração de investimentos – atração de investimentos diretos no Complexo, realizados pelo setor privado em infraestrutura, equipamento, instalações de produção e outros. Quanto maior a segurança legal fornecida pelo Complexo ao investidor, maior será o apelo do Complexo para os investimentos.

iii. Geração de riqueza – investimento direto atraído para o Complexo, incluindo empregos, impostos e eventualmente a elevação do PIB per capita.

iv. Competitividade do Pecém – atratividade do Complexo quando comparado aos outros portos da região sob a perspectiva do investidor em termos de custos (capex e opex), bem como em termos de suporte alinhado do Governo, por meio da oferta de um conceito de “one stop shop”, onde todas as consultas (licenciamento, educação, serviços públicos e outros) podem ser tratados centralmente.

v. Alinhamento com a política estratégica do Estado do Ceará – a política do Ceará foi tirada do documento de Política Estadual “7 Ceará” para



2015/2018, declarando a priorização de investimentos em infraestrutura, principalmente em logística de transportes. Da mesma forma, a política determina que deseja “evitar os riscos relacionados à expansão sem uma programação e um planejamento de oportunidades criadas pelas obras de infraestrutura, particularmente pelo CIPP”

Expõe ainda o mesmo Capítulo do Relatório, que o novo escopo de trabalho do CIPP deve incluir, nesse sentido, a responsabilidade de *investir, construir, expandir, operar, manter e administrar os ativos ali localizados, incluindo terminais marítimos, terrenos industriais e a Zona de Processamento de Exportação.*

Propõe, assim, um modelo econômico no qual o Estado transfere o direito de uso dos ativos existentes (tais como terrenos, instalações portuárias, equipamento, prédios e outros), mantendo o controle dos mesmos, recebendo, em troca, dividendos resultantes de toda a variedade de atividades realizadas no CIPP, que explorará comercialmente tais ativos neste sentido.

Expõe assim, o Relatório:

“O Pecém tem uma estrutura de terminal privado (CEARÁPORTOS), portanto, ele é reconhecido como um ‘porto de serviços privados’, o que significa que ele é totalmente responsável por fazer investimentos em infraestrutura básica, superestrutura e mão de obra. Dentro dessa estrutura legal, o Pecém não pode conceder autorização a novas operadoras de terminais, porque essa é uma competência da ANTAQ, o regulamentador dos transportes hidroviários. Tal legislação é válida para o perímetro no TUP Companhia de Integração Portuária do Ceará – Cearáportos.

(...)

Entretanto, o Estado do Ceará indicou que ele não deseja ser o único provedor de investimentos de infraestrutura e superestrutura para o Complexo. O Estado tem a ambição de atrair investimentos do setor privado para o Pecém. A atração de investimentos do setor privado no Pecém permitirá investimentos adicionais em infraestrutura e superestrutura, bem como a atração de know-how específico e da experiência necessária para desenvolver as atividades industriais. Além disso, tais capacidades podem

24



trazer fluxos de carga adicionais, atividade econômica adicional e, portanto, geração de riquezas (empregos, impostos). A Port of Rotterdam acredita que isso é fundamental para atrair a participação do setor privado no Pecém, uma vez que essa será a única maneira de maximizar o crescimento do Complexo e colocá-lo nos mercados globais.

Uma análise da viabilidade legal foi empreendida para garantir que a participação do setor privado possa ser atraída não apenas para a área industrial e a ZPE, mas também para a área portuária do Complexo. Há vários modelos possíveis de exploração nos quais os investimentos privados podem ser atraídos para as atividades portuárias:

1. Criação de Sociedades de Propósito Específico (SPEs) nas quais uma parceria ocorreria entre a CIPP S/A (atual CEARÁPORTOS) e operadoras privadas com amplo know-how, experiência e capacidade de investimento.

(...)

2. Criação de Sociedades de Propósito Específico (SPEs) as quais teriam sua própria autorização de terminal dada pela agência reguladora, sendo, portanto Terminais de Uso Privado (TUPs). Uma parceria ocorreria entre a CIPP S/A (atual CEARÁPORTOS) e as operadoras privadas com amplo know-how, experiência e capacidade de investimento.

(...)

3. Emissão de concessões de obras públicas, nas quais a companhia integrada contrataria nova expansão do porto a ser construído e operado (após sua conclusão) por tal participante privado. Entretanto, em última análise, a Cearáportos ou a Companhia Integrada detém toda a responsabilidade pelas operações portuárias, caso contrário, isso deveria ser visto como uma delegação de autorização (sub-autorização) da ANTAQ para o participante privado. Um processo de licitação pública para a seleção da parte privada para realizar as obras públicas é um requisito da Lei Brasileira (contratação pública em vez de um contrato privado).

(...)



4. *Emissão de concessão/contrato de arrendamento para as operadoras privadas desenvolverem as atividades de suporte ao terminal fora dos limites do TUP Cearaportos.*

Na opinião da Port of Rotterdam este é o cenário ideal; a Companhia Integrada arrenda terras para companhias que operam na área do porto (fora do TUP Cearaportos atual). Tais companhias operacionais estariam encarregadas de investir em superestrutura, atrair volumes para o Pecém e operar suas instalações de suporte ao terminal, tais como pátio de contêineres, terminais para granéis, tancagem e outros. Esse modelo é um contrato por um período predeterminado. Isso é importante para garantir sustentabilidade da implementação bem sucedida de projetos futuros.

Assim como no primeiro e segundo modelo propostos, a Companhia Integrada também deve conceder um credenciamento para a concessionária/arrendadora para que ela seja capaz de se envolver com operações portuárias. Da mesma forma, o contrato de compartilhamento determinará a infraestrutura e/ou o equipamento que será compartilhado e remunerado pelo arrendador. O processo de licitação pública para a seleção do arrendatário não é um requisito necessário, exceto quando mais de uma companhia se interessar pela mesma área específica. Nesse cenário, o processo de licitação pública deve ser iniciado. (...)

É importante notar que todos esses modelos precisam ser apresentados e discutidos com detalhes com a agência reguladora, ANTAQ, para obter com clareza a sua perspectiva sobre esses modelos e sua possibilidade legal, de acordo com a legislação portuária. (...)

Desta forma, estamos partindo do pressuposto de que o Estado do Ceará não deseja ser o único provedor de investimentos de infraestrutura e superestrutura para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), até mesmo pela escassez de recursos públicos, e assim, portanto pretende atrair investimentos do setor privado para o Pecém para permitir a atração de:

- (i) Investimentos adicionais em infraestrutura e superestrutura;

- (ii) *Know-how* específico e experiência necessária para desenvolver as atividades respectivas;
- (iii) Fluxos de carga adicionais;
- (iv) Atividade econômica adicional;
- (v) Geração de riquezas (empregos, impostos, etc.)

Como visto, em Consultoria realizada pela CEARÁPORTOS, foi identificado que os investimentos trazidos por parceiros privados será a única maneira de maximizar o crescimento do CIPP e colocá-lo nos mercados globais.

3.3. DA IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO ADEQUADO PARA SOLUÇÃO DE UM PROBLEMA E/OU COMO ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS - PREMISSAS

Antes de entrarmos no mérito de como um Projeto deverá ser constituído, licitado e/ou contratado pela Administração Pública (direta ou indireta), faz-se necessário ter uma noção exata de qual é a solução para a necessidade pública que se está buscando, técnica e estrategicamente, com a finalidade de se identificar o Projeto adequado, conforme as boas práticas em modelagem de Projetos de Infraestrutura.

Podemos afirmar que há interesse do Estado do Ceará, conforme explicitado no item acima, para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, de atração de investimentos privados com a finalidade de se obter investimentos adicionais em infraestrutura e superestrutura; know-how específico e experiência necessária para desenvolver as atividades respectivas; fluxos de carga adicionais; atividade econômica adicional e geração de riquezas (empregos, impostos); além das necessidades específicas tratadas neste Processo, quais sejam, as concernentes ao encerramento das atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, Ceará, mediante Projeto que viabilize e atraia a transferência dos referidos estabelecimentos para a nova área adequada, disponibilizada no Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, através de operador único que permitirá o livre acesso ao terminal a quaisquer distribuidoras que almejem comercializar combustíveis no Estado do Ceará, nos termos da regulação aplicável da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP.

Conforme tudo que fora colocado acima está bem fundamentado o fato de é necessário sim executar um Projeto que atenda às necessidades apresentadas, com a atração de investimentos privados com a finalidade de se obter investimentos VIABILIZAÇÃO DA TRANSFERENCIA SUPRA MENCIONADA sem a necessidade de grandes investimentos por parte do Estado do Ceará ou da CEARÁPORTOS, em razão da tão conhecida escassez de recursos que estamos vivenciando.

Assim, algumas premissas técnicas necessariamente precisam ser consideradas para escolha da **solução ADEQUADA no atendimento das necessidades públicas que se está buscando, técnica e estrategicamente,** premissas que, inclusive, já constam em grande parte nos estudos já apresentados pela SEINFRA, e que expomos no presente Relatório e nas Minutas a ele anexas com a proposta de procedimento para realização do Projeto.

3.4. DAS CARACTERÍSTICAS DO PROJETO PROPOSTO QUE PERMITAM MAXIMIZAR O POTENCIAL DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM

Analisaremos aqui as características que o Projeto deverá ter para potencializar a competitividade de mercado do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, especificamente ao Terminal Portuário do Pecém, conforme as boas práticas em avaliação de Investimentos em Projetos de Infraestrutura.

Especificamente no presente caso, analisaremos o já mencionado Relatório *“Maximização do Potencial do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – Plano de Desenvolvimento Portuário e Industrial para o Pecém”*, que, em seu Capítulo 3 realiza uma Análise de Mercado do Pecém, apresentado os seguintes pontos:

“Geradores de Desenvolvimento Portuário

É importante entender as forças que promovem o desenvolvimento, uma vez que isso permite uma melhor compreensão dos perfis portuários e de sua estratégia de crescimento. O desenvolvimento portuário em geral é gerado pelos seguintes fatores:





- *Recursos Naturais: a abundância de recursos naturais, como petróleo, minérios e mercadorias agrícolas, pode criar demanda para instalações de exportação geradas pela demanda global para aquelas mercadorias;*
- *Industrialização: o desenvolvimento das indústrias, tais como refinarias, indústria química, usinas de geração de energia, siderúrgicas e instalações de manufatura, pode acionar a demanda não apenas por matéria prima como também pode gerar produtos acabados e semi-acabados, como produtos químicos e automóveis. A industrialização quase sempre é um fator muito potente que gera o desenvolvimento portuário e pode gerar uma forte demanda de infraestrutura portuária;*
- *Consumo: crescimento econômico, urbanização (e, portanto, construção) e crescimento demográfico podem criar demanda por capacidade portuária, uma vez que esses fatores podem gerar demanda não apenas por matéria prima, tal como carvão, combustíveis e materiais de construção para energia e construção, mas também bens de consumo. As áreas urbanizadas mais ricas em geral consomem mais recursos e produtos do que as áreas pouco populosas;*

(...)

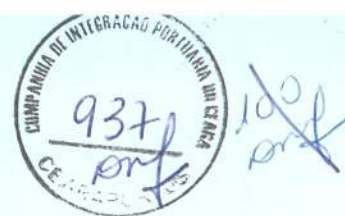
Conclusão: A demanda global por recursos naturais e a industrialização é o gerador de crescimento de desenvolvimento portuário mais importante, conforme comprova o desempenho dos principais portos da região. Sem conexões ferroviárias, a industrialização será o principal fator de crescimento para o Pecém.

(...)

Principais Mercadorias

As 15 principais mercadorias operadas (em todos os tipos de cargas) no Nordeste são principalmente mercadorias a granel.

São elas: Minério de Ferro, Combustíveis de Petróleo, Óleo Cru, Minérios de Alumínio, Soja, Gases de Petróleo, Carvão, Sal, Alumina, Trigo/Centeio,



Milho, Produtos Químicos Inorgânicos, Minério de Manganês, Açúcar de Cana/de Beterraba e Madeira.

Elas representam quase 90% de todos os volumes de cargas operados pelos portos da região. O Pecém tem participação de mercado limitada nas 15 primeiras mercadorias. O Pecém tem uma participação de mercado significativa em duas das 15 primeiras mercadorias: gases de petróleo (GNL) e carvão. Isso tem a ver com as atividades industriais do porto.

Conclusão: Uma análise das 15 principais mercadorias do Nordeste reforça a ideia de que a conectividade ferroviária, a tancagem e maior industrialização são cruciais para melhorar a posição do Pecém no Nordeste.

(...)

Considerações Estratégicas e Opções

O Pecém enfrenta dois tipos de concorrência: a primeira é para entrada e transbordo de volumes de cargas e a segunda é para atrair investimentos para sua área industrial. A concorrência por entrada e transbordo de volumes em geral vem de instalações para vários usuários, enquanto que a concorrência para atrair investimentos vem dos complexos industriais existentes.

Para que o Pecém aumente sua participação de mercado no hinterlândia ele precisará ter melhor conectividade ferroviária. Além disso, o foco de seus esforços de marketing deve estar na região agrícola Matopiba.

Dessa forma, além de aumentar os volumes de cargas, consolidando a participação de mercado na região e garantindo que ele se beneficie com a acessibilidade ferroviária, o Pecém também pode considerar o fortalecimento de sua posição, atraindo mais atividades industriais no porto, aumentando assim seu mercado cativo. Além disso, o Pecém também pode se beneficiar com o transbordo, uma vez que ele tem a infraestrutura marítima adequada para tais atividades.

h *prf*



10/1
9/1

O Pecém deve desencorajar o desenvolvimento de outras instalações de terminal industrial independente e de único usuário (TUP), promovendo claramente a si mesmo como porto industrial que oferta não apenas espaço, mas também infraestrutura básica para novas indústrias.

Conclusão: Em resumo, para atingir o crescimento o Pecém pode se concentrar nas seguintes ações: Desenvolver atividades industriais; Garantir a conectividade ferroviária; e Atrair os volumes de transbordo (tanto em contêineres quanto em combustíveis).

(...)

Segmentos de Foco e Estratégia Comercial

Graneis Líquidos

Visão geral

O granel líquido é o 2º maior segmento na região, representando um quarto dos volumes de rendimento totais da região. Os volumes de graneis líquidos regionais cresceram 3% (CAGR) anualmente ao longo dos últimos 10 anos, porém o crescimento médio anual tem sido mais alto nos últimos cinco anos, gerado pela maior demanda de combustíveis de petróleo e gases de petróleo. Os combustíveis de petróleo, o petróleo cru e os gases de petróleo representam 90% do volume total de graneis líquidos operados pelos portos da região. O restante consiste principalmente em produtos petroquímicos, como fenóis, álcoois e diversos outros produtos químicos. Os produtos químicos com base biológica e os óleos não são representativos dos volumes regionais. Não há dados com base em mercadoria detalhada nos dados dos anos anteriores a 2010, de modo que essa análise se baseia nos dados de anos anteriores a 2010 e, portanto, esta análise se baseia nos dados dos últimos cinco anos. O que pode ser visto é que os gases de petróleo e os combustíveis derivados do petróleo geraram o crescimento de graneis líquidos nos últimos cinco anos, apresentando aumento de 15% e 6% por ano (CAGR) respectivamente, nos últimos cinco anos. Isso sugere uma forte demanda por energia e combustível na região.

31



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



10/2/11
PML

(...)

No momento, o Pecém não mantém nenhuma atividade petroquímica, tampouco têm instalações de tancagem para combustíveis de petróleo e produtos petroquímicos. Portanto, no momento o Pecém tem uma função pouco significativa no mercado regional de cargas a granel líquidas, importando apenas o GLP para geração de energia. O segmento de cargas a granel líquidas é importante para o Pecém, em vista do aparente crescimento do consumo de combustíveis e porque ele está sendo considerado como localização de uma nova refinaria. (...)

A produção das refinarias brasileiras supre aproximadamente 80% da demanda total por combustível de petróleo do país. Os números da importação de combustível sugerem que de todas as regiões do Brasil, o Nordeste é a região que mais depende das importações estrangeiras. Os Estados do Maranhão, Pernambuco e Bahia juntos representam mais de metade das importações totais brasileiras de combustíveis. Isso se deve principalmente aos desequilíbrios regionais, uma vez que o Sudeste é considerado como tendo muitos produtos, o Nordeste poucos, dependendo da carga recebida das refinarias brasileiras ou dos combustíveis importados.

(...)

Em resumo, para atingir o crescimento o Pecém pode se concentrar nas seguintes ações:

- Desenvolver atividades industriais
- Garantir a conectividade ferroviária e
- Atrair os volumes de transbordo (tanto em contêineres quanto em combustíveis).

(...)

Segmentos de Foco e Estratégia Comercial

Tancagem:

- O Nordeste é um importador líquido de combustíveis oriundos de outros estados brasileiros, bem como de outros países. O Pecém poderia se posicionar para receber embarcações com esta carga, prover armazenagem e distribuição para o restante da região.

- Além disso, a tancagem atual existente em Fortaleza (Porto de Mucuripe) operando cerca de 2 milhões de toneladas de derivados de petróleo não tem espaço para expandir e tem sido requisitado, por decreto governamental, que seja realocado no Pecém.

- Recomendação – estabelecer uma equipe de projeto para trabalhar nesta oportunidade, finalizar a proposta de valor e preparar o cronograma de ações (situação legal do terreno, transferência de Mucuripe para o Pecém, início dos documentos de licitação caso essa se faça necessária, estudo de avaliação de risco sobre compartilhamento de píer com o GNL FSRU, preparação do caso de negócio e outros). Após a equipe ter um cronograma, a recomendação é contatar os clientes potenciais para discutir com mais detalhes”.

Da narrativa, podemos concluir que o Projeto proposto deverá permitir:

1. Potencializar a competitividade de mercado do Terminal Portuário do Pecém, através de: (i) incremento e diversidade de carga movimentada; (ii) potencialidade de se criar um hub marítimo; (iii) potencialidade de incrementar a função de transbordo; (iv) potencialidade de ampliação de mercado e área de atuação; (v) otimização e eficiência operacional, dentre outros.
2. Potencializar o desenvolvimento da economia do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, através dos seguintes aspectos, dentre outros: (i) fornecimento de carga às indústrias de produção, (ii) atendimento pleno ao mercado local (iii) possibilidade de atendimento a outros mercados, (vi) atração de novos investimentos, (v) potencialidade de ampliação da cadeia de suprimentos.

Como resultado dessa dinamização, reforça-se o desenvolvimento socioeconômico do Estado do Ceará e de toda a região Nordeste do Brasil, promovendo o aumento na movimentação de cargas, aumento na oferta de empregos, aumento na arrecadação de impostos, aumento no PIB da região, fortalecimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém e a oportunidade de tornar o Terminal do Pecém em um hub marítimo.

3.5. DA ANÁLISE DE MERCADO DO ESTADO DO CEARÁ DO PONTO DE VISTA DA OFERTA *VERSUS* DEMANDA POR COMBUSTÍVEIS E GLP.

3.5.1. Análise da demanda por combustíveis e GLP no Estado do Ceará

A região Nordeste conta com quase um terço da população do país e aproximadamente 14% do PIB total do Brasil.

O Nordeste tem uma população de 56 milhões de habitantes, sendo que os Estados da Bahia, Pernambuco e Ceará representam aproximadamente dois terços da população regional. O crescimento médio anual da população tem sido de 1% desde o ano 2000, uma tendência que de acordo com as projeções de população do IBGE continuará ao longo dos próximos 20 anos, o que significa que até 2030 o Nordeste terá uma população de 62 milhões de pessoas. A tendência de crescimento é aproximadamente semelhante para todos os estados e, portanto, a divisão da população entre os estados será semelhante à atual.

A região tem três grandes áreas metropolitanas: Recife, Salvador e Fortaleza, cada uma das quais com aproximadamente 4 milhões de habitantes. Com base em dados do Censo para 2010, Fortaleza conta com uma população de 3.818.380 pessoas.

Com relação ao PIB Regional, o Nordeste teve um PIB real estimado (a preços constantes de 2000) de R\$ 169 bilhões em 2015 e tem crescido a 4% (CAGR) anualmente ao longo dos últimos 15 anos.

A taxa de crescimento anual média (CAGR) do PIB da região ao longo dos últimos 20 anos é semelhante àquela do Brasil ao longo dos últimos 20 anos, sendo que ela variou entre 2% e 4%. O HSBC e a PWC estimam que o crescimento médio anual do PIB no Brasil ao longo dos próximos 35 anos variará entre 3% e 4% (CAGR).

Assumindo que o Nordeste continue crescendo na média nacional, a economia da região pode chegar a algo entre R\$ 220 bilhões hoje até quase R\$ 300 bilhões em 2035.

Além disso, os dados estatísticos históricos sugerem que o Nordeste não se desvia muito das tendências nacionais.

Baseado nesses dois índices macroeconômicos – o crescimento da população e o PIB regional – avaliou-se o crescimento da demanda por combustíveis, tais como diesel, gasolina, etanol, QAV, etc., e de GLP no Estado do Ceará, a partir do ano 2000.

Com base em dados históricos, o volume consumido de combustíveis no Estado do Ceará em 2000 era de aproximadamente 1,6 milhões de m³. Já em 2015, esse consumo correspondeu ao volume de 2,9 milhões de m³, o que representa uma taxa de crescimento anual (CAGR) de 4%.

Estima-se, portanto, que é possível projetar o consumo total de combustíveis para o Estado do Ceará da ordem de 3,2 milhões de m³, em 2025, podendo atingir ao volume de 5,7 milhões de m³ em 2035, sendo que a demanda estimada atualmente por esse graneis líquidos já é da ordem de 3,0 milhões de m³.

3.5.2. Análise da oferta de combustíveis e GLP no Estado do Ceará

Como já é de conhecimento, atualmente, apenas o Porto do Mucuripe é responsável pela oferta de combustíveis e GLP para o Estado do Ceará através de transporte aquaviário.

Em 2005, o porto do Mucuripe movimentou o volume de 1,6 milhões de m³ de combustíveis e em 2015 o volume de 2,5 milhões de m³, o que representa uma taxa de crescimento (CAGR) de 5% ao ano.

Entretanto, a configuração urbana de Fortaleza a torna pouco atraente para os volumes de carga a granel líquida, uma vez que ela impõe um risco para a área urbana vizinha. Além disso, sua configuração urbana prejudica sua capacidade de lidar com volumes de cargas a granel líquida adicionais.

Com a limitação de crescimento espacial para ampliação das instalações e infraestrutura necessárias no sentido de aumentar a capacidade de oferta de combustíveis e GLP para o Estado do Ceará e considerando os volumes ora apresentados, conclui-se que a



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



106
943

capacidade de oferta do Porto do Mucuripe já não atende à demanda. Observa-se que para o ano de 2016 já houve déficit de oferta local de combustíveis e GLP para o consumo total do Estado, tendo o Ceará que importar o volume de aproximadamente 0,5 milhões de m³.

Adverte-se, por fim, que o Estado do Ceará poderá estar deixando de arrecadar com ICMS o correspondente a 445 milhões de reais anuais e que esse montante aumenta, por ano, à mesma taxa de crescimento da demanda por combustíveis.

Ressalta-se ainda que, essa análise sequer considerou os potenciais de crescimento de oferta e atração de carga para o Estado do Ceará, quais sejam:

- (i) Hub aeroportuário;
- (ii) Operações de transbordos de derivados mais seguros;
- (iii) Atração de outros mercados, como competir com São Luís pelo hub de importação de diesel;
- (iv) Fazer hub para etanol (nacional e importado);
- (v) Hub para petróleo da plataforma continental da região nordeste.

3.6. DA ANÁLISE DA VIABILIDADE TÉCNICA E OPERACIONAL PARA TRANSFERÊNCIA DO TERMINAL DE TANCAGEM DO PORTO DO MUCURIFE PARA PORTO DO PECÉM.

3.6.1. Descrição da Infraestrutura existente

O Porto de Pecém, localizado a 60 km de Fortaleza, foi inaugurado em 2002 e faz parte do CIPP. Trata-se de um terminal privativo administrado pela Companhia de Integração Portuária do Ceará (CEARÁPORTOS), empresa de economia mista vinculada à Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará (SEINFRA).

O Píer 2 é destinado à operação de granéis líquidos e gases liquefeitos e possui 337 m de comprimento com calado de 15,5 m. O Berço 4 teve, durante o ano de 2016 uma

36
943

ocupação média de apenas 15% (quinze por cento) aproximadamente, sendo que nele opera um terminal de regaseificação de GNL (gás natural liquefeito) da Petrobrás.

Instalações de acostagem

A concepção do terminal, de buscar águas profundas, bem como preservação das condições ambientais, faz com que as instalações para atracação de navios se localizem a certa distância da costa, fazendo-se, portanto, necessária a construção de uma ponte de interligação entre os píeres de atracação e as instalações em terra. Para isso foi construída uma ponte com as seguintes características:

Ponte de acesso aos píeres

Comprimento até o Píer 1	1.789,33 m.
Comprimento até o Píer 2	2.142,61 m.
Largura da faixa de rolamento	7,20 m.
Passeio para pedestre	1,30 m.
Suporte para tubulação	6,75 m.
Suporte para correia transportadora	6,20 m.
Canaleta de serviço para cabos elétricos e cabos óticos de comunicação, sob o passeio para 1,10 m x 0,27 m pedestre.	

Atualmente o terminal conta com três píeres de atracação protegidos da ação das ondas e correntes por um quebra-mar na forma de "L" com 1.768 m de extensão e ligados ao continente por uma ponte rodoviária, que une o pátio de armazenagem às instalações de atracação de navios.

Píer 2 - Píer de graneis líquidos e gases liquefeitos

O Píer 2 foi projetado para operar com graneis líquidos e gases liquefeitos, devendo atender prioritariamente os produtos derivados de petróleo (gasolina, diesel, querosene de

aviação, óleo combustível, G.L.P., etc.), álcool anidro e hidratado e o óleo bruto a ser importado pela refinaria de petróleo.

Comprimento	336,56 m.
Plataforma de atracação	45m x 32m.
Berços de atracação	02 (dois).
Ponte de acesso à plataforma	145,96 m
Suporte para tubulação	6,20 m.
Calado nos Berços Interno e Externo	15,5 m.
04 (quatro) dolphins de amarração	-
08 (oito) dolphins de atracação	-

3.6.2. Infraestrutura disponível no Porto do Pecém para instalação de um Terminal de Tancagem

De acordo com o documento CIPP-MD-6000-ARG-00-VBA2361-R02 - PROJETO DERIVADOS DE PETRÓLEO DO PORTO DO PECÉM - MEMORIAL DESCRITIVO, ANEXO 4 da proposta de Edital de Chamada Pública que fora anexado ao presente processo, as infraestruturas existentes no Porto do Pecém, capazes de viabilizar a Implantação de um Terminal de Tancagem em sua retroárea portuária estão descritas a seguir:

"2.1. Instalações originais

O Terminal Portuário do Pecém está localizado na costa do Nordeste brasileiro, mais especificamente no Estado do Ceará, Região Metropolitana de Fortaleza, na cidade de São Gonçalo do Amarante, e contempla hoje as seguintes superestruturas e infraestruturas:

2.2. Tubulações enterradas existentes entre Porto e Setor 2 do CIPP:

Faixa de Dutos com 4 tubulações, a saber:

- DN 26";
- DN 20";





- DN 18”;
- DN 16”;

A faixa de dutos possui uma largura de 4,0m e uma extensão total de 7,2 km.

2.3. Tubulações sob a Ponte de acesso ao PIER 2:

Tubovia aérea para 4 tubulações, a saber:

- DN 26”;
- DN 20”;
- DN 18”;
- DN 16”;
- DN 20” operando com GNL (20”-G99-6611-123-Eo)
- DN 12” operando com água bruta.
- DN 12” operando com o Sistema de Combate a Incêndio.

A tubovia aérea possui uma largura de 6,0m e uma extensão total de 2,0 km.

2.4. Infraestruturas Gerais do Porto do Pecém:

- Faixa de dutos enterrados, com extensão total de 7,20km.
- Tubovia aérea sobre a Ponte de acesso aos PIERS 1 e 2, com extensão total de 2,0km.
- Pier de Granéis Sólidos (PIER 1);
- Pier de Granéis Líquidos (PIER 2);
- Pier de Cargas Gerais (TMUT);
- Um quebra mar;
- Instalações gerais de Apoio.

2.5. Terminal Flexível de GNL

O projeto do Terminal Flexível de GNL de Pecém compreende instalações de transferência de GNL e de GNC nos Berços 3 e 4 do Pier 2 no Porto de Pecém, um gasoduto aéreo off-shore e um gasoduto terrestre.



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



110
pmf

O Berço 4 do Píer 2 do Porto de Pecém, que está preparado para atracação de navios supridores de GNL, tem 3 (três) braços de carregamento ou transferência (2 (dois) para GNL – produto no estado líquido – e 1(um) para retorno). O Berço 3 do mesmo Píer, que está preparado para a atracação de Navios Tipo Regaseificador (VT) e possui 5 (cinco) braços, sendo 3 (três) de GNL (dois para líquido e um para vapor) e 2 (dois) de gás natural comprimido (GNC).

O navio regaseificador está permanentemente atracado no PIER 2, funcionando como Terminal Flexível de GNL, com o objetivo de regaseificação do Gás Natural Liquefeito e compressão do mesmo para a tubulação de GNL (20"-G99-6611-123-Eo) que interliga o Terminal de GNL do Porto do Pecem com a Estação de Distribuição de Gás no CIPP, através de um gasoduto.

Estão instaladas atualmente no Píer 2 os seguintes dispositivos facilitadores:

Subestação Elétrica.

Sistema de Combate a Incêndio com rede de hidrantes e canhões.

Bandejamento de instalações elétricas e instrumentação.

Sala de Controle e Sistema de Automação.

Sistema de CFTV.

Rede de água Potável.

3. SETOR OFFSHORE

Para a plataforma operacional a ser instalada inicialmente no Berço 4 do Píer 2, devem ser considerados os braços de carregamento para os produtos a serem manuseados. A vazão e pressão a serem fornecidas pelas bombas embarcadas nos navios, devem considerar a distância entre as instalações offshore e a localização das instalações on-shore. Os locais de instalação dos braços de carga/descarga e seus equipamentos auxiliares será na Plataforma de Operação do Píer 2.

As linhas de tubulação que serão necessárias a transferência dos combustíveis e demais derivados de petróleo deverão ser dimensionadas

40
pmf

pelo Licitante, e observar o caminhamento prioritário sugerido nos demais documentos da Licitação.

Podem ser consideradas remoções de tubulações existentes que atualmente estão fora de operação ao longo da Ponte de Acesso.

4. SETOR ONSHORE

No início da Ponte 1 do Porto do Pecém, a tubulação passará elevada com utilização de um piperack, onde a geratriz inferior dos suportes das tubulações deverá ter no mínimo 8m de altura em qualquer situação. Seu encaminhamento será prioritariamente por dentro do pátio da CEARÁPORTOS, paralelo ao muro externo no lado norte. A área hoje destinada ao armazenamento de materiais perigosos dentro do pátio da CEARÁPORTOS deverá ser realocada para a passagem destas tubulações de derivados de petróleo.

A tubulação permanecerá elevada até a passagem pela Rodovia de Serviço do Porto do Pecém, onde então poderá ser enterrada até a sua chegada ao sítio de recepção e armazenagem localizado conforme definido em desenho específico, sempre dentro das áreas de expansão do Retroporto”.

Com a transferência das operações de Tancagem do Porto do Mucuripe para o Porto do Pecém, o Estado do Ceará permitirá sanar, dentre outras, as seguintes questões:

- i. Evacuação total de instalações de combustíveis de Mucuripe;
- ii. Garantir suprimento eficiente e seguro de combustíveis no Ceará;
- iii. Distribuidoras de qualquer porte acessarão a estrutura portuária do Pecém;
- iv. Otimização de uso do escasso espaço do Pecém;
- v. Consolidação de operações onde possível;
- vi. Para ganho de escala em construção e operação;

- vii. Possibilidade de diferenciação das distribuidoras no atendimento a seus clientes;
- viii. Serviços portuários e de armazenagem competitivos com Guamaré, Suape e outros;
- ix. Subsidiariamente serão buscadas operações de GLP, formulação, transbordo etc.

3.6.3. Terminal Flexível de GNL/GNC (Gás Natural Liquefeito / Gás Natural Comprimido)

Com o objetivo de definir os critérios de Engenharia Básica para um projeto de Terminal Flexível de GNL de Pecém – no Porto do PECÉM – CE, a PETROBRAS, em agosto de 2007, desenvolveu o documento MEMORIAL DESCRITIVO – DESCRIÇÃO DE INSTALAÇÃO – TERMINAL FLEXÍVEL DE GNL/GNC (nº I-MD-4451.28-6611-941-DFP-001) e submeteu à Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará – SEINFRA.

O referido documento – anexo a este parecer – lista diversas normas, as quais o terminal de GNL deve estar em plena conformidade legal, atendendo à legislação brasileira e normas regulatórias para jurisdição do mesmo. Adicionalmente aos quesitos legais, o terminal de GNL de Pecém deve atender a várias normas internacionais de engenharia.

De acordo com o documento, a PETROBRAS caracteriza suas instalações da seguinte forma:

“4. Descrição Geral do Terminal Flexível de GNL de Pecém

O projeto do Terminal Flexível de GNL de Pecém compreende instalações de transferência de GNL e de GNC no Píer 2 do Porto de Pecém, um gasoduto aéreo e um gasoduto terrestre. O berço externo do píer 2 do Porto de Pecém, que será preparado para atracar navios supridores de GNL, terá 3 (três) braços de carregamento ou transferência (2 (dois) para GNL – produto no estado líquido – e 1(um) para retorno de vapor). O berço interno do mesmo píer, que será preparado para atracar Navios Tipo Regaseificador (VT) terá 5 (cinco) braços, sendo 3 (três) de GNL (dois para líquido e um para vapor) e 2 (dois) de gás natural comprimido (GNC).

Serão instaladas tubulações criogênicas que interconectarão os braços de carregamento de GNL do berço externo com os do interno. Um gasoduto aéreo fará a ligação entre os braços de descarregamento de GNC instalados sobre o píer 2 no berço interno e o retro-porto para posterior injeção no Gasoduto Porto de PecémGasfor que ligará o terminal à malha de dutos existente (GASFOR) em 2 pontos: no ponto de entrega (PE) do Pecém e na estação de filtragem localizada em frente à usina Termoceará. Na conexão entre o píer 2 e o gasoduto será instalado um sistema de medição.

A operação do Terminal Flexível de GNL de Pecém consiste em receber o GNL de um navio supridor, enviá-lo para um VT para ser regaseificado (ambos os navios não fazem parte do Terminal) e injetar o GNC a uma vazão máxima de 7 MM m³/dia (a 20°C e 1 atm) e a uma pressão máxima de 100 kgf/cm² g no GASFOR, através do gasoduto aéreo e do Gasoduto Porto de Pecém-Gasfor (...)”.

Ainda, conforme documento supramencionado, a PETROBRAS discorre sobre o compartilhamento do píer 2 com operações de derivados líquidos de petróleo, corroborando com o Memorial Descritivo do Projeto de Concepção do Terminal Portuário do Pecém, da seguinte forma (grifo nosso):

“7. Descrição das Novas Instalações

7.2. Píer 2

Esse projeto prevê a utilização do Píer 2 para o recebimento de GNL e de derivados líquidos de petróleo. Como até o momento, a movimentação de cargas restringia-se somente aos derivados líquidos de petróleo, algumas adaptações serão necessárias para viabilização da nova operação, conforme descrição abaixo:

- Realocação de 3 braços de carregamento para derivados líquidos de petróleo e 1 braço de carregamento de GLP do berço interno para nova posição no berço externo e desmontagem do restante. A figura 2 apresenta a posição atual dos braços de carregamento com a indicação da posição



114
21

futura dos mesmos. O desenho I-DE-4451.28-6611-942-DFP-001 indica a posição final dos braços de carregamento.

- A tubovia existente dos dutos de derivados líquidos e GLP no Píer 2 terá seus comprimentos reduzidos até a nova posição dos braços de carregamento relocados, conforme indicado no desenho I-DE-4451.28-6611-942-DFP-001. As posições exatas e o fechamento dos dutos (CAP ou flange cego) serão definidos no projeto de detalhamento. Não estão previstas alterações nos dutos de derivados líquidos e GLP, além destas realizadas no Píer 2.*
- Construção de base de concreto para os novos braços de carregamento de GNL e GNC.*
- Adequação de área para a contenção de vazamentos de GNL, com concreto resistente a baixas temperaturas.*
- Instalação de uma caixa coletora para o caso de vazamento de GNL (na fase líquida).*
- Instalação de vaso de purga (Knock Out Drum – KOD).*
- Instalação de planta de geração de nitrogênio.*
- Instalação de sistema de segurança para as operações de transferência de GNL, composto por: melhoramento no sistema de combate a incêndio atual (bombas adicionais e sistema de espuma), implantação de redundância no suprimento de energia e instalação de Sistema de Parada de Emergência (Emergency Shut Down – ESD).*
- Melhoria na sala de controle local para adequação a nova situação.*
- Instalação de equipamento para amarração de navios supridores de GNL e de VTs: defensas, ganchos com alívio de emergência, escadas de acesso e Interface Navio-Píer (Ship-to-Shore Interface).*

114
21

- *Instalação de equipamentos criogênicos: tubulações, válvulas e cromatógrafos.*

- *Instalação de instrumentos para medição de GNC.”*

O referido relatório também avalia as condições locais favoráveis para a seleção da localização do Terminal Flexível de GNL e seus potenciais de risco, com medidas de segurança a serem adotadas como forma de mitigar esses potenciais riscos, de acordo com descrição abaixo (grifo nosso):

“9. Seleção

Os fatores considerados na seleção da localização do terminal de Pecém:

- *Proximidade com usuário final.*
- *Proximidade com centros populacionais.*
- *Considerações ecológicas.*
- *Topografia favorável.*
- *Área disponível para expansão.*
- *Fatores ambientais.*
- *Condições meteorológicas.*
- *Batimetria e condições oceanográficas.*
- *Acesso à infraestrutura e às utilidades.*

10. Píer e Marina

As condições de infraestrutura local, o baixo potencial de risco natural e o espaço disponível para o terminal foram fatores que viabilizaram a escolha do Porto de Pecém.

10.2. Segurança no Terminal

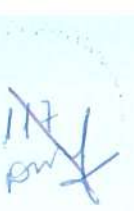
O padrão de segurança no terminal de GNL é alto. Os estudos de risco apontam que as falhas em braços de carregamento ou a ruptura de um navio tanque são eventos raros, mas de consequências graves. Assim, medidas preventivas foram tomadas para minimizar a possibilidade de ocorrência de acidentes, como, por exemplo, a adoção de dispositivos de desconexão de emergência entre o navio tanque e o Píer de atracação.

O segundo nível de segurança entre o navio e o píer é o Sistema de Parada de Emergência (Emergency Shutdown System - ESD), que pode ser ativado manual ou automaticamente. O ESD aciona o procedimento de parada das bombas do navio e fecha tanto as válvulas do braço de carregamento quanto do navio em no máximo 30 segundos. Além disso, os braços de carregamento possuem sistemas automáticos de desconexão que são ativados, em no máximo 30 segundos, quando o navio se afasta além de uma distância máxima permitida do píer, minimizando o volume de vazamento de GNL.”

Em dezembro de 2007 a Petrobras e CEARAPORTOS decidiram firmar um contrato de operação portuária para viabilizar suas operações de regaseificação de gás natural liquefeito, para distribuição desse gás a seus clientes. Esse contrato possui vigência de 10 anos, podendo ser prorrogado por mais 5 anos.

Além disso, atualmente a Petrobras possui contratos de fornecimento de gás, a partir do Terminal Flexível de Gás do Pecém com a Companhia de Gás do Ceará (CEGAS) e as Termelétricas TermoFortaleza e TermoCeará, sendo esses dois últimos com prazo de vigência até o ano de 2023.

Portanto, para zelar com os compromissos assumidos pela Petrobras para com seus clientes e não pôr em risco o desabastecimento de seus consumidores, a CEARAPORTOS vem estudando e buscando alternativas, no sentido de preservar as operações de GNL no Terminal Portuário do Píer 2 e conciliar com a necessidade de movimentação de derivados de petróleo, haja vista que o píer 2 foi concebido para a finalidade de operações com graneis líquidos – gás e derivados de petróleo – e que atualmente está com uma taxa de ocupação consideravelmente baixa, trazendo impactos



comerciais e financeiros para a CEARAPORTOS. Sendo que, por outro lado, a demanda por combustíveis no Estado vem crescendo substancialmente, conforme já demonstrado no item 3.5.2.

3.6.4. Do compartilhamento de píer com GNL e Derivados de Petróleo

Em consonância às observações do Memorial Descrito da PETROBRAS, supramencionado, especificamente sobre o compartilhamento do píer 2 com operações de GNL e derivados de petróleo, avaliamos algumas normas brasileiras e internacionais a respeito de movimentação de GNL, com as seguintes conclusões:

i. NBR 17505-5 da ABNT – Armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis – Parte 5: Operações

Esta Norma no item 8 aborda Operações no cais ou píer, não fazendo referência a distância entre posicionamento de navios tanques entre si. Menciona apenas distância navios tanques a pontes e tuneis sobre e sob o curso d'água navegável.

ii. API Standard 2610 – Design, Construction, Operation, Maintenance, and Inspection of Terminal & Facilities

No item 2.3.5 menciona que os requisitos para espaçamento e locação de instalações para manuseio de líquidos inflamáveis e combustíveis deverão obedecer a Norma NFPA 30 e ao 33 CFR 154. No item 9.5 que trata de operação de carregamento e descarga de navios nada é mencionado com relação ao posicionamento dos navios.

iii. NFPA 59A- Standard for the Production, Storage, and Handling of Liquefied Natural Gas (LNG)

Esta Norma no seu item 5.3.7, menciona distância entre navios tanques a pontes sobre e sob o curso d'água navegável.

Compreendo pelo exposto no corpo da Norma que aborda distanciamento de tanques e bacias de retenção aos limites de propriedades em terra abordando intensidades de possíveis chamadas de incêndio, que para avaliação de locação dos navios no berço deveria ser elaborado um estudo de análise de risco para a situação desejada.



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



- iv. NFPA® 307 - Standard for the Construction and Fire Protection of Marine Terminals, Piers, and Wharves

Não faz menção a distanciamento entre navios

- v. NFPA® 30 - Flammable and Combustible Liquids Code

Recomenda que sejam observadas as recomendações do NFPA- 59ª

- vi. ISGOTT - International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals

Neste documento não foi identificada nenhuma abordagem a posicionamento e distâncias entre navios nos berços.

- vii. CFR – Code Federal Regulations – 33-CFR – 154 e 156

Neste documento não foi identificada nenhuma abordagem a posicionamento e distâncias entre navios nos berços.

Observa-se, portanto, que as referidas normas não são definitivas e nem proibitivas a respeito do compartilhamento de berços entre LNG e derivados.

Entretanto, para assegurar as operações compartilhadas de derivados de petróleo e GNL no mesmo cais de atracação a CEARAPORTOS contratou o *Port of Rotterdam (PoR)* para, juntamente com a empresa DNV-GL, desenvolver um estudo de risco de alto nível para avaliar os riscos associados ao manuseio de produtos derivados de petróleo em combinação com o manuseio de GNL na mesma infraestrutura do cais.

Ressalta-se que a DNV-GL é uma empresa que foi originalmente fundada quando a Det Norske Veritas (DNV) foi criada para estabelecer um conjunto uniforme de regras e procedimentos, utilizado para avaliar os riscos de seguro de navios individuais.

Atualmente, guiada pelo seu propósito de salvaguardar a vida, a propriedade e o meio ambiente, a DNV-GL capacita as organizações a avançar na segurança e sustentabilidade dos seus negócios. Nós fornecemos classificação e *assurance* técnica com softwares e serviços de consultoria independente para as indústrias de energia, petróleo & gás e marítima. Também fornecemos serviços de certificação para clientes em vários setores da

indústria. Operando em mais de 100 países, nossos 15.000 profissionais são dedicados a ajudar os nossos clientes a tornar o mundo mais seguro, inteligente e ecológico (*safer, smarter and greener*).

A primeira parte dos estudos realizados por PoR e DNV-GL foi uma revisão da literatura. As melhores práticas e diretrizes, relevantes para o manuseio seguro de cargas perigosas (GNL e derivados de petróleo) em áreas portuárias, foram identificadas e operações similares em todo o mundo.

“Com base nessa literatura, recomendações e requisitos gerais foram desenvolvidos para o manuseio seguro de combustíveis e GNL no mesmo píer. O relatório fornece informações sobre zonas de segurança, zonas de prevenção de ignição e zonas de exclusão.

A segunda parte do estudo consistiu em uma avaliação de risco de alto nível para identificar potenciais riscos e riscos associados ao manuseio de GNL e produtos derivados de petróleo no mesmo píer, focado em perigos potenciais e possíveis showstoppers (bandeiras vermelhas; problemas críticos) para o desenvolvimento futuro do Porto.

Os seguintes cenários foram estudados e apresentados:

Os derivados de petróleo manuseados no berço 4 com a Unidade de Armazenamento e Regaificação Flutuante (FSRU) existente que opera no berço 3 (ou seja, regaseificação de GNL e bombeamento de GNV em terra através do coletor e das tubulações).

Neste caso, os braços de carga adicionais para produtos petrolíferos precisariam ser instalados. O Berço 4 ainda sendo usado para o transbordo de GNL para alimentar a FSRU;

A unidade de FSRU é mantida no berço 3, o transportador de GNL é mantido no berço 4 e o píer é expandido. Os derivados de petróleo são manuseados na extensão do píer;

Derivados de petróleo são movimentados nos berços existentes 3 e 4 e o FSRU é removido para outro local do terminal Portuário. Neste caso, recomenda-se um local seguro no Porto para a transferência do FSRU



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



120
22

obedecendo a um nível de risco aceitável. Duas opções previstas são: a transferência do FSRU para um "píer 0" ou em outra área protegida através do uso de uma estrutura de boias ou dolphin.

A principal conclusão dessa avaliação de risco é que não há riscos para o manuseio de GNL e derivados de petróleo no mesmo píer para os três cenários. O estudo avalia que os riscos relacionados aos cenários podem ser reduzidos a um nível aceitável, desde que as salvaguardas (existentes e adicionais) e as medidas de redução de risco sejam implementadas e mantidas.

No entanto, recomenda-se a realização de estudos detalhados durante o desenvolvimento posterior de acordo com os requisitos locais e os padrões industriais. Especialmente para a execução dos trabalhos de construção no cenário i e ii, são necessários estudos detalhados sobre os riscos e o controle de riscos da construção”.

3.6.5. Análise da logística na região Nordeste e de requisitos que possam atrair os players do Porto de Mucuripe a transferir suas operações ao Porto do Pecém

Com o objetivo de avaliar o potencial de competitividade do Porto do Pecém para atração dos players do Porto de Mucuripe para Pecém, dado o Termo de Ajustamento de Conduta assinado pelo Ministério Público Federal, foi realizado um estudo básico do modal logístico rodoviário da região nordeste, avaliando os diversos hubs marítimos com operações de tancagem de graneis líquidos.

3.6.5.1. Terminais portuários do Nordeste e suas áreas de influência

A escolha de um determinado terminal portuário para as operações de recebimento, estocagem e distribuição de derivados de petróleo por um distribuidor, são motivadas por diversos fatores. Dente eles, o custo com logística e transporte rodoviário e o custo com tarifas portuárias são os principais critérios de avaliação.

Isto posto, a avaliação da competitividade dos terminais portuários do Nordeste foi baseada nos seguintes requisitos:

K. X. 9

[Handwritten signature]

- A área de influência de cada terminal portuário é definida pelos municípios os quais ele atende.
- Os distribuidores selecionam os clientes / municípios que compõem a área de influência de um determinado terminal portuário.
- O distribuidor decide associar seus clientes / municípios a um determinado terminal portuário baseado no custo total.
- O custo total para um cliente compreende: transporte rodoviário, custo e tarifas portuários.
- As restrições de infraestrutura ou os altos custos de um terminal portuário podem motivar os distribuidores a buscar terminais portuários concorrentes.
- As menores distâncias entre os terminais portuários e cada município definem a "área de influência natural" de cada terminal.
- O custo total define a "área de influência real" para cada terminal.
- A área de influência é alterada conforme a eficiência operacional do terminal.

Os seguintes terminais portuários do Nordeste foram avaliados: São Luís, Pecém, Guamaré, Cabedelo e Suape (ou Ipojuca, conforme ANP).



[Handwritten signature]



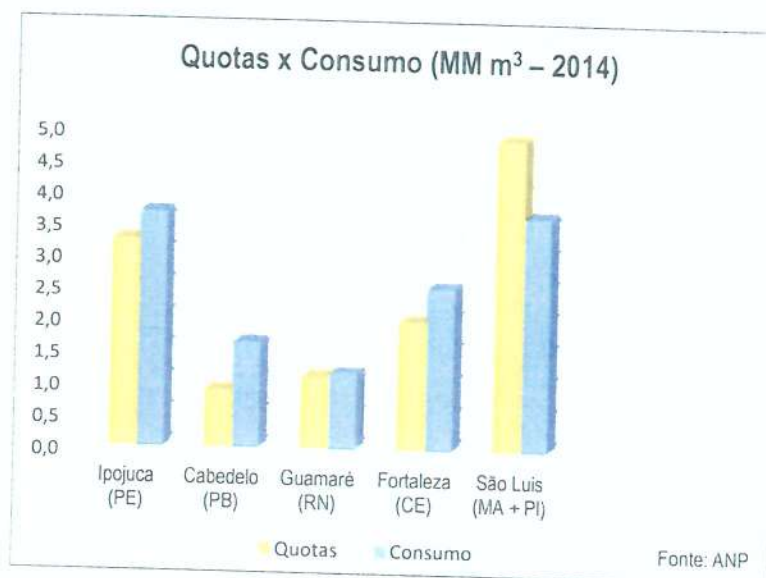
122
prf

Foram levantados os volumes de derivados de petróleo consumidos por estado e movimentados por terminal portuário, obtendo o seguinte gráfico:

Definições:

Quota: é a quantidade de produto movimentada pelos distribuidores (para abastecer os municípios), através de um determinado terminal portuário.

Consumo: é a quantidade de produtos consumidos pelos municípios de cada estado.



Comentários e conclusões:

O excedente da quota de São Luís é porque outros estados são abastecidos a partir desse terminal portuário por meio de ferrovia.

O consumo de Maranhão e Piauí (MA + PI) somados é próximo ao volume consumido somente em Pernambuco.

No Rio Grande do Norte (RN), as quotas e consumo são equilibradas, consumindo quase toda a produção da refinaria de Refinaria Potiguar Clara Camarão localizada em Guararé

122
prf

O terminal portuário de Cabedelo sofre restrições operacionais e o excedente de consumo da Paraíba deve ser compensado por outros terminais portuários.

Do ponto de vista consumo vs. quantidade de produto movimentada por terminal, conclui-se, portanto, que: Pecém tem grande potencial para ampliar sua área de influência e atender os mercados de Maranhão e Piauí e o próprio estado da Paraíba, além de expandir sua área de influência dentro do próprio estado do Ceará.

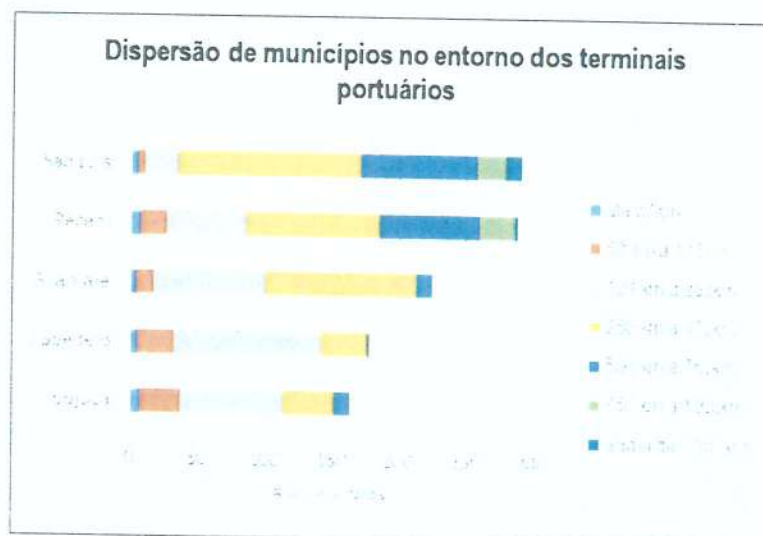
3.6.5.2. Avaliação das distâncias entre terminais portuários e municípios de abrangência versus consumo por estado

Ipojuca, Cabedelo e Guamaré são muito próximos uns dos outros, o que naturalmente reduz sua área de influência.

Cabedelo e Guamaré têm limitações de disponibilidade de produtos, portanto, Ipojuca (Suape) é o mais importante terminal portuário.

Grandes distâncias entre São Luís e Pecém aumentam naturalmente sua área de influência.

Se houve um aumento de eficiência operacional de um terminal portuário, naturalmente, este atrairá o mercado de outros municípios pertencentes as áreas de influência dos terminais portuários mais próximos.



OK



124
9/11

Proximidade aos terminais marítimos		
Terminal	# municípios	
	1º	2º
Ipojuca	164	121
Cabedelo	176	282
Guamaré	225	256
Pecém	289	378
São Luís	292	109

Terminal	# municípios em que Pecém é o 2º terminal mais próximo					Total
	Variação de distância (km)					
	até 25	25 a 50	50 a 75	75 a 100	Acima de 100	
Guamaré	8	3	15	19	41	86
Ipojuca	2					2
São Luís	7	8	5	23	247	290
Total	17	11	20	42	288	378

Comentários e conclusões:

Por ser bastante isolado, o Pecém é o melhor terminal para atendimento a 289 municípios. São Luís ainda mais isolado é o melhor terminal, para uma quantidade similar de municípios (292). Pecém é o segundo melhor terminal para 378 municípios, de um total de 1.146 municípios na área estudada.

Pecém é o melhor terminal para 290 municípios e o segundo melhor terminal para 378 municípios. Se Pecém se tornar mais eficiente, terá o potencial de atrair 290 municípios da área de influência de São Luís e 86 de Guamaré.

Se Pecém aumentar a eficiência operacional equivalente a 25 km de distância de transporte rodoviário, 17 municípios poderiam ser atendidos por seu terminal portuário.



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



25/02/07

3.7. DAS MODELAGENS PROPOSTAS

Uma vez corretamente identificado o Projeto, devem ser consideradas as modelagens possíveis para sua consecução. Isso requer que o escopo do Projeto esteja definido, em termos gerais, conforme acima, e que seja realizada uma análise da melhor modelagem dentre as possíveis.

Considerando que o Estado do Ceará, pela CEARÁPORTOS pretende viabilizar e atrair a transferência das atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, atraindo ainda investimentos adicionais em infraestrutura e superestrutura; know-how específico e experiência necessária para desenvolver as atividades respectivas; fluxos de carga adicionais; atividade econômica adicional e geração de riquezas; temos que a realização de um Projeto, através de uma SPE criada com a finalidade específica e com a expertise e as condições operacionais e financeiras de fazê-lo, de forma a que a atividade Portuária a ser desenvolvida o seja de modo mais eficiente e aderente aos objetivos e planejamentos da CEARÁPORTOS é a mais adequada.

Considerando-se ainda o Projeto já discutido – de implantação de *Projetos de Implantação, Operação e Manutenção de Infraestruturas e Sistemas para a Carga e Descarga de Navios com Gases e Combustíveis derivados de Petróleo e outros produtos que tenham sinergia, no transporte por dutos, na preparação de áreas para implantação de tancagens de um Terminal Aquaviário, na instalação de tanques, na instalação de um manifold de distribuição para tancagens próprias ou de terceiros, na instalação de dutos de distribuição para despachos diversos para as bases de operações de empresas distribuidoras de GLP e de combustíveis derivados de petróleo, bem como outros negócios conexos, no Porto do Pecém e no seu Retroporto no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP)*, em região cujas Áreas são de propriedade ou em processo de desapropriação pelo Estado do Ceará – vemos, primariamente, dentre as possibilidades previstas para atração de investimentos privados acima mencionados, o seguinte, em resumo:

- 1) Criação de uma Sociedade de Propósito Específico-SPE para Operação das cargas dentro do Terminal Portuário do Pecém;

- 2) Criação de uma Sociedade de Propósito Específico para Operação das cargas em Terminal Portuário de Uso Privado próprio da SPE, com compartilhamento de infraestrutura;
- 3) Contrato de Concessão de Obras e/ou Serviços (Concessão Comum ou Parceria Público-Privada, ou seja, Concessão Administrativa ou Patrocinada) também através de uma SPE;

Não há que se falar na modelagem prevista no item 2 (Operação das cargas em Terminal Portuário de Uso Privado próprio da SPE), posto que tal demandaria necessariamente a obtenção de uma nova autorização da recém-formada SPE perante a agência reguladora pertinente (ANTAQ), atrasando ainda mais o processo, sem que haja uma necessidade para a criação de um Terminal Portuário propriamente dito, posto que a viabilidade das operações não necessita de tal figura, neste caso específico.

Quanto à modelagem prevista no item 3 (Contrato de Concessão de Obras e/ou Serviços), também há se entender pela impossibilidade, pois o Projeto em tela não trata da prestação de serviços públicos e nem de serviços prestados direta ou indiretamente à Administração Pública, mas de exploração de atividade econômica.

O modelo tradicional de Concessão Comum, previsto na Lei Federal nº 8.987/95 caracteriza-se pela delegação, mediante licitação, da prestação de determinado serviço público a um particular para que este o preste por sua conta e risco, durante prazo determinado, e seja remunerado somente pela tarifa paga pelo usuário. Já entre os tipos de contrato criados pela Lei nº 11.079/2004 (Lei de PPP) temos a Concessão Patrocinada, que se assemelha à Concessão Comum, uma vez que também tem como objeto a delegação da prestação de determinado serviço público a um particular, para que este o preste, com vistas à consecução do interesse público tutelado. Tanto a Concessão Comum, quanto a Concessão Patrocinada têm como usuário principal dos serviços prestados os próprios administrados. Essa característica é o que justifica a possibilidade de se exigir, desses administrados, o pagamento de tarifa para a fruição do serviço prestado, sendo que na Patrocinada, há complemento dessa remuneração por parte da Administração. Já se tentou, como historiado, no passado, viabilizar a execução deste Projeto por meio de uma PPP Patrocinada, mas que, entretanto, falhou "**em razão dos altos custos das Obras de Engenharia e do reduzido escopo para as atividades de Operação e Manutenção propostas**".



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



Outro tipo de contrato criado pela Lei de PPP é a Concessão Administrativa, a qual nos termos do § 2.º, do artigo 2.º da mencionada Lei, pode ser compreendida como o contrato que disciplina a prestação de serviços, ainda que esses envolvam a execução de obra ou fornecimento de bens, que tenham como usuário direto ou indireto a própria Administração Pública. Na Concessão Administrativa, o serviço é prestado diretamente à Administração Pública, razão pela qual esta se responsabiliza, na qualidade de usuária principal, pela remuneração do parceiro privado, o que não se pode depreender deste Projeto.

Na verdade, podemos afirmar que a modelagem constante do item 1 – em que a SPE, com participação minoritária da CEARÁPORTOS (enquanto entidade da Administração Indireta responsável pela exploração do CIPP) implanta em Área própria as Operações respectivas, e cuja carga será movimentada **ATRAVÉS DO TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM, mediante contratos operacionais entre a SPE e a CEARÁPORTOS – será a mais interessante para consecução dos interesses finais do Estado** (atração de investimentos privados com a finalidade de se obter investimentos adicionais em infraestrutura e superestrutura; know-how específico e experiência necessária para desenvolver as atividades respectivas; fluxos de carga adicionais; atividade econômica adicional e geração de riquezas) e do Projeto especificamente, **viabilizando e atraindo a transferência das atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, Ceará, para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP.**

É que, a CEARAPORTOS, conforme já explicitado neste Relatório, é uma sociedade anônima exploradora de atividade econômica, fechada, de capital autorizado, de economia mista controlada pelo Estado do Ceará, e criada com base na Lei Estadual nº 12.536, de 22 de dezembro de 1995, tendo como objetivos a construção, reforma, ampliação, melhoria, arrendamento e exploração de instalações portuárias e daquelas destinadas ao apoio e suporte de transporte intermodal localizadas no Estado do Ceará, bem como a prestação de serviços correlatos, observada a legislação pertinente, os critérios econômicos de viabilização dos investimentos e a estratégia de desenvolvimento econômico e social do Estado.

Hoje a função precípua da CEARÁPORTOS é a exploração e a administração do Terminal Portuário do Pecém.



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



Handwritten signature

Não é seu *core business* a atividade específica do objeto da Sociedade de Propósito Específico (SPE), Projetos de Implantação, Operação e Manutenção de Infraestruturas e Sistemas para a Carga e Descarga de Navios com Gases e Combustíveis derivados de Petróleo e outros produtos que tenham sinergia, no transporte por dutos, na preparação de áreas para implantação de tancagens de um Terminal Aquaviário, na instalação de tanques, na instalação de um manifold de distribuição para tancagens próprias ou de terceiros, na instalação de dutos de distribuição para despachos diversos para as bases de operações de empresas distribuidoras de GLP e de combustíveis derivados de petróleo, bem como outros negócios conexos, no Porto do Pecém e no seu Retroporto no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), tanto que a Chamada Pública objeto do presente Relatório terá a intenção, conforme veremos, de Seleção de Potenciais Parceiros Privados, detentores de experiência comprovada, para participar da constituição da SPE.

Portanto, respeitando a lei 12.536 da constituição da CEARAPORTOS que tem como estratégia o desenvolvimento econômico e social do Estado, através de exploração de atividades portuárias, a forma mais conivente de atingir tal objetivo não é através da obtenção de lucros por meio de dividendos com atividades que não são de sua expertise, mas através da aplicação de tarifas sobre uso de suas infraestruturas, movimentação de carga e uso de área (Concessão de Direito Real de Uso da Área).

Até porque, não havendo *expertise* ou *know how* da CEARÁPORTOS na atividade específica que a futura SPE explorará, não faria sentido que esta adentrasse na administração e operação das atividades societárias.

Desta forma, entende-se que a participação da CEARÁPORTOS na sociedade se dará para fins de, primordialmente, manter as atividades da futura SPE aderentes ao Planejamento da Companhia para o Terminal Portuário do Pecém, para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, e para atingimento dos objetivos do presente Projeto.

3.8. DOS LIMITES DE PARTICIPAÇÃO NO CAPITAL SOCIAL DOS FUTUROS SÓCIOS PRIVADOS

Com as considerações supra, de que a melhor forma de remuneração do Capital para a CEARÁPORTOS se dê através da aplicação de tarifas sobre o uso de suas infraestruturas movimentação de carga, e cobrança pelo uso da área (Concessão de Direito Real de Uso

Handwritten signature



129/2

da Área), e considerando a inexistência de recursos públicos disponível para um aporte considerável na Sociedade a ser instituída, a opção mais aplicável para o Projeto é o de que **a participação da CEARÁPORTOS na futura Sociedade de Propósito Específico – SPE seja a menor possível, mas que garanta a sua gestão nas seguintes questões, em sede de Acordo de Acionistas, e/ou outros instrumentos aplicáveis:**

- (i) O cumprimento do OBJETIVO PÚBLICO DESTE PROJETO, qual seja, o encerramento das atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, Ceará, com a viabilidade e atratividade para transferência dos referidos estabelecimentos para o CIPP – inclusive mediante preços competitivos no recebimento, armazenagem, mistura, controle de qualidade e expedição a serem cobrados para as distribuidoras – e evitando o aumento não razoável de preços de combustível ao consumidor final;
- (ii) O cumprimento dos objetivos do ESTADO DO CEARÁ para o CIPP, quais sejam, de atração de investimentos privados com a finalidade de se obter investimentos adicionais em infraestrutura e superestrutura; know-how específico e experiência necessária para desenvolver as atividades respectivas; fluxos de carga adicionais; atividade econômica adicional e geração de riquezas (empregos, impostos, etc.);
- (iii) Que a atividade portuária a ser desenvolvida a partir do Projeto o seja de modo mais eficiente e aderente aos objetivos e planejamentos do Terminal Portuário do Pecém (CEARÁPORTOS);
- (iv) Que as premissas apontadas no presente relatório como essenciais à execução do Projeto sejam devidamente cumpridas.

Deverá ainda ser observada a manutenção da competitividade do Setor de Distribuição de Combustíveis e a aplicação das leis concorrenciais aplicáveis.

3.8.1. Da Remuneração à CEARÁPORTOS

Consequentemente, considerando que a remuneração do Projeto não se dará com a eventual distribuição de lucros (como dito, a atividade da SPE não é o *core business* da

129/2



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



[Handwritten signature]

CEARÁPORTOS, e portanto sua participação no Capital Social da Empresa deverá ser a menor possível), a contrapartida que o Parceiro Privado deverá pagar pela oportunidade apresentada pelo presente Projeto está sendo colocada, conforme o ANEXO II da Minuta de Edital da Chamada Pública, que anexamos ao presente, da seguinte forma:

**** Tarifa fixa (Tf): valor ofertado pela PROPONENTE pelo uso do terreno (R\$/m²/anual) considerando um valor não inferior a R\$20,00/m²/ano**

•Deverá ser indicada a Área (em m²) requerida ao longo de 25 anos, considerando uma eventual ampliação. Estudos feitos pela CEARAPORTOS indicam que uma área de 15ha seria apropriada para o Projeto, porem a PROPONENTE tem liberdade de propor a área que lhe parecer necessária para o seu projeto. Lembrando que o critério de avaliação técnica beneficia propostas com uma maior capacidade de armazenamento por hectare, que promova o uso eficiente do espaço (ver item Técnico/Eficiência/Volume de tanques por hectare).

* Tarifa variável (Tv): valor ofertado pela PROPONENTE para utilização da infraestrutura aquaviaria por tonelada de qualquer carga movimentada (R\$/ton), observada a Movimentação Mínima garantida anualmente.

•Deverá ser indicada a Carga movimentada: projeção de carga a ser movimentada ao longo de 25 anos, considerando o mínimo de 2.000.000 ton anuais a partir do terceiro ano da operação.

Solução para GNL:

Como cada proponente poderá apresentar uma solução diversa para a operação com GNL, em termos econômicos, a avaliação ocorrerá da seguinte forma:

•Uso permanente de um berço (no caso de uma solução flutuante) = tarifa fixa por metro linear da embarcação * comprimento da embarcação.

•Tarifa varável = Carga movimentada (tonelada) * Tarifa por tonelada movimentada (R\$/ton)



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



131/2

•Uso de infraestrutura terrestre (no caso de uma solução onshore) = tarifa fixa pelo uso do terreno (R\$/m²/ano) * área (m²)

No caso de uma solução híbrida onde instalações onshore e offshore (permanentes) sejam vislumbradas, o calculo se fará com todas as tarifas mencionadas acima.

Observação 1: Além das tarifas mencionadas, embarcações destinadas à movimentação de granéis líquidos a serem operados pelo PROPONENTE, deverão pagar à CEARÁPORTOS as taxas definidas na "Tabela de Preços do Terminal Portuário do Pecém" considerando a Utilização da Infraestrutura Aquaviária e Acostagem.

A Projeção de carga deve ser incluída na proposta do PROPONENTE, por tonelada e por ano o que o PROPONENTE se compromete a movimentar. Esta tabela será incorporada ao contrato social da SPE e será tratada como a movimentação mínima a ser movimentada. O valor a ser pago correspondente a tarifa variável será cobrado como mínimo, a partir do terceiro ano, sobre 2.000.000 ton/ano.

Como descrito abaixo no item Capacidade de Investir em infraestrutura aquaviária, o PROPONENTE deve considerar que o investimento necessário em infraestrutura marítima para viabilização do projeto de tancagem possa ser executado pela CEARAPORTOS/ Governo do Estado ou pela PROPONENTE. Portanto, os valores apresentados pela PROPONENTE nos indicadores acima mencionados devem considerar dois cenários:

a) Tarifas fixa e variável considerando que a CEARÁPORTOS/Governo do Estado investirá na infraestrutura aquaviária necessária para acomodar o proponente;

b) Tarifas fixa e variável considerando que a CEARÁPORTOS/Governo do Estado não investirá na infraestrutura aquaviária necessária e que o proponente inclua tais investimentos em seu plano de negócios/modelo financeiro (ver item seguinte: capacidade de investimento)

131/2



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



~~132~~
pr

Observação 2: O cálculo do valor econômico total da concessão utiliza a premissa que haverá reajuste tarifário anual, a ser definido em sede de negociação. Para fins de estudos de viabilidade, deverá ser considerado o índice de 6% pelos primeiros 4 anos do contrato e de 4% até o final do contrato. Preço de base 2017.”.

Referidas contrapartidas serão objeto de análise do Projeto a ser apresentado pelos potenciais Parceiros, fazendo parte dos critérios de escolha objetiva do melhor Projeto, para que se alcance o melhor resultado possível.

3.9. SOBRE A POSSIBILIDADE DE A CEARÁPORTOS INSTITUIR PARCERIA SOCIETÁRIA COMO MINORITÁRIA

Vem sendo crescente a utilização da técnica de atuação do Estado no domínio Econômico, segundo uma lógica empresarial, para a consecução de finalidades que o Estado considera relevante. Tal técnica se consome com a participação do Estado externa ao aparato estatal, ou seja, em que o Estado integra uma empresa privada na qualidade de sócio, sem que ela se insira na Administração Pública.

O engajamento empresarial se dá de forma que uma empresa estatal é sócia de uma empresa privada, e, nessa condição, exerce seus poderes de sócio para influenciar em alguma medida a atuação da empresa, diversificando, assim, as atividades realizadas pela referida empresa estatal.

Tem-se criado, para esse tipo de engajamento, a nomenclatura sociedades de “empresas público-privadas”, definidas como empresas comerciais privadas, não integrantes da Administração Pública, em que o Estado, por meio de um ente estatal, participa como sócio e se vale de instrumentos societários destinados a direcionar o comportamento da empresa para a realização de determinados objetivos públicos previstos no ordenamento jurídico, mas se possuir, de modo permanente, preponderância no exercício do poder de controle¹.

Normalmente, a exploração direta das atividades econômicas se dá por meio de empresas públicas, sociedades de economia mista, bem como por suas subsidiárias e controladas

¹ Vide a Tese de Doutorado “Participação Estatal em Empresas Privadas: As ‘Empresas Público-Privadas’” de Rafael Wallbach Schwind, Professora Orientadora Prof. Titular Maria Sylvania Zanella Di Pietro, Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014

~~132~~
pr

(que na realidade também são consideradas "empresas estatais", como gênero, integrantes estas da Administração Pública).

Entretanto, a participação do Estado (ainda que apenas através das empresas estatais) como sócio de empresas privadas que não integram a Administração Pública tem previsão constitucional expressa. O inciso XX do artigo 37 da Constituição Federal estabelece que *"depende de autorização legislativa, em cada caso, a criação de subsidiárias das entidades (empresas públicas e sociedades de economia mista), assim como a participação de qualquer delas em empresa privada.*

A participação do Estado como sócio de empresas privadas que não integram a Administração Pública, aplicando recursos de origem pública em uma empresa privada pode ser dar²:

(i) como sistemática de integração do Estado nas sociedades que desempenham alguma atividade por ele concedida (que não é o caso aqui tratado);

(ii) como sistemática de fomento, para garantir que os objetivos buscados sejam alcançados, sendo que a presença Estatal confere maior respeitabilidade e segurança ao empreendimento, facilitando o desenvolvimento dos negócios (o que, de certa forma, pode ser verificado neste caso concreto); e ainda

(iii) como um mecanismo possivelmente mais ágil de exploração de atividades econômicas que não dependem de controle estatal, sistemática na qual empresas estatais se associam a entes privados para desenvolver de modo mais eficiente uma atividade econômica específica, assumindo condição de sócio, ainda que sem preponderância no exercício de controle, mas detendo alguma parcela de poder no interior do arranjo societário.

Este último o que é exatamente o caso aqui tratado, em que o Estado do Ceará, pela CEARÁPORTOS pretende viabilizar e atrair a transferência das atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, atraindo ainda investimentos adicionais em infraestrutura e superestrutura;

² Idem acima.



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



134
prx

know-how específico e experiência necessária para desenvolver as atividades respectivas; fluxos de carga adicionais; atividade econômica adicional e geração de riquezas; isso através de uma SPE criada com a finalidade específica e com a expertise e as condições operacionais e financeiras de fazê-lo, de forma a que a atividade Portuária a ser desenvolvida o seja de modo mais eficiente e aderente aos objetivos e planejamentos da CEARÁPORTOS.

Aqui estamos considerando a necessidade e a utilidade da participação do Estado na economia, mas por meio de um engajamento empresarial eficiente, e considerando sempre a possibilidade da conjunção de esforços entre os setores público e privado. Neste caso, como é defendido nas economias modernas, o Estado (aqui considerado por sua empresa estatal CEARÁPORTOS) contribui de alguma forma para o desempenho de uma atividade, compartilhando a direção do empreendimento com o setor privado.

Importante ainda considerar que não estamos tratando uma "fuga" às amarras do Direito Administrativo ao qual está vinculada a Administração Pública, mas da utilização eficiente do Direito Privado para consecução de atividades importantes para o Estado e para sua intervenção eficiente na economia, posto que o Estado participa como sócio de uma empresa que não se insere na Administração Pública, sem deixar de estar adstrito ao cumprimento dos princípios a si aplicáveis.

Ademais, a consideração dos interesses dos acionistas privados, que também aportam capital e conhecimento na sociedade, não significa comprometer as finalidades públicas buscadas. O objetivo de lucro perseguido pelas empresas privadas consiste apenas no motivo de sua atuação, mas pode (e deve) ser compatibilizado com outros interesses, como é o caso que aqui se põe de claro objetivo de se obter investimentos adicionais em infraestrutura e superestrutura; know-how específico e experiência necessária para desenvolver as atividades respectivas; fluxos de carga adicionais; atividade econômica adicional e geração de riquezas.

Ademais, como defendido acima, no presente caso, deve-se garantir, em sede de Acordo de Acionistas, e/ou outro instrumento aplicável, no mínimo: (i) O cumprimento do OBJETIVO PÚBLICO DESTE PROJETO, qual seja, o encerramento das atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, Ceará, com a viabilidade e atratividade para transferência dos referidos estabelecimentos para o CIPP– inclusive mediante preços competitivos no



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



1352
972

recebimento, armazenagem, mistura, controle de qualidade e expedição a serem cobrados para as distribuidoras – e evitando o aumento não razoável de preços de combustível ao consumidor final;; (ii) O cumprimento dos objetivos do ESTADO DO CEARÁ para o CIPP, quais sejam, de atração de investimentos privados com a finalidade de se obter investimentos adicionais em infraestrutura e superestrutura; know-how específico e experiência necessária para desenvolver as atividades respectivas; fluxos de carga adicionais; atividade econômica adicional e geração de riquezas (empregos, impostos, etc.); (iii) Que a atividade portuária a ser desenvolvida a partir do Projeto o seja de modo mais eficiente e aderente aos objetivos e planejamentos do Terminal Portuário do Pecém (CEARÁPORTOS); e (iv) Que as premissas apontadas no presente relatório como essenciais à execução do Projeto sejam devidamente cumpridas.

As empresas público-privadas possuem fundamento na parte final do inciso XX do artigo 37 da Constituição Federal:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

XIX - somente por lei específica poderão ser criadas empresa pública, sociedade de economia mista, autarquia ou fundação pública;

XX - depende de autorização legislativa, em cada caso, a criação de subsidiárias das entidades mencionadas no inciso anterior, assim como a participação de qualquer delas em empresa privada;

As sociedades de economia mista na estrutura legal brasileira sempre foram previstas de forma a reservar ao Estado uma posição de superioridade absoluta em relação aos acionistas privados, assim como restou definido no Decreto-Lei 200/1967. Entretanto, a Constituição autoriza, expressamente, a participação de empresas estatais em empresa privada, ou seja, em ente não integrante da Administração Pública, e, portanto, não considerada "de economia mista".

Já havia uma previsão genérica das empresas público-privadas no artigo 12, §5º, incisos II e III da Lei nº. 4.320/64, quando, ao tratar das despesas orçamentárias públicas, classifica

como inversões financeiras as dotações destinadas a aquisição de títulos representativos do capital de empresas ou entidades de qualquer espécie, já constituídas, quando a operação não importe aumento do capital ou à constituição ou aumento do capital de entidades ou empresas que visem a objetivos comerciais ou financeiros, inclusive operações bancárias ou de seguros.

Ademais, a recente Lei 13.303/2016 (Lei das Estatais) prevê, pela primeira vez, alguma regulamentação acerca das regras e práticas a serem adotadas pelas empresas estatais, na participação em empresas público-privadas, senão vejamos:

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, abrangendo toda e qualquer empresa pública e sociedade de economia mista da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que explore atividade econômica de produção ou comercialização de bens ou de prestação de serviços, ainda que a atividade econômica esteja sujeita ao regime de monopólio da União ou seja de prestação de serviços públicos.

(...)

§ 7º. Na participação em sociedade empresarial em que a empresa pública, a sociedade de economia mista e suas subsidiárias não detenham o controle acionário, essas deverão adotar, no dever de fiscalizar, práticas de governança e controle proporcionais à relevância, à materialidade e aos riscos do negócio do qual são partícipes, considerando, para esse fim:

I - documentos e informações estratégicos do negócio e demais relatórios e informações produzidos por força de acordo de acionistas e de Lei considerados essenciais para a defesa de seus interesses na sociedade empresarial investida;

II - relatório de execução do orçamento e de realização de investimentos programados pela sociedade, inclusive quanto ao alinhamento dos custos orçados e dos realizados com os custos de mercado;

III - informe sobre execução da política de transações com partes relacionadas;



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



Handwritten signature and initials.

IV - análise das condições de alavancagem financeira da sociedade;

V - avaliação de inversões financeiras e de processos relevantes de alienação de bens móveis e imóveis da sociedade;

VI - relatório de risco das contratações para execução de obras, fornecimento de bens e prestação de serviços relevantes para os interesses da investidora;

VII - informe sobre execução de projetos relevantes para os interesses da investidora;

VIII - relatório de cumprimento, nos negócios da sociedade, de condicionantes socioambientais estabelecidas pelos órgãos ambientais;

IX - avaliação das necessidades de novos aportes na sociedade e dos possíveis riscos de redução da rentabilidade esperada do negócio;

X - qualquer outro relatório, documento ou informação produzido pela sociedade empresarial investida considerado relevante para o cumprimento do comando constante do caput.

Assim, deverá a CEARÁPORTOS, na assinatura dos instrumentos finais de sociedade, e constituição da SPE, prever, ainda, as novas regras legais aplicáveis, da Lei nº. 13.303/2016, assim como considera-las ao longo do desenvolvimento do Projeto.

3.10. DA SOCIEDADE DE PROPOSITO ESPECÍFICO – SPE

Até o advento do novo Código Civil Brasileiro (Lei 10.406/2002), a legislação não previa expressamente a Sociedade de Propósito Específico (SPEs), o que veio ser delimitado no parágrafo único do art. 981 que prevê:

"Art. 981. (...)

Parágrafo único. A atividade pode restringir-se à realização de um ou mais negócios determinados."

Handwritten signature and the number 67.



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



138
prf

Trata-se de modelo de negócio com origem em institutos tipicamente norte-americanos, como a "joint venture", por meio do qual duas ou mais pessoas físicas e/ou jurídicas unem suas habilidades, recursos financeiros, tecnológicos e industriais, para executar objetivos específicos e determinados.

Em regra, é o resultado da união de esforços para a consecução de um empreendimento específico, o que a faz lembrar os consórcios e as sociedades em conta de participação.

A SPE não constitui um novo tipo societário na ordem jurídica brasileira. Ela se organiza, sempre, sob uma das formas previstas pela legislação. Dessa forma, para assumir personalidade jurídica, deve adotar um dos modelos societários já existentes, bem assim observar os requisitos inerentes a cada espécie. Pode ser uma sociedade limitada, uma companhia fechada ou aberta.

Nesse sentido, o tipo societário escolhido para amparar a SPE definirá as suas características básicas, já que deverão ser respeitadas as disposições legais de constituição e funcionamento do referido tipo societário, se sociedade limitada, Lei 10.406/2002; se sociedade anônima, Lei 6.404/1976, e assim sucessivamente.

Uma vez constituída, a SPE adquire personalidade jurídica própria e, portanto, estrutura destacada das sociedades que a constituíram, diferentemente de uma Sociedade em Conta de Participação (SCP) que se fundamenta na relação jurídica em que um empreendedor (denominado sócio ostensivo) associa-se a investidores (sócios participantes) para a exploração de certa atividade econômica, na qual ao sócio ostensivo caberá a realização - em nome próprio - dos negócios objeto da SCP e, conseqüentemente, a responsabilidade direta por eles.

O capital social da SPE pode ser integralizado pelos sócios com dinheiro, bens móveis e imóveis e, ainda, com direitos, desde que a estes possam ser atribuído valor econômico e, uma vez integralizado o capital, as contribuições dos sócios passam a compor o patrimônio da sociedade, que desses se torna legítima proprietária.

Ademais, a SPE tem uma contabilidade própria e sem qualquer peculiaridade em relação aos demais tipos societários personificados previstos no ordenamento jurídico brasileiro.

A constituição da SPE será feita por meio de contrato social ou estatuto social. Caso tenha por objeto o exercício de atividade própria de empresário (Art. 966 do CC/2002), como é o caso, será considerada uma sociedade empresária, como é exemplo a sociedade por ações.

O Art. 9º, § 2º da Lei das PPP's (Lei 11.079/2004) prevê que "a sociedade de propósito específico poderá assumir a forma de companhia aberta, com valores mobiliários admitidos a negociação no mercado".

A responsabilidade dos sócios em relação à SPE depende da forma societária adotada por esta. Se for uma sociedade limitada, a responsabilidade dos sócios será restrita ao valor de suas quotas (Art. 1.052 do Código Civil de 2002). Da mesma forma, será limitada a responsabilidade se o modelo adotado for o das sociedades anônimas (Art. 1º da Lei das Sociedades Anônimas).

Sugere-se a adoção do modelo de Sociedade Anônima pela sua maior aderência aos controles e práticas de governança necessárias à atuação da Administração Pública como sócia de uma empresa de caráter privado, o que será definido, conforme adiante, pela Assembleia Geral da CEARÁPORTOS.

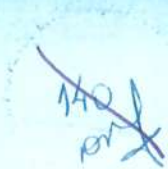
Ademais, a sociedade de propósito específico não poderá:

- i. Ser filial, sucursal, agência ou representação, no País, de pessoa jurídica com sede no exterior;
- ii. Ser constituída sob a forma de cooperativas, inclusive de consumo;
- iii. Participar do capital de outra pessoa jurídica;
- iv. Exercer atividade de banco comercial, de investimentos e de desenvolvimento, de caixa econômica, de sociedade de crédito, financiamento e investimento ou de crédito imobiliário, de corretora ou de distribuidora de títulos, valores mobiliários e câmbio, de empresa de arrendamento mercantil, de seguros privados e de capitalização ou de previdência complementar;
- v. Ser resultante ou remanescente de cisão ou qualquer outra forma de desmembramento de pessoa jurídica que tenha ocorrido em um dos 5 (cinco) anos-calendário anteriores;
- vi. Exercer a atividade vedada às microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples Nacional.



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



4. DO PROCESSO LICITATÓRIO E DAS CONDIÇÕES PRECEDENTES

Sendo a CEARÁPORTOS uma Sociedade de Economia Mista, integrante da Administração Indireta do Estado do Ceará, aplica-se o disposto no inciso XXVII do artigo 22 da Constituição Federal, modificado pela Emenda Constitucional nº. 19, de 04 de junho de 1998, segundo o qual a União tem competência para legislar sobre:

“XXVII – normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no artigo 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do artigo 173, §1º, III”.

Os termos do artigo 173, § 1º, III são que:

“§ 1º A lei estabelecerá o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias que explorem atividade econômica de produção ou comercialização de bens ou de prestação de serviços, dispondo sobre: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998) (...)

III - licitação e contratação de obras, serviços, compras e alienações, observados os princípios da administração pública; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)”.

O mencionado artigo 37, XXI, expressamente aplicável à Administração direta, dispõe que:

“XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações”.

Por outro lado, dispõe o artigo 175:



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



Handwritten signature

“Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”

A Lei nº. 8.666/93, ao regular expressamente o inciso XXI do artigo 37 da Constituição, estabeleceu em seu artigo primeiro:

“Art. 1º. Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios”.

Assim é que resta claro que o procedimento licitatório deve, em regra, preceder a contratação, pela Administração Pública em geral, de obras, serviços, compras, alienações e concessões e permissões de serviço público (os chamados contratos administrativos, celebrados pelo Poder Público).

Mesmo no caso das Empresas Públicas e Sociedades de Economia Mista, portanto, não há dúvidas quanto a aplicabilidade da Lei nº. 8.666/93 nas contratações ali expressamente identificadas – contratos administrativos, quais sejam, os pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e, com suas tipicidades, as locações.

Entretanto, **o contrato de sociedade – que é o caso que aqui tratamos – é tipicamente um contrato civil – ou comercial – e não um contrato administrativo, mesmo quando uma das partes seja uma empresa estatal.**

Ao constituir uma nova pessoa jurídica, o Poder Público não está contratando um construtor, um prestador de serviços, um concessionário ou permissionário. Está contratando com um sócio. É o que se propõe nos presentes autos.

Handwritten signature



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



[Handwritten signature]

Embora as regras da Lei de Licitações possam ser invocadas, a teor do que dispõe o artigo 62, parágrafo 3º, elas o são em suas normas gerais, e no que couber:

“§ 3º. Aplica-se o disposto nos arts. 55 e 58 a 61 desta Lei e demais normas gerais, no que couber:

I - Aos contratos de seguro, de financiamento, de locação em que o Poder Público seja locatário, e aos demais cujo conteúdo seja regido, predominantemente, por norma de direito privado; (...)”.

Assim, seria possível invocar – “no que couber” – as normas da Lei de Licitações, para justificar e fundamentar a escolha de um parceiro a se tornar sócio do Poder Público.

Mas jamais impor todo o trâmite de uma licitação como obrigatório em qualquer situação de contrato de associação societária com a Administração Pública.

Outro não foi, também, o objetivo da nova Lei 13.303/2016, que regulamentou o artigo 173 da Constituição Federal, acerca do assunto. Dispõe seu o texto da nova lei que dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

“Art. 28. Os contratos com terceiros destinados à prestação de serviços às empresas públicas e às sociedades de economia mista, inclusive de engenharia e de publicidade, à aquisição e à locação de bens, à alienação de bens e ativos integrantes do respectivo patrimônio ou à execução de obras a serem integradas a esse patrimônio, bem como à implementação de ônus real sobre tais bens, serão precedidos de licitação nos termos desta Lei, ressalvadas as hipóteses previstas nos arts. 29 e 30.

(...)

§ 3º. São as empresas públicas e as sociedades de economia mista dispensadas da observância dos dispositivos deste Capítulo nas seguintes situações:

[Handwritten signature]



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



143
prf

I - comercialização, prestação ou execução, de forma direta, pelas empresas mencionadas no caput, de produtos, serviços ou obras especificamente relacionados com seus respectivos objetos sociais;

II - nos casos em que a escolha do parceiro esteja associada a suas características particulares, vinculada a oportunidades de negócio definidas e específicas, justificada a inviabilidade de procedimento competitivo.

§ 4º. Consideram-se oportunidades de negócio a que se refere o inciso II do § 3º a formação e a extinção de parcerias e outras formas associativas, societárias ou contratuais, a aquisição e a alienação de participação em sociedades e outras formas associativas, societárias ou contratuais e as operações realizadas no âmbito do mercado de capitais, respeitada a regulação pelo respectivo órgão competente.

(...)

Art. 31. As licitações realizadas e os contratos celebrados por empresas públicas e sociedades de economia mista destinam-se a assegurar a seleção da proposta mais vantajosa, inclusive no que se refere ao ciclo de vida do objeto, e a evitar operações em que se caracterize sobrepreço ou superfaturamento, devendo observar os princípios da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da eficiência, da probidade administrativa, da economicidade, do desenvolvimento nacional sustentável, da vinculação ao instrumento convocatório, da obtenção de competitividade e do julgamento objetivo.

O regulamento Federal da referida Lei, contido no Decreto nº 8.945/ 2016, estipula que:

“Art. 71. O regime de licitação e contratação da Lei nº 13.303, de 2016, é autoaplicável, exceto quanto a:

I - procedimentos auxiliares das licitações, de que tratam os art. 63 a art. 67 da Lei nº 13.303, de 2016;

prf



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



[Handwritten signature]

II - procedimento de manifestação de interesse privado para o recebimento de propostas e projetos de empreendimentos, de que trata o § 4º do art. 31 da Lei nº 13.303, de 2016;

III - etapa de lances exclusivamente eletrônica, de que trata o § 4º da art. 32 da Lei nº 13.303, de 2016;

IV - preparação das licitações com matriz de riscos, de que trata o inciso X do caput do art. 42 da Lei nº 13.303, de 2016;

V - observância da política de transações com partes relacionadas, a ser elaborada, de que trata o inciso V do caput do art. 32 da Lei nº 13.303, de 2016; e

VI - disponibilização na internet do conteúdo informacional requerido nos art. 32, § 3º, art. 39, art. 40 e art. 48 da Lei nº 13.303, de 2016.

§ 1º. A empresa estatal deverá editar regulamento interno de licitações e contratos até o dia 30 de junho de 2018, que deverá dispor sobre o estabelecido nos incisos do caput, os níveis de alçada decisória e a tomada de decisão, preferencialmente de forma colegiada, e ser aprovado pelo Conselho de Administração da empresa, se houver, ou pela assembleia geral.

§ 2º. É permitida a utilização da legislação anterior para os procedimentos licitatórios e contratos iniciados ou celebrados até a edição do regulamento interno referido no § 1º ou até o dia 30 de junho de 2018, o que ocorrer primeiro”.

Já o Decreto Estadual nº 32.243/2017 – regulamentando as regras de governança e regras de licitação e contratos previstas na Lei nº 13.303/2016, que por sua vez autoriza as unidades da Federação a adaptar, dentro do prazo de até vinte e quatro meses, as suas empresas estatais às regras ali previstas – estipulou que:

“Art. 2º. As empresas públicas e sociedades de economia mista constituídas pelo Estado do Ceará anteriormente à vigência da Lei Federal nº. 13.303, de 30 de junho de 2016, submetem-se, a contar de 1º. de julho de 2016, às

[Handwritten signature]



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



115
am

novas regras de licitação e contratos previstas na legislação federal, à exceção quanto às matérias dispostas nos incisos I a VI (do Artigo 71) do Decreto Federal nº. 8.945, de 27 de dezembro de 2016, cuja aplicabilidade deverá obedecer ao prazo máximo previsto no artigo 1º. deste Decreto (...)

§1º. Regulamento específico será editado pelas empresas estatais dispendo sobre regras de procedimento aplicáveis às licitações e contratações, inclusive quanto às matérias a que se referem os incisos I a VI (do Artigo 71) do Decreto Federal nº. 8.945, de 27 de dezembro de 2016.

§2º. O regulamento a que se refere o §1º. deverá ser editado até 30 de junho de 2018.

(...)".

Assim, embora seja possível a utilização das normas e princípios da Lei 8.666/93 até a edição de regulamento específico pela CEARÁPORTOS para as regras de licitação e contratos de seu interesse – o que ainda não ocorreu – está a Companhia desde já submetida, por ser autoaplicável, ao regime de licitação e contratações da Lei 13.303/2016.

Nesse sentido, portanto, ao aplicarmos a regra do § 3º do Artigo 28 da Lei 13.303, segundo a qual são as sociedades de economia mista, caso da CEARÁPORTOS, dispensadas da observância das regras de licitação ali previstas, nos casos em que a escolha do parceiro esteja associada a suas características particulares, vinculada a oportunidades de negócio definidas e específicas, justificada a inviabilidade de procedimento competitivo, importante identificar cada uma das seguintes situações:

- (i) Escolha do parceiro associada às suas características particulares

Neste caso, importante que a escolha do parceiro recaia sobre características específicas que permitam, nesse processo, atingir os OBJETIVOS PÚBLICOS aqui definidas, quais sejam, a possibilidade de realização de investimentos em infraestrutura e superestrutura; know-how específico e experiência necessária para desenvolver as atividades respectivas; atração de fluxos de carga adicionais; atividade econômica adicional e geração de riquezas (empregos, impostos) no CIPP; além das viabilidade e atratividade concernentes ao encerramento das atividades de recebimento,

am



CEARAPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



Handwritten signature and initials.

armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe e sua transferência para a nova área no CIPP.

- (ii) Escolha do parceiro vinculada a oportunidades de negócios definidas e específicas (assim considerada a formação de parceria societária);

Aqui se faz importante que os potenciais parceiros apresentem oportunidades de negócios definidos e específicos, e que serão objeto de exploração da futura sociedade a ser constituída, conforme as premissas mínimas definidas nos presentes autos.

- (iii) Justificada a inviabilidade de procedimento competitivo

Nesse caso, embora o rol de empresas que detenha as características necessárias e apontadas conforme acima delineado não seja extenso, não se pode afirmar pela inexistência de competitividade no setor.

Por meio da supramencionada consultoria que *Port of Rotterdam* realizou para a CEARAPORTOS, obtivemos o que segue:

“O mercado de armazenamento de tanques é caracterizado por diferentes players, incluindo empresas nacionais (estatais), operadores de Tancagem independentes e terminais de Tancagem dedicados. A lista abaixo fornece uma visão geral dos 20 maiores players mundiais, com base na capacidade do terminal de Tancagem, que varia entre aproximadamente 46 milhões de m³ (top 1) a 6 milhões de m³ (top 20) (em itálico estão as empresas estatais):

1. *IVG Caverns*
2. *Sinopec*
3. *Vopak*
4. *CNPC*
5. *Oiltanking*
6. *Kinder Morgan*
7. *PetroChina*
8. *Buckeye*
9. *NuStar*

Handwritten signature and the number 76.

10. Magellan
11. Transpetro/Petrobras
12. Sinochem
13. Valero
14. Saudi Aramco
15. Saldanha/Milnerton/CEF Group
16. Enterprise
17. CLH
18. IMTT
19. VTTI
20. Philadelphia Energy Solutions

É importante observar que, embora muitas empresas estatais estejam incluídas nesta lista, elas não são relevantes para o Pecém, pois não oferecem serviços de armazenamento de tanques a outros players. Nesta lista, a brasileira Petrobras/Transpetro é a 11ª, com um total de aproximadamente 10 milhões de metros cúbicos. De fato, a Transpetro é a maior operadora do terminal de tanques no Brasil”.

Abaixo, segue a lista de todos os terminais de tanques maiores que 150.000 m³ no Brasil:

Figura 10 - Terminal operadores no Brasil (larger than 150000 m³)

Brazilian Tank Terminals					
Name	Company	City	State	Capacity (m ³)	No. of Tanks
Ageo Terminais	Ageo Terminais	Santos	SP	216.000	118
Cattalini Terminais, Terminal 1	Cattalini Terminais Ltda	Paranagua	PR	290.000	88
Decal Suape Terminal	Decal	Suape	PE	156.000	12
Terminal Dow Química Guarujá	Dow Chemical	Guarujá	SP	200.000	30
Miramar - Docas do Pará	ria	Belem	PA	206.847	92
Petrobras Macaé FSO	Petrobras	Macaé	RJ	317.975	
Terminal Angra dos Reis	Transpetro	Angra dos Reis	RJ	978.066	17
Terminal de Barueri	Transpetro	Barueri	SP	209.549	25
Terminal de Cabunaso	Transpetro	Macaé	RJ	489.968	12
Terminal de Cubatao	Transpetro	Cubatão	SP	164.400	15
Terminal de Guamaré	Transpetro	Guamaré	RN	261.152	14
Terminal de Guararema	Transpetro	Guararema	SP	1.010.454	12
Terminal de Guarulhos	Transpetro	Guarulhos	SP	161.526	16
Terminal de São Caetano do Sul	Transpetro	São Caetano do Sul	SP	222.592	19
Terminal Ilha d'Água	Transpetro	Rio de Janeiro	RJ	185.066	18
Terminal Madra de Deus	Transpetro	Madra de Deus	BA	658.110	49
Terminal Osorio	Transpetro	Tramandai	RS	847.067	18
Terminal Paranguá	Transpetro	Paranagua	PR	204.134	36
Terminal São Francisco do Sul	Transpetro	São Francisco do Sul	SC	483.820	9
Terminal São Sebastião	Transpetro	São Sebastião	SP	2.011.671	43
Terminal Campos Eliseos	Transpetro	Rio de Janeiro	RJ	364.055	8
Terminal Aratu	Ultracargo	Aratu	BA	282.790	102
Terminal Santos	Ultracargo	Santos	SP	301.300	175
Terminal Suape	Ultracargo	Suape	PE	182.000	39
Santo André	Utingas	Santo André	SP	222.592	19
Almeida Terminal	Vopak	Santos	SP	161.617	112
Total				10.728.751	

Source: TankTerminals.com; Tank Storage Magazine

19, X 77

Desta forma, neste quesito, não se pode falar de inviabilidade de procedimento competitivo, pelo que ENTENDEMOS NECESSÁRIA A REALIZAÇÃO DE PROCEDIMENTO COMPETITIVO, em cujo bojo sejam aplicados os princípios aplicáveis ao procedimento de licitação, conforme passamos a apontar.

4.1. DA APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS APLICÁVEIS À LICITAÇÃO

Viável, portanto, a competição, temos que, acerca da forma de escolha do parceiro, a Lei nº. 8.666, de 21 de junho de 1993, assim como as regras substitutivas da Lei 13.303/16 acerca da matéria, estabeleceram os objetivos e os princípios gerais que disciplinam as licitações e os contratos administrativos.

O intuito maior destes normativos foram, de certa maneira, moralizar a Administração, os negócios públicos e os contratos administrativos em todos os níveis. Para tanto, o legislador estabeleceu os dois principais objetivos da licitação: a seleção da melhor proposta e o oferecimento de igualdade de oportunidades aos participantes.

Assim, quando se verifica a necessidade de a Administração contratar, realiza-se a licitação, visto estar adstrita aos princípios da isonomia e da moralidade, visando garantir igualdade de oportunidade para todos os interessados em contratarem com a Administração, objetivando assegurar efetivamente a aplicação ao princípio da impessoalidade.

Outro requisito é a seleção da melhor proposta, que será realizada segundo critérios objetivos previamente estabelecidos, levando-se em conta as propostas apresentadas por interessados que pretendem contratar com a entidade obrigada a licitar e que atenderem ao seu chamamento, promovido mediante o instrumento convocatório disciplinador de todo os procedimentos - o edital.

Entretanto, como apresentado acima, a Lei nº. 8.666/93, assim como as regras substitutivas da Lei 13.303/16 acerca da matéria – instituídas para estabelecer normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a **obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações** – prevêm uma série de condições preliminares (tais como o projeto básico aprovado pela autoridade competente, o orçamento, e a previsão de recursos orçamentários) e de previsões editalícias



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



Handwritten signature

obrigatórias (tais como a modalidade, o regime de execução, o tipo da licitação, critério de aceitabilidade dos preços unitário e global, critério de reajuste, limites para pagamento de instalação e mobilização para execução de obras ou serviços, condições de recebimento do objeto da licitação e condições de pagamento, incluindo cronograma de desembolso, por exemplo) que **não são aplicáveis à escolha de um parceiro para instituição de contrato societário com a Administração**, e assim, **devem tais regras serem aplicada APENAS NO QUE COUBER, principalmente quanto aos seus princípios supramencionados, como a impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da eficiência, da proibidade administrativa, da economicidade, do desenvolvimento nacional sustentável, da vinculação ao instrumento convocatório, da obtenção de competitividade e do julgamento objetivo.**

Legal e cabível ao caso, portanto, a realização da **CHAMADA PÚBLICA** na qual sejam aplicados **os princípios gerais estabelecidos pela Lei 8.666/93 e pelo artigo 31 da Lei 13.303/16**, principalmente no que concerne à **Habilitação das empresas interessadas sem se tornar Parceira(s)**, com as exigências de **habilitação jurídica, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira, e regularidade fiscal e trabalhista**, e do **JULGAMENTO POR CRITÉRIOS OBJETIVOS PREVIAMENTE DEFINIDOS.**

Entende-se a Chamada Pública como **um procedimento onde a Administração Pública conclama a sociedade (interessados) a participar do certame, sempre com fulcro nas disposições do inciso XXVII do artigo 22 e inciso XXI do artigo 37 da Constituição Federal, já acima mencionados, e mediante os princípios previstos para a licitação pública.**

Com base nas diretrizes constitucionais e legais, por meio de um procedimento faz-se a chamada pública dos interessados, deixando claro que seriam considerados aqueles que, dos habilitados, apresentarem a melhor proposta.

No presente caso, o instrumento da Chamada Pública tem como objetivo **selecionar como Parceira(s) empresa(s) previamente habilitada(s), ou seja, que demonstre(m) ser habilitada(s) para atrair recursos e aportar ao Projeto know how na Instalação, Operação e Manutenção de Terminal de Granéis Líquidos, no CIPP, e que apresente as melhores projeções técnicas e financeiras.**

Nesse sentido, pode-se inferir que a referida Chamada Pública será utilizada para selecionar um projeto dentre os apresentados por entidades privadas **com vistas à**

Handwritten signature



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



celebração de termos de parceria (acordo de acionistas e demais aplicáveis na Constituição da Sociedade de Propósito Específico – SPE), consoante a autorização legal respectiva.

Neste sentido, a própria Constituição Federal, no mesmo artigo 37 já mencionado, que trata da Administração Pública em geral, estão contidos os artigos XIX e XX:

“XIX – somente por lei específica poderá ser criada autarquia e autorizada a instituição de empresa pública, de sociedade de economia mista e de fundação, cabendo à lei complementar, neste último caso, definir as áreas de sua atuação; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

XX - depende de autorização legislativa, em cada caso, a criação de subsidiárias das entidades mencionadas no inciso anterior, assim como a participação de qualquer delas em empresa privada”;

Destarte, a Constituição Federal distingue, em seu artigo 37, de forma clara, as situações de (i) **criação de sociedades das quais o Poder Público é sócio** (empresas públicas, sociedades de economia mista e fundações, além de suas subsidiárias) – o que atrelou à necessidade de **autorização legislativa**, na forma dos incisos XIX e XX– e as situações de (ii) **contratação de obras, serviços, compras e alienações** – o que atrelou à necessidade de **processo licitatório**, na forma do inciso XXI.

Entende-se, portanto, que a criação de nova sociedade, de propósito específico, tendo como sócia empresa de economia mista, como no caso da CEARÁPORTOS – ainda antes da promulgação da Lei das Estatais, que disciplinou o artigo 173 da Constituição Federal – independe da realização de processo licitatório, na forma do artigo 37, XIX da Constituição Federal, aplicando-se as regras da Lei nº. 8.666/93 e da nova Lei 13.303/2016 à escolha do parceiro apenas naquilo que couber, estando tal participação atrelada à necessidade de autorização legislativa.

A lei das Estatais, 13.303/2016, já mencionada, estipulou de forma explícita:

“Art. 2º. A exploração de atividade econômica pelo Estado será exercida por meio de empresa pública, de sociedade de economia mista e de suas subsidiárias.



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



151
[Signature]

§ 1º. *A constituição de empresa pública ou de sociedade de economia mista dependerá de prévia autorização legal que indique, de forma clara, relevante interesse coletivo ou imperativo de segurança nacional, nos termos do caput do art. 173 da Constituição Federal.*

§ 2º. *Depende de autorização legislativa a criação de subsidiárias de empresa pública e de sociedade de economia mista, assim como a participação de qualquer delas em empresa privada, cujo objeto social deve estar relacionado ao da investidora, nos termos do inciso XX do art. 37 da Constituição Federal.*

§ 3º. *A autorização para participação em empresa privada prevista no § 2º, não se aplica a operações de tesouraria, adjudicação de ações em garantia e participações autorizadas pelo Conselho de Administração em linha com o plano de negócios da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas respectivas subsidiárias”.*

No caso da CEARÁPORTOS, está essa autorizada, por lei, a participar de sociedades empresárias em fase de instalação no Estado do Ceará, senão vejamos:

“LEI Nº 13.355, de 05.09.03 (DO 08.09.03)

Autoriza a Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARAPORTOS, a formar coligações com sociedades empresárias, na forma que indica.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO CEARÁ

Faço saber que a Assembleia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º. Fica a Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARAPORTOS, autorizada a:

I - coligar-se com sociedades empresárias que tenham estabelecimento instalado ou em fase de instalação no Estado do Ceará, na forma prevista no art. 1.099 do Código Civil;

[Signature]



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



II - ter simples participação em sociedades empresárias que tenham estabelecimento instalado ou em fase de instalação no Estado do Ceará, na forma prevista no art. 1.100 do Código Civil;

III - admitir, em seu capital, coligação ou simples participação de sociedades empresárias que tenham estabelecimento instalado ou em fase de instalação no Estado do Ceará, na forma prevista nos incisos anteriores.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não alcança o controle da Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARAPORTOS, por sociedade empresária, na forma prevista no art. 1.098 do Código Civil.

Art. 2º. A Assembleia Geral da Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARAPORTOS, deliberará sobre a escolha das empresas, a forma das relações de capital e a quantidade de ações envolvidas em cada relação, observadas as disposições legais aplicáveis, inclusive o Código Civil e a Lei Federal no 6.404, de 15 de dezembro de 1976, ouvido preliminarmente, em cada oportunidade, o Conselho Estadual de Desenvolvimento Industrial-CEDIN.

Parágrafo único. Os atos da Assembleia Geral da Companhia de Integração Portuária do Ceará - CEARAPORTOS, para os efeitos deste artigo, serão publicados no Diário Oficial do Estado, com todos os dados referentes às operações referidas no caput, devidamente registrados nas Atas respectivas.

Art. 3º. Sem prejuízo do disposto na Lei Estadual nº 12.536, de 22 de dezembro de 1995, esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ, em Fortaleza, em 05 setembro de 2003.

Segundo referida lei, a escolha das empresas, a forma societária e a quantidade de ações de cada parte envolvida (CEARÁPORTOS e Parceiro) deve se dar pela Assembleia Geral da CEARÁPORTOS.



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



1530
[Signature]

De toda forma, tem-se que o Estatuto Social da CEARÁPORTOS prevê, em seu Artigo 7º, a competência da sua Assembleia Geral para autorizar a Companhia a participar no Capital de outras Sociedades:

“Parágrafo 2º. – Compete privativamente à Assembleia Geral:

(...) VII – autorizar a Companhia a participar no capital de outras sociedades;
(...)

Parágrafo 3º. – Para aprovação das matérias previstas no Parágrafo 2º. deste artigo, é necessário o voto afirmativo de acionistas que representem no mínimo 51% (cinquenta e um por cento) do capital social com direito a voto, (...).”

Assim, imprescindível que exista, antes da formação da Sociedade de Propósito Específico – SPE, aprovação, em Assembleia Geral, para que a CEARÁPORTOS participe no capital da mesma, mediante aprovação com voto afirmativo de acionistas que representem no mínimo 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto, o que, na prática, quer dizer que há necessidade de aprovação do ESTADO DO CEARÁ, detentor da maioria do capital da CEARÁPORTOS.

Ademais, a mesma Assembleia Geral da CEARÁPORTOS deverá realizar a escolha das empresas, a forma societária e a quantidade de ações de cada parte envolvida (CEARÁPORTOS e Parceiro).

Como a lei determina que **“a Assembleia Geral da Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARAPORTOS, deliberará sobre a escolha das empresas”**, deve o referido procedimento ser levado ao crivo da Assembleia Geral mencionada, juntamente com as demais matérias pertinentes (autorização para participação, forma de associação, e quantidade de ações – ou seja, que a modelagem aqui apresentada seja aprovada na sede da Assembleia Geral da CEARAPORTOS).

4.2. DA PARTICIPAÇÃO DA SECRETARIA DA INFRAESTRUTURA DO ESTADO DO CEARÁ (ADMINISTRAÇÃO DIRETA) NO PROCEDIMENTO

Conforme se depreende da modelagem supra explicitada, teremos a realização de procedimento para a seleção de potenciais parceiros privados, detentores de experiência

[Signature]



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



154
991

comprovada, para participar da constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE) junto a Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARÁPORTOS, por sua vez uma Sociedade de Economia Mista, integrante da Administração Indireta do Estado do Ceará.

A Administração Indireta está prevista no artigo 4º, inciso II, do Decreto-lei 200-1967, compreendendo as seguintes entidades dotadas de personalidade jurídica própria: autarquias, fundações públicas, empresas públicas e sociedades de economia mista. Tais entidades tem capacidade específica para melhorar a execução de determinados serviços, auxiliando o Poder Público.

No tocante à personalidade jurídica, todas as entidades da Administração Indireta são criadas como pessoas jurídicas, podendo ser tanto de direito público como de direito privado, sempre de acordo com o caso, sendo a CEARÁPORTOS, como se sabe, uma pessoa jurídica de direito privado, embora regida por algumas normas do direito público.

Considera-se sociedade de economia mista "a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, criada por lei para a exploração de atividade econômica, sob a forma de sociedade anônima, cujas ações com direito a voto pertençam em sua maioria à União ou a entidade da Administração indireta". Tais entidade buscam a exploração econômica, que seja de interesse do Estado. Vale dizer que isso não se define como um serviço público, podendo essa exploração ser feita, também, por particulares, a fim de não violar o princípio da livre concorrência.

Além disso, para sua regulação, estabelece o art. 4º do Decreto-lei 200 que as entidades serão vinculadas ao Ministério de cuja área de atuação estiver enquadrada sua principal atividade, de modo que haverá um intenso controle estatal exercido pelo Poder Executivo, com a única finalidade de garantir que a entidade criada não se desvie dos fins para os quais foi designada, e por isso, sujeita-se ao princípio da especialização. No âmbito federal esse controle denomina-se supervisão ministerial. Já no âmbito estadual e municipal as entidades descentralizadas recebem o controle das secretarias, e denomina-se de tutela administrativa.

De todo modo, é necessário que estas entidades tenham autonomia administrativa, embora sejam ligadas ao Estado. Logo elas têm, para tanto, patrimônio próprio e orçamento público.

991

84

Estipula, nesse sentido, a Lei 13.303/2016:

“Art. 89. O exercício da supervisão por vinculação da empresa pública ou da sociedade de economia mista, pelo órgão a que se vincula, não pode ensejar a redução ou a supressão da autonomia conferida pela lei específica que autorizou a criação da entidade supervisionada ou da autonomia inerente a sua natureza, nem autoriza a ingerência do supervisor em sua administração e funcionamento, devendo a supervisão ser exercida nos limites da legislação aplicável”.

Assim, temos que, no caso, a CEARÁPORTOS – sendo vinculada à SEINFRA, que exerce sobre esta tutela administrativa, com a finalidade de garantir que a entidade criada não se desvie dos fins para os quais foi designada – detém autonomia administrativa, patrimônio e orçamento próprio.

Entendemos, desta forma, que o procedimento objeto do presente processo deverá ser dar pela CEARÁPORTOS, para Seleção de Potenciais Parceiros Privados, detentores de experiência comprovada, para participar da Constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE) – que terá como sócios o(s) Parceiro(s) selecionado(s) e a CEARÁPORTOS – visando o Desenvolvimento de Projetos, a Implantação, a Operação e Manutenção de Infraestruturas e Sistemas para a Carga e Descarga de Navios com Gases e Combustíveis derivados de Petróleo.

Entretanto, necessário mencionar que o ESTADO DO CEARÁ, através da sua SECRETARIA DA INFRAESTRUTURA – SEINFRA, esteja ciente e de acordo com a modelagem prevista, EMBORA NÃO DETENHA QUALQUER PARTICIPAÇÃO DIRETA NO PROCEDIMENTO DE ESCOLHA DO PARCEIRO, em razão de:

- (i) Seu interesse no certame, tendo em vista seu comprometimento institucional na transferência da atual operação de Carga, Descarga e Armazenamento de Combustíveis Líquidos Derivados de Petróleo do Porto do Mucuripe para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém;
- (ii) Sua titularidade no direito sobre os imóveis (ou da maior parte dos imóveis) que deverão ser disponibilizados para a Operação pretendida pela SPE, e que **deverão ser objeto de procedimento próprio de Concessão de Direito Real de Uso para a CEARAPORTOS;**



156
grf

(iii) Sua titularidade sobre a maioria das ações que constituem a CEARÁPORTOS, e, portanto, o controle exercido pelo Estado sobre a Companhia.

4.3. DA PARTICIPAÇÃO DE CONSÓRCIOS

O CONSÓRCIO, nesse contexto entendido como o modo de organização empresarial disciplinado pelo artigo 278 e seguintes da Lei 6.404/76 (Lei das Sociedades Anônimas) – ou seja, aquele constituído entre empresas privadas para executar determinado empreendimento e/ou participar de procedimento licitatório – trata-se de uma integração horizontal entre empresas, a estabelecer uma relação de coordenação de interesses anônimos, visando a um fim específico e comum.

Importante ressaltar que tal NÃO ENVOLVE A CONSTITUIÇÃO DE UMA PESSOA JURÍDICA DISTINA DOS CONSORCIADOS (o consórcio não tem personalidade jurídica). Destina-se a um objetivo certo e dirigido, e tem como essência a autonomia recíproca daqueles que se associam e compartilham de um mesmo objetivo empresarial.

Através de um contrato de consórcio, determinado número de pessoas formaliza uma associação de interesses, visando a criar obrigações recíprocas e específicas condições que possibilitem o atingir de determinada finalidade empresarial comum que provavelmente não seria alcançada através da capacidade individual de cada uma delas, seja por motivos de ordem técnica, seja devido a razões econômico-financeiras.

A fim de incrementar a competitividade, o artigo 33 da Lei de Licitações permite que o edital admita a oferta de propostas através de consórcios. Assim, torna-se possível que empresas diversas, detentoras de atributos específicos, conjuguem interesses e formulem uma proposta unitária para a Administração.

A possibilidade de participação de empresas em consórcio, nos procedimentos licitatórios, em vista da crescente complexidade dos mesmos, como é o caso do presente procedimento, tem sido usual.

A autorização para participação de consórcio reveste-se de natureza discricionária: cabe à Administração, em vista das peculiaridades do certame, decidir acerca da matéria. O que se dá, por óbvio, no momento interno da criação e definição do Edital.

1570
pr2

No presente caso, considerando a complexidade das atividades envolvidas no Projeto que se pretende executar a partir da SPE a ser constituída, entende-se como uma necessidade a ampliação da competitividade e de possibilidade de obtenção de melhores Propostas, a aceitação de Propostas por Consórcios de Empresas.

Neste sentido, passamos a considerar o que segue:

4.3.1. Da forma de participação das empresas consorciadas na SPE

Normalmente, a participação em Consórcios em licitações para contratação, pela Administração, para execução de Obras e/ou Serviços, se dá de duas formas:

(i) O Consórcio pré-formatado conforme exigência do Edital (que normalmente exige um termo de compromisso de formação de Consórcio), quando vencedor da licitação, mediante formação definitiva do Consórcio por meio de Contrato devidamente registrado nos órgãos competentes – embora não tenha personalidade jurídica – passa a ter capacidade contratual e postulativa, e inscrição própria no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas, e assim firma contrato com a Administração, adquirindo obrigações para com a Administração, sem prejuízo da responsabilidade solidária, perante a Administração, e entre si, das empresas consorciadas; ou

(ii) Os entes consorciados – empresas privadas – que tiveram o objeto da licitação a si adjudicado constituem uma pessoa jurídica de natureza estritamente privada, através de uma Sociedade de Propósito Específico (o Edital normalmente assim exige, nesse caso), SPE que, por sua vez, firma contrato com a Administração, e que terá responsabilidade perante esta, restando a obrigação das empresas sócias (antes consorciadas) dependente da forma societária com que se organizaram (normalmente limitadas às suas quotas ou ações).

Veja-se que, no primeiro caso, não há formação de entidade com personalidade jurídica, ficando as empresas consorciadas responsáveis diretamente perante a Administração pelas obrigações firmadas pelo Consórcio. No segundo caso, como há formação de uma sociedade com personalidade jurídica própria, o Consórcio desaparece e as empresas consorciadas limitam a sua responsabilidade à sua participação na Sociedade de



15/8
19/12

Propósito Específico-SPE, que, por sua vez, absorverá as obrigações perante a Administração.

No presente caso, como se trata de certame para selecionar Parceiro(s) para constituir, em conjunto com a CEARÁPORTOS uma Sociedade de Propósito Específico-SPE, admitida a participação de empresas em Consórcio para se tornarem o referido Parceiro(s), entendemos **que as empresas consorciadas vencedoras devem firmar o Termo de Acordo de Acionistas e demais instrumentos cabíveis diretamente com a CEARÁPORTOS**, e ao fim tornarem-se sócias, de forma direta, da SPE com a CEARÁPORTOS, **devendo ser exigido que as empresas participantes em Consórcio declarem o compromisso de que assinarão os documentos de instituição de Parceria e demais aplicáveis, como o Acordo de Acionistas, caso se tornem vencedoras.**

4.3.2. Da limitação da quantidade de empresas no consórcio

Embora, quando admitida a participação de Consórcio, seja excepcional a limitação a um número específico de empresas para integrarem os Consórcios, em algumas oportunidades tal limitação faz-se necessária, consideradas as especialidades distintas que haverá de ter na execução dos serviços.

Tal foi comum, por exemplo, nas contratações ligadas às obras para a Copa do Mundo, senão vejamos:

“Deve ser justificada a limitação excepcional quanto ao número de empresas a integrarem consórcios, quando seja admitida a participação destes em processo licitatório

Denúncia formulada ao Tribunal trouxe notícia acerca de possíveis irregularidades na Concorrência Internacional 010/2010, realizada pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – (Infraero), cujo objeto consistiu na contratação de empresa para execução das obras e serviços de engenharia para reforma, ampliação e modernização do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Tancredo Neves – Confins. Dentre tais irregularidades, estaria o impedimento, mediante cláusula do edital norteador do certame, da participação de consórcios, o que poderia, para a unidade técnica, restringir o caráter competitivo do certame. Ao ser ouvida a respeito, a Infraero alegou que tal medida foi adotada tendo em conta

19/12



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



159
BMX

diversos problemas incorridos em contratações efetuadas recentemente com consórcios, com muitos problemas advindos daí. Por conseguinte, demandou a entidade autorização do Tribunal para que, em caráter excepcional, aceitasse a formação de consórcios com no máximo três empresas, sendo tal excepcionalidade estendida aos demais empreendimentos vinculados à Copa do Mundo e de incumbência da estatal. No caso da obra de Confins, ainda para a Infraero, o número de três seria justificável, pois no empreendimento haveria três especialidades distintas: obras civis, sistemas eletromecânicos e sistemas eletroeletrônicos. Ao examinar a matéria, a unidade instrutiva destacou, inicialmente, que a participação de consórcios seria discricionariedade para a Administração, em face de dispositivo constante da Lei 8.666/1993 (art. 33), e em linha com a jurisprudência do TCU, na qual, como regra geral, o Tribunal tem decidido que, “por ausência de previsão legal, é irregular a condição que estabeleça número mínimo ou máximo de empresas participantes no consórcio”. Seriam, então, duas situações: por um lado, permitir ou não a participação de empresas em consórcio, estaria dentro da discricionariedade concedida à Administração; por outro, caso permitida a participação de consórcios, não caberia à Administração estabelecer condições não previstas expressamente na Lei. Todavia, no caso concreto, para a unidade técnica seria “perfeitamente aceitável a limitação do número de empresas consorciadas, em caráter excepcional, impedindo a pulverização de responsabilidades”, considerando-se, ademais, a importância das obras, necessárias à infraestrutura aeroportuária para a Copa do Mundo de 2014. Ao concordar com as análises da unidade técnica, o relator enfatizou que a Infraero deverá, em cada caso concreto, justificar a decisão por eventual limitação a um número máximo de empresas integrantes em consórcios, quando seja admitida a participação destes em processo licitatório pela empresa, razão pela qual propôs que se expedisse determinação à entidade nesse sentido, o que foi acolhido pelo Plenário. Precedentes citados: 312/2003, 1297/2003 e 1454/2003, todos do Plenário. Acórdão n.º 718/2011-Plenário, TC-000.658/2011-1, rel. Min. Valmir Campelo, 23.03.2011”.

Considerando, desta forma, a necessidade de atingimento dos objetivos específicos do presente Projeto, quais sejam, as concernentes ao encerramento das atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, Ceará, mediante Projeto que viabilize e atraia a

89

BMX



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



160
grt

transferência dos referidos estabelecimentos para a nova área adequada, disponibilizada no Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, entendemos que a pulverização exacerbada das responsabilidades dentro da futura Sociedade de Propósito Específico – SPE poderá ser prejudicial ao atingimento de tais objetivos.

Desta forma, o número de empresas de cada Consórcio será limitado ao número de especialidades a serem previstas na execução da Proposta de Projeto a ser apresentada pelo referido Consórcio.

4.3.3. Da proporção de participação de cada consorciado

Segundo a Lei 8.666/93:

Art. 33. Quando permitida na licitação a participação de empresas em consórcio, observar-se-ão as seguintes normas:

(...)

III - apresentação dos documentos exigidos nos arts. 28 a 31 desta Lei por parte de cada consorciado, admitindo-se, para efeito de qualificação técnica, o somatório dos quantitativos de cada consorciado, e, para efeito de qualificação econômico-financeira, o somatório dos valores de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação, podendo a Administração estabelecer, para o consórcio, um acréscimo de até 30% (trinta por cento) dos valores exigidos para licitante individual, inexigível este acréscimo para os consórcios compostos, em sua totalidade, por micro e pequenas empresas assim definidas em lei;

(...)".

Efetivamente, não faz sentido que uma empresa, com uma qualificação mínima para execução do objeto do Edital, tenha uma participação maior e desproporcional em relação a sua consorciada, que detém a maior parte da qualificação, mas que terá menor participação na Sociedade de Propósito Específico a ser constituída.

Assim, deverá a participação de cada empresa Consorciada, na SPE, estar obrigatoriamente vinculada às suas qualificações técnicas e financeiras.

2
grt

4.4. DO PROCEDIMENTO

Considerando tudo quanto posto no presente Relatório, principalmente quanto a aplicação dos princípios gerais estabelecidos pela Lei 8.666/93 e pelo artigo 31 da Lei 13.303/16 no procedimento a ser realizado para seleção do Parceiro(s), apresentamos a proposta para o Procedimento da Chamada Pública, abaixo justificada, conforme documentos anexados ao presente:

4.4.1. Realização de Audiência Pública

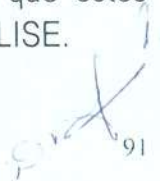
No sentido de atender ao princípio da transparência, será realizada uma Audiência Pública sobre o assunto, concedida pelo Diretor Presidente da CEARÁPORTOS, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis da data prevista para a publicação do edital da Chamada Pública, e divulgada, com a antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis de sua realização, pelos mesmos meios previstos para a publicidade da Chamada Pública, à qual terão acesso e direito a todas as informações pertinentes e a se manifestar todos os interessados, nos moldes do que previsto no artigo 39 da Lei 8.666/93.

4.4.2. Nomeação da COMISSÃO DE ANÁLISE

Inicialmente, em razão da manifestação da Procuradoria Geral do Estado, no sentido de que a Comissão Central não tem competência para executar o Procedimento por si, e que deverá ser conduzido pela CEARÁPORTOS, importante se faz nomear, ANTES DA REALIZAÇÃO DO PROCEDIMENTO propriamente dito, uma COMISSÃO DE ANÁLISE que irá analisar o Cumprimento das Exigências de Habilitação, e, posteriormente, julgar a Pontuação Técnica e Comercial (Econômica) das Propostas apresentadas no Procedimentos.

Importante que tal Comissão seja composta por atores que detenham conhecimento técnico a respeito da problemática apresentada, da modelagem firmada, e principalmente dos Projetos das quais foram extraídas as PREMISSAS objeto do certame.

Assim é que, ato contínuo a aprovação da modelagem e determinação de realização do procedimento, a CEARÁPORTOS, ao realizar a nomeação para a Comissão, solicite aos órgãos relacionados, tais quais a SEINFRA, e até mesmo a própria PGE, que estes indiquem profissionais que possam fazer parte da referida COMISSÃO DE ANÁLISE.



4.4.3. Habilitação das empresas (ou consórcio de empresas) interessadas

Nesta fase, a partir de documentos de Habilitação exigidos conforme os critérios técnicos e legais aplicáveis, a COMISSÃO DE ANÁLISE procederá a pré-seleção dos potenciais parceiros privados, a partir da verificação do preenchimento das exigências de Habilitação, que estão assim resumidos:

- Experiência comprovada em terminais de tancagem (em operação ou em desenvolvimento) com capacidade mínima de 200.000 m³ de produtos derivados de petróleo, por terminal, de maneira segura, eficiente e sustentável;
- Capacidade de trabalhar para terceiros e operar como um player independente.

Os critérios de pré-qualificação de empresas que tenham a **capacidade de trabalhar para terceiros** e **de operar como um player independente** tem como objetivo evitar o monopólio de mercado, em que o operador tem atividades correlatas, ou com o fornecimento do produto, ou com a distribuição dos mesmos.

No caso de player independente, sua atividade única é a operação, podendo assim, criar maior competitividade e abrir mercado para diversos fornecedores e distribuidores.

No caso do Porto do Mucuripe, por exemplo, somente a Petrobras e Raizen possuem Tancagem em Mucuripe e detêm juntas 75% do mercado, o que gera um desequilíbrio na concorrência e na competitividade.

Ademais, a capacidade atual do Porto do Mucuripe está aquém da necessidade de abastecimento do Estado do Ceará, sendo importante que o(s) Parceiro(s) Privado(s) detenha(m) capacidade de instalar terminais de tancagem em quantidade suficiente para abastecimento de combustíveis do Estado.

Após, as empresas pré-selecionadas receberão a solicitação de documentos que comporão seu Projeto, a serem analisados por critérios objetivos, tais quais: análise de mercado; estratégia comercial; valor econômico da proposta; capacidade de investimento; Gestão ambiental; Monitoramentos Ambientais; Eficiência; e Adaptabilidade.

4.4.4. Seleção do Parceiro





103
gnf

A CEARÁPORTOS, pela COMISSÃO DE ANÁLISE, analisará os Projetos e decidirá pelo desenvolvimento, ou não, do negócio e a consequente formação da parceria e constituição da SPE, sendo que a seleção final dos parceiros privados será feita após o resultado da auditoria técnica, jurídica, contratual e econômico-financeira, a ser realizada pela na documentação referente aos Projetos selecionados, SEGUNDO OS CRITÉRIOS OBJETIVOS apontados.

Importante mencionar que a CEARÁPORTOS, por si e/ou pela COMISSÃO DE ANÁLISE devidamente nomeada, se considerar necessário, poderá solicitar esclarecimentos e/ou documentação adicional, ou mesmo convocar para a realização de entrevistas, objetivando complementar as informações já apresentadas, posto não se tratar de contratação rígida de determinada obra ou serviço, mas de uma celebração de parceria societária, que, embora tenha propósitos específicos e objetivos de interesse público, terá caráter de exploração econômica, e regência de Direito Privado, conforme acima bem delineado.

Para escolher um operador de terminal de classe mundial que seja capaz de operar de forma segura, eficiente e sustentável, bem como de atrair os maiores volumes de carga a serem manuseados no Pecém, é importante avaliar bem todas propostas que CEARAPORTOS irá receber.

Portanto, critérios claros e objetivos foram preparados. Abaixo, segue o resumo dos Critérios de Seleção de propostas:

A avaliação das propostas poderá ser feita através de pontuação.

Um total de 100 pontos foi dividido em: 70 pontos para a proposta financeira e 30 pontos para a proposta técnica. Isto é detalhado para abordar tópicos relevantes para o projeto do terminal de tanque, da seguinte forma:

Este critério de seleção é recomendado para permitir um julgamento bem equilibrado das propostas, otimizando o retorno financeiro com o conhecimento do mercado do operador, a capacidade de garantir volumes e suas operações seguras e sustentáveis.

O critério de seleção detalhado encontra-se em anexo a este relatório.

4.4.5. Formalização da Parceria

gnf
93



164
SMT

Após a finalização do procedimento, e escolhido eventual(is) Parceiro(s) e o consequente Projeto(s) por ele(s) proposto para instituição de SPE, a CEARÁPORTOS e o(s) Parceiro(s) selecionado(s) assinarão um Termo de Compromisso, seguido da celebração do Acordo de Acionistas e demais documentos precedentes, assim como dos atos de instituição e Estatuto Social da SPE, tudo devidamente negociado, mas sempre obedecendo aos critérios e premissas objeto do Procedimento da Chamada Pública.

Deve estar claro, desde sempre, novamente, que a participação da CEARÁPORTOS na futura Sociedade de Propósito Específico – SPE seja a mínima possível, mas que garanta, em sede de Acordo de Acionistas, e/ou outros instrumentos aplicáveis, no mínimo:

- (i) O cumprimento do OBJETIVO PÚBLICO DESTE PROJETO, qual seja, o encerramento das atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, Ceará, com a viabilidade e atratividade para transferência dos referidos estabelecimentos para o CIPP– inclusive mediante preços competitivos no recebimento, armazenagem, mistura, controle de qualidade e expedição a serem cobrados para as distribuidoras – e evitando o aumento não razoável de preços de combustível ao consumidor final;
- (ii) O cumprimento dos objetivos do ESTADO DO CEARÁ para o CIPP, quais sejam, de atração de investimentos privados com a finalidade de se obter investimentos adicionais em infraestrutura e superestrutura; know-how específico e experiência necessária para desenvolver as atividades respectivas; fluxos de carga adicionais; atividade econômica adicional e geração de riquezas (empregos, impostos, etc.);
- (iii) Que a atividade portuária a ser desenvolvida a partir do Projeto o seja de modo mais eficiente e aderente aos objetivos e planejamentos do Terminal Portuário do Pecém (CEARÁPORTOS);
- (iv) Que as premissas apontadas no presente relatório como essenciais à execução do Projeto sejam devidamente cumpridas.

94

5. CONCLUSÃO

Pelo presente relatório, temos que:

- (i) Faz-se imprescindível a modelagem de um Projeto para solução da necessária transferência dos estabelecimentos de base para recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP localizados no Mucuripe para nova área adequada localizada no CIPP, com a atração de investimentos privados, em razão da conhecida escassez de recursos públicos;
- (ii) Compete à CEARÁPORTOS, em razão de sua atividade e objetivos, o desenvolvimento de Projeto junto à iniciativa privada, para que se realizem os investimentos necessários para que as operações consequentes sejam viabilizadas através do Terminal Portuário do Pecém e fazendo com que a transferência mencionada seja atrativa assim como dever ser o presente “Projeto Tancagem”, a ser implantado no Complexo Industrial e Portuário do Pecém;
- (iii) Os objetivos do presente Projeto – além dos objetivos gerais para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, de atração de investimentos privados com a finalidade de se obter investimentos adicionais em infraestrutura e superestrutura; know-how específico e experiência necessária para desenvolver as atividades respectivas; fluxos de carga adicionais; atividade econômica adicional e geração de riquezas (empregos, impostos) – são os concernentes ao encerramento das atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, Ceará, mediante viabilidade e atratividade da transferência dos referidos estabelecimentos para a nova área adequada, disponibilizada no Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP, através de operador único de terminal de tancagem, que permitirá o livre acesso ao terminal a quaisquer distribuidoras que almejem comercializar combustíveis no Estado do Ceará, nos termos da regulação aplicável da Agência Nacional do Petróleo, Gás, Natural e Biocombustíveis – ANP, e;

10/11



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



166
grf

- (iv) Existe viabilidade técnica e operacional para transferência do terminal de tancagem do porto do Mucuripe para o Porto do Pecém;
- (v) A modelagem adequada para a efetivação do Projeto é a instituição de uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, sob a forma de uma Sociedade Anônima, entre Parceiro(s) Privado(s) e a CEARÁPORTOS, esta com uma participação mínima que garanta, em sede de Acordo de Acionistas, e/ou outros instrumentos aplicáveis, pelo menos:
- a) O cumprimento do OBJETIVO PÚBLICO DESTE PROJETO, qual seja, o encerramento das atividades de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, Ceará, com a viabilidade e atratividade para transferência dos referidos estabelecimentos para o CIPP– inclusive mediante preços competitivos no recebimento, armazenagem, mistura, controle de qualidade e expedição a serem cobrados para as distribuidoras – e evitando o aumento não razoável de preços de combustível ao consumidor final;
- b) O cumprimento dos objetivos do ESTADO DO CEARÁ para o CIPP, quais sejam, de atração de investimentos privados com a finalidade de se obter investimentos adicionais em infraestrutura e superestrutura; know-how específico e experiência necessária para desenvolver as atividades respectivas; fluxos de carga adicionais; atividade econômica adicional e geração de riquezas (empregos, impostos, etc.);
- c) Que a atividade portuária a ser desenvolvida a partir do Projeto o seja de modo mais eficiente e aderente aos objetivos e planejamentos do Terminal Portuário do Pecém (CEARÁPORTOS);
- d) Que as premissas apontadas no presente relatório como essenciais à execução do Projeto sejam devidamente cumpridas.
- (vi) Legal e cabível ao caso realização de uma CHAMADA PÚBLICA na qual sejam aplicados os princípios gerais estabelecidos pela Lei 8.666/93 e pelo artigo 31 da Lei 13.303/16, com as exigências de habilitação jurídica, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira, e regularidade fiscal e

grf 96



CEARÁPORTOS

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ



trabalhista, e do julgamento por critérios objetivos previamente definidos com objetivo de SELECIONAR COMO PARCEIRA(S) empresa(s) previamente habilitada(s), ou seja, que demonstre(m) ser habilitada(s) para atrair recursos e aportar ao Projeto *know how* na Instalação, Operação e Manutenção de Terminal de Granéis Líquidos, no CIPP, e que APRESENTE O MELHOR PROJETO, mediante as melhores projeções técnicas e financeiras, procedimento o qual:

- a) o ESTADO DO CEARÁ, através da SEINFRA deverá estar ciente e de acordo com a modelagem prevista, embora não detenha qualquer participação direta no procedimento de escolha do parceiro;
- b) serão aceitas Propostas realizadas por Consórcios de Empresas, sendo que: as empresas consorciadas vencedoras devem firmar o Termo de Acordo de Acionistas e demais instrumentos cabíveis diretamente com a CEARÁPORTOS, e ao fim tornarem-se sócias, de forma direta, da SPE com a CEARÁPORTOS; o número de empresas participantes do consórcio será limitado ao número de especialidades a serem previstas na execução da Proposta de Projeto a ser apresentada pelo Consórcio; a participação de cada empresa Consorciada, na SPE, deverá estar obrigatoriamente vinculada às suas qualificações técnicas e financeiras;
- c) será precedido de Audiência Pública e da Nomeação da COMISSÃO DE ANÁLISE;
- d) será executado em quatro fases, a saber: Recebimento dos documentos de habilitação das empresas (ou consórcio de empresas) interessadas, Análise da documentação, Seleção do parceiro e Formalização da parceria.

Pecém - São Gonçalo do Amarante (CE), 22 de junho de 2017.

Beatriz Canamary
Diretora de Implantação e Expansão/
CEARÁPORTOS

Débora de Borba Pontes Memória
Assessora Jurídica da Presidência /
CEARÁPORTOS



108
prf

PARECER TÉCNICO

Por todos os fundamentos apontados no presente Relatório, entendemos que a Modelagem aqui proposta é a mais adequada tecnicamente para atendimento das finalidades do Projeto apresentado, tudo em caráter opinativo e não vinculante aos gestores respectivos.

Pecém - São Gonçalo do Amarante (CE), 22 de junho de 2017.



Beatriz Canamary
Diretora de Implantação e Expansão/ CEARÁPORTOS

PARECER JURÍDICO

Por todos os fundamentos apontados no presente Relatório, entendemos que a Modelagem aqui proposta é a mais adequada juridicamente para atendimento das finalidades do Projeto apresentado, e atende ao que fora determinado pela Procuradoria Geral do Estado, tudo em caráter opinativo e não vinculante aos gestores respectivos.

Pecém - São Gonçalo do Amarante (CE), 22 de junho de 2017.



Débora de Borba Pontes Memória
Assessora Jurídica da Presidência / CEARÁPORTOS