

AUDIÊNCIA PÚBLICA TANCAGEM – QUESTIONAMENTOS E SUGESTÕES

PETROBRAS, EM 28/07/2017

Em respeito a minuta do Edital de chamada pública, divulgado em 19 de julho, gostaríamos de dirimir algumas dúvidas:

1- Como será realizada a operação, dado que a ANP por meio do ofício 0631 de 2013 informou que não pode haver operação de regas e de derivados simultaneamente?

O projeto deverá apresentar uma operação viável. As autorizações perante a ANP serão de responsabilidade da SPE. Além disso, foi realizado estudo que conclui tanto que as operações simultâneas são possíveis, como durante a obra. O Estudo é parte integrante do Edital deste Certame.

2- Como será realizado o atendimento do mercado de gás natural durante o período de obra, dado que a AO determina que as operações do píer de GNL devem ser interrompidas durante qualquer obra?

O projeto deverá apresentar uma operação viável. As autorizações perante a ANP serão de responsabilidade da SPE.

3- Não conseguimos identificar nenhum terminal em que é compartilhada a operação com FSRU e derivados. Peço informar como isso será tratado.

Existem sim alguns exemplos no mundo, na Ásia (Malásia), Europa (Holanda), entre outros. O projeto deverá apresentar uma operação viável.

4- No edital é informado que a SPE terá preferência nas operações. No nosso contrato é informado que as operações de GNL tem prioridade. Como isso será tratado?

O contrato atual com a Petrobras nessa condição tem vigência até junho de 2018.

5- Já houve alguma análise de risco informando que o compartilhamento é viável? Caso positivo, peço detalhar quais as salvaguardas solicitadas.

Sim, existem dois estudos, sendo um deles parte integrante da Chamada Pública.

6- Quem será responsável pela AO e LO do terminal, e pelo cumprimento das condicionantes ambientais?

A SPE será responsável.

7- Como será compatibilizado o direito da Petrobras na escolha do seu operador (conforme previsto no Contrato) e o Processo de Chamada Pública, que tem por objetivo atribuir à SPE que será criada a incumbência de ser o operador único do Terminal Portuário de Pecém (item 5.9 da minuta do Edital)?

O contrato entre CEARAPORTOS e Petrobras tem vigência com esta condição até junho de 2018.

EM 21.08.2017, COMPLEMENTA

Em respeito a audiência Pública realizada no dia 2 de agosto, além das dúvidas enviadas previamente, para as quais aguardamos respostas, gostaríamos de acrescentar outros questionamentos e sugestões:

8 - Como será regida a utilização dos equipamentos da Petrobras do píer, especialmente as defensas, os ganchos de amarração e a rampa de acesso aos navios (gangway), e como será tratada a questão dos custos de manutenção, bem como a responsabilidade por danos aos equipamentos?

O contrato entre CEARAPORTOS e Petrobras tem vigência com esta condição até junho de 2018.

9- Dada a possibilidade apontada no edital de que o vencedor poderia construir outra solução para o terminal de GNL, por que não abrir essa possibilidade para líquidos, dado que o investimento seria consideravelmente menor?

Não se aplica, de acordo com a justificativa e modelagem do Projeto.

SP COMBUSTÍVEIS, EM 28/07/2017

Antes, contudo, a SP COMBUSTÍVEIS, vem parabenizar o Estado do Ceará pela iniciativa que, sendo realizada de forma adequada, será de grande valia para a sociedade cearense e o setor de combustíveis no Estado do Ceará, severamente prejudicados pela insegurança de rumo existente até o momento.

PRELIMINARMENTE

A SP COMBUSTÍVEIS é uma empresa cearense com atuação no mercado regional de distribuição de combustíveis. Detém, a exemplo de outras empresas distribuidoras, um conjunto de instalações no entorno do Porto do Mucuripe associadas à respectiva operação de distribuição de combustíveis claros, em conformidade com o que dispõe a Resolução ANP de nº 42/2011.

As dificuldades da SP COMBUSTÍVEIS em atender a demanda de mercado do Estado do Ceará, aumentaram consideravelmente nos últimos anos devido à situação de insuficiência de armazenagem do Mucuripe.

A insuficiência de espaço de armazenagem no Mucuripe é resultado de reiterada decisão do Governo do Estado do Ceará, através dos Decretos 31.034/2012 e 31.728/2015, que determinou a remoção do parque de tancagem de combustíveis derivados de petróleo existente no Porto do Mucuripe e a sua realocação no Complexo Industrial e Portuário do Pecém ("CIPP") e impede a adequação das instalações ali existentes.

A SP COMBUSTÍVEIS estima que seria necessária uma tancagem superior a 120.000 m³, para atender as suas necessidades de distribuição reprimidas.

Frise-se que, apesar de todo o seu esforço, a SP COMBUSTÍVEIS ainda não conseguiu realizar a transferência da sua base de distribuição para o CIPP, uma vez que, até a data de hoje, não se verificaram as premissas necessárias e estabelecidas nos Decretos publicados pelo Governo do Estado do Ceará, ainda que tenha firmado, em 2013, o termo de compromisso previsto pelo Decreto Estadual de nº 31.034 e tenha firmado, em 2014, um Protocolo de Intenções para implantação, por sua própria conta e risco, de uma base de distribuição nas proximidades do Porto do Pecém.

Tal impossibilidade decorre exclusivamente do fato de que até hoje o Estado do Ceará não promoveu a cessão onerosa para a SP COMBUSTÍVEIS e demais Sociedades Empresárias atualmente com operação no Mucuripe, de área destinada exclusivamente à instalação de estabelecimentos de base ou operação envolvendo recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros, tudo conforme os Decretos que tratam da transferência compulsória do Mucuripe para o CIPP.

Fazem-se as considerações acima, para deixar claro a essa Comissão de Análise que a SP COMBUSTÍVEIS, enquanto distribuidora localizada no Porto do Mucuripe e obrigada a se transferir para o CIPP e decidida a construir nesse complexo sua própria base de distribuição, é diretamente interessada no processo de Chamada Pública em curso.

FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Em face da exiguidade do tempo para análise do instrumento de Chamada Pública 01/2017, a SP COMBUSTÍVEIS requer, sem prejuízo das indagações abaixo especificadas, que lhe seja concedido prazo suplementar para análise integral do processo, bem como agradece que lhe seja dado acesso e cópia dos seguintes documentos e/ou processos:

O prazo para análise do Edital e apresentação da documentação de habilitação a partir da publicação da Chamada Pública foi estendido de 15 dias para 45 dias.

- Processo Administrativo 2237807/2017 que subsidia autorização para que a CEARAPORTOS participe de sociedades empresárias em fase de instalação no Estado do Ceará;

O processo administrativo é público.

Portaria que nomeou a COMISSÃO DE ANÁLISE que será responsável pela condução do presente procedimento e pela análise das Propostas apresentadas na Chamada Pública nº 001/2017- CEARÁPORTOS

Será publicada em DOE.

- Modelo da Carta de Apresentação dos Documentos de Habilitação;

Será Anexo à Chamada Pública.

- Critérios de Avaliação dos Projetos;

Será Anexo à Chamada Pública.

- Desenhos de arranjo geral; localização de braços na plataforma; braços de carregamento; pipe rack; memorial Descritivo CIPP-MD-6000-ARG-00-VBA2-000-R02;

Será Anexo à Chamada Pública.

- Estudo de Viabilidade Porto do Pecém;

Será Anexo à Chamada Pública.

- Minuta de Termo de Compromisso;

Será Anexo à Chamada Pública.

Sem prejuízo de outras questões que se coloquem após a análise dos documentos acima indicados ou outros a que vier a ter acesso, a SP COMBUSTÍVEIS indica preliminarmente as seguintes dúvidas e sugestões:

DÚVIDAS E SUGESTÕES

Com base na leitura do instrumento de Chamada Pública, interpretamos como premissas que o objetivo público do projeto é 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.

Entendemos, do mesmo modo, que o certame visa selecionar parceiro privado, detentor de experiência comprovada com o qual a CEARAPORTOS se pretende associar mediante a constituição de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) para (i) desenvolvimento de projetos, (ii) implantação, operação e manutenção de infraestruturas e sistemas para a carga e descarga de navios com gases (GNL e GLP) e combustíveis derivados de petróleo e outros produtos que tenham sinergia, (iii) transporte por dutos, (iv) preparação de áreas para implantação de tancagens de um terminal aquaviário, (v) instalação de tanques, (vi) instalação de um manifold de distribuição para tancagens próprias ou de terceiros, (vii) instalação de dutos de distribuição para despachos diversos para as bases de operações de empresas distribuidoras de GLP e de combustíveis derivados de petróleo e (viii) outros negócios conexos, no Porto do Pecém e seu Retroporto no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

Em face de ambas as considerações acima, as principais dúvidas da SP COMBUSTÍVEIS, quanto ao objeto da parceria, estão associadas aos seguintes aspectos:

a) todos os carregamentos e descarregamentos de Combustíveis Derivados Líquidos de Petróleo, GLP que utilizem os Berços 3 e 4 do Píer 2 do Terminal Portuário do Pecém, bem como os transportes dutados entre o Píer 2 e o Manifold de Distribuição no Retroporto, e também entre o Manifold de Distribuição no Retroporto até os Tanques de armazenamento de graneis líquidos próprios ou de terceiros, serão operados unicamente pela SPE objeto da Chamada Pública.

b) será feita a instalação de um manifold de distribuição para tancagens próprias ou de terceiros e instalação de dutos de distribuição para despachos diversos para as bases de operações de empresas distribuidoras de GLP e de combustíveis derivados de petróleo;

c) será feita disponibilização com ônus, de área para a instalação de Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem e Manifold de Distribuição, 15 ha de área no Retroporto do Porto do Pecém, cuja localização serão definidas pelo PROPONENTE, porem dentro da poligonal irregular formada pelas seguintes coordenadas (x=521756,14 e y=9606632,53); (x=523568,86 e y=9604525,80); (x=523162,86 e y=9604171,11) e (x=521347,94 e y=9606279,69).

Assim sendo, pergunta-se:

01) É correto entender que a Chamada Pública se propõe a viabilizar no CIPP duas linhas de atividade, sendo a primeira, descarga e transporte de graneis líquidos¹ e a segunda, a recepção e estocagem de combustíveis?

Não se trata de duas linhas de atividades separadas, e sim uma operação global a ser realizada por um único operador. Além da descarga e transporte, recepção e estocagem de combustíveis, inclui-se a expedição das cargas.

02) Em sendo positiva a resposta, pergunta-se: a empresa interessada em ser o parceiro privado selecionado para as atividades de descarga e transporte de graneis líquidos, está obrigada a instalar o Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem ou poderá apenas desenvolver as atividades descarga e transporte de graneis líquidos?

O objeto do Certame visa a seleção de um potencial parceiro privado, detentor de experiência comprovada para constituição de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) com a CEARÁPORTOS, para o desenvolvimento de projetos, a implantação, a operação e manutenção de infraestruturas e sistemas para a carga e descarga de navios com gases (GNL e GLP) e combustíveis derivados de petróleo e outros produtos que tenham sinergia, no transporte por dutos, na preparação de áreas para implantação de tancagem em um terminal, 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.

03) Em qualquer das hipóteses acima, quais serão objetivamente os ônus referidos genericamente para a disponibilização da área para instalação do Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem a que estará sujeito o parceiro privado?

Está definido no Anexo II do Edital da Chamada Pública a ser publicado.

Quanto à área onde deverá se instalar o Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem, pergunta-se:

04) A área indicada na poligonal irregular formada pelas seguintes coordenadas (x=521756,14 e y=9606632,53); (x=523568,86 e y=9604525,80); (x=523162,86 e y=9604171,11) e (x=521347,94 e y=9606279,69) está contida nos aproximadamente 88 ha. que compõem a área abrangida pelo TUP PECÉM conforme o Contrato de Adesão nº 113/2016/ANTAQ?

A área não está dentro do TUP Pecém.

05) Não sendo abrangida, prevê-se a hipótese de criação de um novo TUP no Pecém na forma de Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem, com o compartilhamento das infraestruturas de acostagem existentes no TUP PECÉM?

Não há necessidade de criação de um novo TUP. Isso pode ser apresentado pela Proponente em seu Projeto.

06) Quem é o atual proprietário ou detentor da área indicada na poligonal irregular formada pelas seguintes coordenadas (x=521756,14 e y=9606632,53); (x=523568,86 e y=9604525,80); (x=523162,86 e y=9604171,11) e (x=521347,94 e y=9606279,69)?

A poligonal é irregular. Preferencialmente, o projeto deverá ser implantado em área já de posse do Estado (mapa para identificação das áreas é anexo ao Edital).

07) Partindo da hipótese de que essa área seja de propriedade do Estado do Ceará e não da CEARAPORTOS, já está definida a natureza da relação jurídica que se pretende aplicar na cessão para implantação do Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem?

Haverá uma concessão de direito real de uso da área para a CEARAPORTOS e desta para a SPE.

Quanto ao Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem, entendemos a partir da leitura do Edital, que o mesmo deverá coexistir com tanques de armazenamento de graneis líquidos de terceiros (fora do polígono do Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem), uma vez que está prevista a instalação de dutos desde o manifold de distribuição para despachos diversos para as bases de operações de empresas distribuidoras de combustíveis derivados de petróleo. Assim sendo, indaga-se:

08) É correto o entendimento de que modelo faculta a que as empresas distribuidoras de combustíveis derivados de petróleo que venham a construir bases de operação no CIPP apenas utilizem os serviços associados às atividades de descarga e transporte de graneis líquidos? Ou de alguma forma estão obrigadas a utilizarem dos serviços do Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem previsto no Edital?

Busca-se evitar ineficiência de operações, bem como redundância de área de retroporto para armazenamento de carga – Terminal de Tancagem e bases para distribuidoras – devido ao duplo manuseio da carga e construção de superestrutura adicional.

Entretanto, não se propõe a proibição de arrendamento de áreas portuárias para construções e operações de bases de distribuidoras. O que se propõe é viabilizar a livre concorrência a todas as distribuidoras autorizadas pela ANP que almejem comercializar combustíveis no Estado do Ceará e outras regiões, o que só é legalmente possível por meio de operador de terminal.

No caso de arrendamento de áreas portuárias para construções e operações de bases de distribuidoras, será obrigatório que essas bases sejam supridas exclusivamente através do operador (SPE).

Como os projetos deverão ser atrativos para as distribuidoras, os projetos poderão oferecer alguns benefícios, tais como:

- a) O operador do terminal de tanques poderá oferecer tanques dedicados no terminal de Tancagem como uma opção para os seus usuários. Isso significa que os distribuidores alugarão um número específico de tanques do operador e que será para uso exclusivo (o operador do terminal é responsável pelas operações). Isso também pode ser combinado com tanques multiusos, onde o usuário não aluga um tanque específico, mas apenas a capacidade / volume de armazenamento de um tanque ao operador.

Essa combinação de ambos os modelos de negócios poderá atrair proprietários de carga distintos.

- b) O operador de terminal de tanques oferece um braço de carregamento dedicado para cada distribuidor. Entretanto, haverá a opção de o distribuidor instalar seu day- tank à jusante do Terminal de Tancagem. Poderá também haver acordo comum entre distribuidores para uso combinado do mesmo braço de carregamento.

Vide Ofício nº. 144/2016/DG-ANP, de 16 de Dezembro de 2016, anexo.

O Edital prevê que o Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem deverá se instalar numa área de 15 ha. contida na poligonal irregular já referida e cuja escolha da localização exata caberá à proponente. Entretanto, o Edital não indica onde as empresas distribuidoras de combustíveis derivados de petróleo que se interessarem por instalar as suas bases no CIPP (em especial as que estão sendo compulsoriamente transferidas do Mucuripe para o Pecém) deverão estar localizadas. Assim sendo, pergunta-se:

09) As bases de operações de empresas distribuidoras de combustíveis derivados de petróleo atualmente instaladas no Mucuripe que se pretendam instalar no CIPP deverão também estar contidas nesse mesmo polígono?

Essas bases não são objeto da presente Chamada Pública e o assunto será tratado somente após o término do processo de seleção do parceiro privado e assinatura do Acordo de Acionistas, se for o caso, dada a necessidade de haver sinergia física e operacional entre as atividades.

10) Se positivo, qual o tamanho da área que será destinado a cada empresa distribuidora ou ficará a cargo destas definirem a dimensão adequada? E qual o instrumento jurídico de cessão a ser utilizado?

Essas bases não são objeto da presente Chamada Pública e o assunto será tratado somente após o término do processo de seleção do parceiro privado e assinatura do Acordo de Acionistas, se for o caso, dada a necessidade de haver sinergia física e operacional entre as atividades.

11) O ônus para cessão dessas bases será semelhante ao ônus a ser cobrado para a cessão dos 15 ha. para a implantação do Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem?

Essas bases não são objeto da presente Chamada Pública e o assunto será tratado somente após o término do processo de seleção do parceiro privado e assinatura do Acordo de Acionistas, dada a necessidade de haver sinergia física e operacional entre as atividades.

12) Ainda, se positivo, que critério foi utilizado para que o Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem tenha precedência na escolha da localização exata dentro do polígono em relação às empresas distribuidoras de combustíveis, inclusive, no que se refere às empresas que estão sendo compulsoriamente transferidas do Mucuripe para o CIPP, como é o caso da SP COMBUSTÍVEIS?

Devido a sequência operacional e para possibilitar a descarga de navios com menor pressão de recalque. Além disso, para permitir o livre acesso a qualquer distribuidor autorizado pela ANP ao terminal.

Ademais, tomou-se como referência, modelos bem sucedidos aplicado no mercado internacional.

13) Quando se pretende promover a cessão onerosa dos imóveis para cada uma das empresas Distribuidoras instaladas no Mucuripe que pretenda se implantar no CIPP, de modo que, uma vez viabilizada a operação de descarga e transporte de graneis líquidos na forma da Chamada Pública, as operações de distribuição de combustíveis no CIPP por parte dessas empresas distribuidoras, possam ser também, pari passu, iniciadas?

Somente após o término do processo de seleção do parceiro privado e assinatura do Acordo de Acionistas, dada a necessidade de haver sinergia física e operacional entre as atividades.

VTTI, EM 03/08/2017

De uma maneira geral, a Ceará Portos precisa decidir se quer garantir ampla competição dentro do Ceará entre distribuidores de GLP e derivados ou se aceita que o porto do Pecém seja loteado como foi o de Mucuripe. Para isso precisa ter um operador independente recebendo navios e entregando para as distribuidoras indistintamente. Se todas as distribuidoras puderem acessar o píer, somente as de maior capacidade financeira vão fazê-lo, para manter concentrado o mercado como é hoje em Mucuripe. O argumento de que um único terminal geraria um monopólio com altos custos de tancagem não se sustenta pois a competição do terminal de Pecém é com as operações em São Luis e Suape entre outras. Se o terminal em Pecém for mais caro, a carga fluirá para os portos concorrentes.

Outro ponto importante é a transferência de riscos para o operador escolhido por questões que ele não maneja, como o relacionamento histórico (inclusive contratos) entre Ceará Portos e Petrobras, licenças, entre outros. Por isso é importante que ao operador escolhido seja garantido um prazo para entender o processo e avaliar a possibilidade e a forma de mitigação dos riscos.

O contrato entre CEARAPORTOS e Petrobras tem vigência até junho de 2018. Novas negociações irão contemplar as condições do projeto vencedor.

Segue a lista:

1. Prazo de qualificação também será usado para a formação de consórcios. Parece curto demais.

O prazo será estendido de 15 para 45 dias.

2. Empresas internacionais com registro no Brasil mas comprovação de tancagem, EBITDA etc. no exterior, podem se apresentar como uma só?

Sim. Empresas estrangeiras podem participar do Certame conforme itens 4.2.1.2 e 4.2.1.3 do Edital. As comprovações técnicas poderão ser apresentadas, conforme item 4.2.3.2 e as financeiras conforme item 4.2.4.2.

3. Migração gradual de Mucuripe para Pecém provocará entrega de quotas pela Petrobras nos dois pontos. Petrobras concordou?

Os fornecedores serão escolhidos por demanda de seus compradores.

4. A SPE somente poderá dar garantia de carga quando ela tiver a garantia de carga das distribuidoras. Há previsão no edital para esta condição?

O projeto deverá ser atrativo para as distribuidoras, que dependerá de tratativas comerciais entre o vencedor e seus clientes. A proponente deverá apresentar a projeção de carga pretendida conforme edital.

5. Operadores de terminais não têm carga. Após a criação da SPE precisam de tempo para buscar contratos antes de dar garantia de carga.

O projeto deverá ser atrativo para as distribuidoras, que dependerá de tratativas comerciais entre o vencedor e seus clientes. A proponente deverá apresentar a projeção de carga pretendida conforme edital.

6. Tancagem de distribuidoras ligadas ao píer é concorrência à tancagem da SPE. Não é possível ter os dois. Ceará Portos deve escolher.

O Edital não promove concorrência entre distribuidores e operadores, e sim, sinergia. As distribuidoras não terão acesso ao píer de forma direta, mas através do operador da Tancagem.

7. A Ceará Portos informou que aceitará investimentos da SPE em infraestrutura. Foi feita alguma análise regulatória sobre isso?

Sim.

8. A SPE terá exclusividade na movimentação dos produtos considerados pelo operador em sua proposta? Especialmente o GNL?

A carga apresentada pela Proponente vencedora será operada exclusivamente pela SPE. Com relação ao GNL, o contrato atual com a Petrobras nessa condição tem vigência até junho de 2018.

9. SPE somente com distribuidoras de GLP é uma forma de inviabilizar novas concorrentes. Com derivados claros idem.

Concordamos.

10. O contrato entre a Ceará Portos e a Petrobras para o uso do píer 2 prevê seu compartilhamento entre cargas de LNG e derivados de petróleo?

O compartilhamento não é sequer objeto do contrato entre CEARAPORTOS e Petrobras, que tem vigência até junho de 2018.

11. Em que ponto está a negociação com a Petrobras pelo uso conjunto do berço 4? Precisa ser resolvido pela Ceará Portos antes do bid.

O compartilhamento não é sequer objeto do contrato entre CEARAPORTOS e Petrobras, que tem vigência até junho de 2018.

12. Há vários riscos acima que não são manejáveis pelos proponentes. É possível que a garantia de carga seja dada após a mitigação destes riscos?

A carga mínima é risco alocado com o proponente vencedor, na forma do Edital. Outros eventuais riscos não previstos no Edital poderão ser negociados em acordo de acionistas.

SR. ALEXSANDRO MARIANO alexsandromc30@gmail.com, EM 08/08/2017

Gostaria de dirimir uma dúvida. A LubNor -- Petrbras -- será transferida juntamente com o parque de tancagem, como ficaria a situação da LubNor.

O assunto em questão não é objeto da presente Chamada Pública.

CATTALINI, EM 09/08/2017

Primeiramente apresentamos nossos cumprimentos pela iniciativa de avançar no processo de seleção de parceiro para a implantação de um terminal marítimo de combustíveis no Terminal Portuário do Pecém, iniciativa que encontra todo o aplauso e incentivo de nossa parte, na medida em que pretendemos participar de forma determinante na construção de mais uma alternativa logística de suprimento de combustíveis para a região de Fortaleza e para o Estado do Ceará.

Da análise da minuta do Edital e das discussões e apontamentos feitos na Audiência Pública realizada em 2/8 último, restam-nos alguns questionamentos e observações no sentido de contribuir com o bom andamento da Chamada Pública. Expomos:

REFERÊNCIA AO PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2237807/2017 - CHAMADA PÚBLICA

1) O Edital cita em sua abertura, no Item 1.2 e 5.3 (iv) o Processo Administrativo nº 2237807/2017. Neste último estabelece “que as premissas apontadas no processo administrativo como essenciais à execução do Projeto sejam devidamente cumpridas”. Quais seriam estas premissas? Seria necessário que estas fossem explicitadas ou dado acesso ao Processo Administrativo em referência.

PREÂMBULO –

1) ITEM 1.1 – Sugerimos a alteração da descrição: “ A COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO....., pretende explorar, por meio de uma Sociedade de Propósito Específico (“SPE”), um Projeto de Terminal de Tancagem”. Entendemos que o que se busca explorar é um Terminal de Tancagem de Granéis Líquidos e não “um Projeto”.

Projeto no sentido apontado é a descrição escrita e detalhada de um empreendimento a ser realizado. Assim, o que será explorado é o projeto apresentado pela Proponente vencedora.

Além disto é mencionado neste item que o terminal tem a finalidade “....de atender a demanda de combustível do Estado do Ceará e outras regiões (hinterlândia), explorando economicamente o Complexo Portuário do Pecém”. Para um perfeito entendimento do item, dever-se-ia incluir no Item 1.5.1 a definição do que se entende por Complexo Portuário do Pecém.

Acatado.

2) ITEM 1.5.1 (d) – Considerando-se: a especialização do berço 4 para graneis líquidos, dedicados e aparelhados para os produtos que se busca movimentar; os volumes presumíveis de movimentação no TUP Pecém, que ensejarão em taxa de ocupação de berço suficientes para a plena utilização deste berço; a busca de utilização de um único Prestador de Serviço Operacional para esta atuação e a impossibilidade de utilização alternativa de instalações de graneis líquidos no TUP Pecém, sugere-se substituir a palavra constante da definição de “PÍER 2”, “prioritário” por “exclusivo”.

PÍER 2 – Píer no Terminal Portuário do Pecém exclusivo para as operações com graneis líquidos (derivados de Petróleo, GLP, GNL e outros produtos que tenham sinergia).

3) ITEM 1.5.1 (e) – Caso seja a intenção da CEARÁPORTOS – acreditamos não haver impedimento legal ou regulatório - buscar viabilizar a implantação de Terminal Portuário de Uso Privado- TUP como Terminal de Tancagem de Granéis Líquidos, sugerimos substituir a titulação “TERMINAL AQUAVIÁRIO” no Edital, seguindo-se a nomenclatura da Lei 12.815/13 e Resolução ANTAQ 3.290/14 – Capítulo II – DAS DEFINIÇÕES, Atr. 2º, XIII. Assim sugerimos a seguinte redação: “TUP - Derivados de petróleo: Instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área de porto organizado e utilizada na movimentação, armazenagem e distribuição de combustíveis líquidos derivados de petróleo no Retroporto do Complexo Portuário do Pecém, destinados ou provenientes de transporte Aquaviário.”

Não há necessidade de criação de um novo TUP. Isso pode ser apresentado pela Proponente em seu Projeto.

Em relação a nomenclatura “Terminal Aquaviário”, faremos ajustes.

Deve-se observar que independentemente da criação ou não de um novo TUP, o TUP Pecém não pratica “Tarifas”, pois não é um porto público, mas sim “preços”. Sugerimos adequar a nomenclatura.

Acatado.

Além disto deve-se observar que a liberação da área da Tancagem para ser explorada apenas como aluguel dentro do TUP Pecém, poderá gerar consequências à atual autorização do ESTADO do Ceará. Pois, haverá a construção de ativos fixos por empresas privadas dentro de um TUP, os quais não integram a autorização deste, podendo permitir a compreensão pela ANTAQ de que a ESTADO/CEARÁPORTOS não está cumprindo suas obrigações de autorizado. Se esse for o entendimento da ANTAQ, poderá culminar em pedido de cassação da autorização, na forma da Resolução ANTAQ Nº 3.290/14.

A área será retirada do TUP Pecém, se necessário.

ESCOPO DE ATUAÇÃO –

1) A redação do objeto da SPE (ITEM 2.1.) não consta de forma expressa que as atividades de expedição ou distribuição de combustíveis, via carregamento de caminhões, também poderá ser desenvolvida pela SPE. Questionamos se a SPE poderá desenvolver as atividades relacionadas à distribuição de combustíveis e GLP, ou se essa parte da atividade será desenvolvida de forma exclusiva pelas

distribuidoras, em novo processo de escolha pública? Qual é a expectativa de prazo para este novo processo de escolha pública para seleção de distribuidoras?

O projeto a ser apresentado poderá incluir atividades com sinergia ao objeto da Chamada Pública desde que sejam jurídica, econômica, técnica e operacionalmente viável.

Quanto ao processo de escolha pública para seleção de distribuidoras, este não faz parte do objeto dessa Chamada Pública.

2) Qual será a política da CEARÁPORTOS para permitir que a SPE desenvolva a solução de distribuição de combustíveis e GLP?

O projeto a ser apresentado poderá incluir atividades com sinergia ao objeto da Chamada Pública desde que sejam jurídica, econômica, técnica e operacionalmente viável.

O escopo da SPE trata-se de uma operação global a ser realizada por um único operador, o que inclui a recepção marítima, descarga (ou carga), transporte, recepção, estocagem e expedição das cargas.

OBJETIVOS DO PROJETO –

1) Esclarecer objetivamente os conceitos do ITEM 5.3.(i)., tais como: viabilidade, atratividade, preços competitivos a serem cobrados das distribuidoras, evitar aumento não razoável de preços dos combustíveis ao consumidor final no sentido de dirimir conflitos entre o interesse público e o privado?

Será melhor detalhado em Acordo de Acionistas.

QUALIFICAÇÃO ECONÔMICA-FINANCEIRA –

1) Poderá ser comprovada através de empresas do mesmo grupo econômico da proponente, segundo o mesmo critério permitido para a comprovação de capacidade técnica (ITEM 4.2.3.2.)? Por exemplo, a proponente poderia ser uma subsidiária do grupo principal constituída com o objetivo de atender à Chamada Pública, mas servindo-se das comprovações econômico-financeiras de sua acionista?

Não, posto que diferentemente da capacidade técnica, a capacidade econômico-financeira não é facilmente transferida entre empresas do mesmo grupo econômico.

2) ITEM 4.2.4.4 - Qual a razão prática para estabelecer índice de liquidez geral para medir capacidade de robustez financeira na fase de habilitação? A sugestão é

substituir o índice de liquidez que não comprova a capacidade financeira de execução do projeto por capacidade de alavancagem que é a condição exigida pelo mercado financeiro na aprovação de linhas de crédito. Desta forma, entendemos que o indicador mais adequado é a geração de caixa, medida pelo LAJIDA, comparada à dívida líquida do proponente.

O Edital será ajustado.

3) Quanto ao ITEM 4.2.4.4.C. – esclarecer objetivamente o que se considera como ‘experiência anterior’ e ‘levantamento de capital em projetos de grande porte’.

O Edital será ajustado.

INTERVENÇÃO NA GESTÃO –

1) ITEM 5.3 - Esclarecer objetivamente quais são as hipóteses e as medidas de ‘intervenção na gestão’ da SPE que a CEARÁPORTOS pretende ter a fim de garantir os objetivos públicos do projeto, especialmente considerando que seja minoritária na sociedade. Isto porque, as definições dos “objetivos públicos” do Projeto, dos “objetivos do Estado do Ceará para o CIPP” e dos “objetivos e planejamentos do Terminal Portuário do Pecém” são genéricas demais. Sugerimos que tais objetivos sejam detalhados na forma de um Anexo ao Edital, para servirem de parâmetros de verificação quanto ao seu cumprimento pela SPE, em evidente benefício à segurança jurídica de todo o processo.

O Edital será ajustado e o Relatório de Justificativa e Modelagem que esclarecem os referidos termos será anexado.

LOCK-UP –

1) Reavaliação dos critérios de limitação para alteração societária na SPE:

a) O prazo de lock-up poderia ser reduzido de modo a limitar a transferência de ações somente durante o período dos investimentos (até que a SPE se torne operacional).

O lock-up previsto garante apenas que critérios básicos sejam cumpridos para segurança das operações da SPE, conforme item 5.13: (1) que não resulte em prejuízos à SPE; (2) que não comprometa a operação da SPE; e (3) que a SPE já esteja estruturada com os bens, tecnologia (*knowhow*), recursos humanos e financeiros necessários à adequada realização de seu objeto.

b) Retirar a limitação para negociação indireta das ações. Do modo como está previsto, a negociação indireta atinge também os acionistas do proponente, ao passo que deveria estar relacionada somente à SPE.

A limitação de negociação indireta das ações garante apenas que critérios básicos sejam cumpridos para segurança das operações da SPE, conforme item 5.13: (1) que não resulte em prejuízos à SPE; (2) que não comprometa a operação da SPE; e (3) que a SPE já esteja estruturada com os bens, tecnologia (*knowhow*), recursos humanos e financeiros necessários à adequada realização de seu objeto.

c) Estabelecer critérios objetivos para se avaliar o atendimento dos ITENS 5.13.1., 5.13.2. e 5.13.3.

Isso pode ser melhor detalhado no Acordo de Acionistas. O objetivo é dar segurança à continuidade das operações da SPE.

GNL –

1) Esclarecer objetivamente se a capacitação técnica para operação de GNL será levada em consideração para efeito da fase de habilitação (1ª etapa), uma vez que a apresentação de projeto (2ª etapa) para solução do GNL é facultativa.

Na fase de habilitação não será levada em consideração a capacitação técnica para operação de GNL. No entanto, será pontuada na fase de seleção do parceiro aquela proposta que apresentar solução para as operações com GNL e expertise para tal, conforme Anexo II – Critérios de avaliação dos projetos.

2) Esclarecer objetivamente quais critérios de diferenciação, na fase de seleção do parceiro (3ª etapa), para os proponentes que apresentarem a solução para o GNL (facultativa). Por exemplo, um proponente que não tenha experiência comprovada na operação de GNL pode apresentar um projeto tecnicamente melhor, tanto em termos de desenho como de execução, do que um proponente que tenha experiência comprovada na operação de GNL.

A apresentação do projeto conceitual de GNL será pontuada na fase de seleção do parceiro conforme Anexo II – Critérios de avaliação dos projetos.

3) Esclarecer objetivamente qual é o escopo para o atendimento do GNL (mesmo que facultativo). Limita-se à operação portuária ou estende-se à contratação da planta / unidade de regaseificação, venda e distribuição pelo sistema de gasoduto existente?

Depende do projeto a ser apresentado e das tratativas comerciais que poderão ser realizadas pela PROPONENTE. O edital está sendo adaptado para um melhor entendimento.

4) As instalações atuais destinadas ao GNL - e atualmente operadas pelo Sistema Petrobrás – serão colocadas à disposição da SPE para operação? Qual será o custo da disponibilização do sistema atual para a SPE? Para efeito de modelagem econômica, a partir de quando as instalações de GNL serão disponibilizadas para a SPE considerando que existe um operador atualmente?

As instalações atuais destinadas ao GNL (superestrutura) não são de propriedade do Estado.

4.a) Tendo em vista que o gasoduto é de propriedade da Petrobras, qualquer solução de suprimento e regaseificação do GNL obriga todos proponentes necessariamente a terem que negociar com a Petrobras. Esta abordagem da CEARÁPORTOS não causaria desorganização em eventual transição e aumento do poder de barganha da Petrobras?

O contrato entre CEARAPORTOS e Petrobras tem vigência até junho de 2018. Novas negociações irão contemplar as condições do projeto vencedor.

5) Não há garantias de que o processo de escolha do parceiro da CEARÁPORTOS na SPE vá operar o GNL, uma vez que o ESTADO pode prorrogar o contrato da Petrobrás para operação do GNL no berço 3 do Píer 2. Se isto acontecer depois do julgamento e definição final da pontuação das empresas, pode-se ter um vencedor por conta da inclusão da solução do GNL, que, na prática poderá não ter sido a melhor solução para as operações que realmente ocorrerão com derivados de petróleo. Como garantir que isto não ocorra?

O contrato entre CEARAPORTOS e Petrobras tem vigência até junho de 2018. Novas negociações irão contemplar as condições do projeto vencedor.

Além disso, a pontuação para a solução de GNL, existente em razão de que a solução ideal é a existência de um operador único, tem menor peso frente a diversos outros critérios a serem pontuados.

CONSÓRCIO –

1) Todos os participantes do consórcio deverão comprovar capacidade técnica, ou é possível habilitação com a comprovação técnica de apenas um dos consorciados?

O Edital será ajustado. Será possível a comprovação técnica por apenas um dos consorciados.

2) Pode um dos participantes do consórcio comprovar apenas a capacidade financeira (ITEM 3.5.7), por ser empresa que atue em outra área, ou mesmo um Banco, ou Fundos Private Equity?

O Edital será ajustado. Será possível a comprovação financeira por apenas um dos consorciados.

3) Caso o consórcio seja representado por um Joint Venture constituída para tal fim ou por uma empresa subsidiária, a comprovação financeira poderá ser feita através de seus sócios?

Sim. Neste caso, a Joint Venture será equiparada ao Consórcio, mas nesse caso os sócios da CEARAPORTOS deverão ser os sócios da Joint Venture ou da subsidiária, e não estas.

4)) Caso a proposta vencedora tenha sido apresentada por consórcio entre empresas, podem essas constituírem uma Joint Venture com vistas à participação na SPE com CEARÁPORTOS?

Deverá ser objeto do Acordo de Acionistas.

5) Considerando que o termo de compromisso de constituição de consórcio, assinado previamente à habilitação, deve apresentar os percentuais de participação de cada empresa na futura SPE (ITEM 3.5.3.), qual será o percentual atribuído para a CEARÁPORTOS no momento inicial, e como será o critério de seu estabelecimento?

A participação da CEARAPORTOS na SPE será definida no modelo de negócio do projeto a ser apresentado pela PROPONENTE. O compromisso de constituição do Consórcio não deverá inicialmente prever participação da CEARAPORTOS sendo que esta será distribuída proporcionalmente à participação dos consorciados, na ocasião da constituição da SPE.

6) Sugerimos que o ITEM 3.5.10. também deva vedar a participação indireta de uma empresa em mais de uma proposta ou consórcio.

Acatado.

COMENTÁRIOS GERAIS –

1) No ITEM 6.3.2. falta mencionar o critério de 'complementaridade das operações' (6.4.3.a.)

Será ajustado.

2) Os requisitos para a negociação da minuta do Estatuto Social e do Acordo de Acionistas deveriam fazer parte do edital, a fim de que o proponente possa analisar as expectativas da CEARÁPORTOS com relação à sua participação acionária, em especial, com a pretensão de direito de intervenção na empresa.

Será incluído um Termo com Condições Essenciais para o Acordo de Acionistas aos anexos do Edital.

3) Caso cada proponente faça a sua proposta de compensação pela área (ITEM 5.8.7), como será feita a equalização das propostas e pontuadas estas diferenças?

Conforme Anexo II – Critérios de Pontuação a ser disponibilizado na publicação do Edital.

4) Pelo que compreendemos da apresentação da Audiência Pública, o prazo para apresentação dos projetos será de cerca de 30 dias após a comunicação da habilitação. Considerando tal prazo, nos parece que o projeto esperado pela CEARÁPORTOS seja absolutamente preliminar e conceitual, dada a impossibilidade de obtenção de necessárias anuências de órgãos reguladores e fiscalizadores, p.e. ANP, Antaq e Corpo de Bombeiros. Esclarecer objetivamente qual o nível de detalhamento esperado pela CEARÁPORTOS para a fase de apresentação dos projetos?

O projeto poderá ser apresentado em nível conceitual mas que tenha o modelo de negócios definido.

O prazo para apresentação dos projetos será revisto.

5) Qual o critério objetivo de seleção dos projetos sob o ponto de vista técnico, à vista da exiguidade de tempo mencionada acima? Preocupa-nos, como comentado na apresentação da Audiência Pública, por exemplo, que a taxa de ocupação de solo (maior relação m^3 de tanques / m^2 de área) seja elemento de avaliação do projeto, na medida em que um projeto conceitual que apresente boa relação m^3/m^2 possa não ser exequível ou passível de aprovação junto aos órgãos reguladores e fiscalizadores; ou ainda, que a taxa de vazão de berço seja proposta de maneira muito otimista (sem a devida verificação) e posteriormente não seja atendida visto que pode haver limitação

no bombeamento por parte dos navios, já que o movimento marítimo do terminal será no sentido da recepção dutoviária.

O critério objetivo de seleção dos projetos sob o ponto de vista técnico será de acordo com Anexo II – Critério de Avaliação dos Projetos.

Os projetos serão avaliados em termos de viabilidade jurídica, econômica, técnica e operacional.

6) Pelo que compreendemos da apresentação da Audiência Pública, o prazo para assinatura do termo de compromisso será de cerca de 30 dias após a comunicação da seleção. Considerando tal prazo, nos parece que o termo de compromisso esperado pela CEARÁPORTOS seja absolutamente preliminar e assemelhado à uma carta de intenções, dada a impossibilidade de obtenção de necessárias aprovações junto aos órgãos reguladores e fiscalizadores, p.e. ANP, Antaq e Corpo de Bombeiros. Esclarecer objetivamente qual o nível de compromisso que será esperado pela CEARÁPORTOS para a assinatura do termo de compromisso?

O compromisso será o de realizar análises e estudos, bem como tomar todas as providências junto aos órgãos da Administração Pública para estruturar a SPE objeto do Projeto.

A obrigação da SPE de implantar e operar o Projeto fica condicionada ao resultado satisfatório dos respectivos estudos.

A minuta do Termo de Compromisso será anexa ao Edital.

RAÍZEN, EM 11.08.2017

Ref.: Audiência Pública – Projeto de transferência do parque de tancagem de combustíveis do Mucuripe, em Fortaleza, para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP

Prezado Sr. Secretário Lucio Ferreira Gomes,

Agradecemos, primeiramente, o convite para participação da Raízen Combustíveis S.A. (“Raízen”) na Audiência Pública, realizada no último dia 02 de agosto de 2017, cujo objetivo foi apresentar o projeto de parceria societária, ofertado publicamente pela

Companhia de Integração Portuária do Ceará - CEARÁPORTOS, para exploração de terminal de tancagem de graneis líquidos no Complexo Portuário do Pecém.

O intuito foi obter subsídios para dar andamento à Chamada Pública nº 001/2017. Diante disso, seguem as nossas contribuições que buscam colaborar no aprimoramento do projeto, visando, precipuamente, abranger o maior número de possíveis parceiros privados. Pretendemos, ainda, suprir algumas dúvidas que persistem, não solucionadas, aparentemente, pela primeira minuta de edital disponibilizada.

Optamos pelo formato de tabela para facilitar a visualização:

	Tema	Item	Contribuições
1	Qualificação técnica	4.2.3.1, 'a', 'b' 'c'	Nos termos da minuta de Edital, as proponentes deverão comprovar experiência, entre outras, nas seguintes atividades: (a) “implantação e operação de terminais com capacidade mínima de 200.000 m³ de tancagem estática em um único terminal de derivados de petróleo”; e (b) “carga e descarga de navios com combustíveis derivados de petróleo, com movimentação mínima de 2.000.000 m³/ano em um único terminal aquaviário”. Os volumes previstos no subitem 4.2.3.1, 'a' e 'b', da minuta de Edital mostram-se excessivamente elevados e difíceis de serem atingidos. Com efeito, não há, na prática, nenhuma distribuidora de combustíveis líquidos no país que tenha condição de comprovar o atendimento a esses requisitos em relação a “um único terminal”. Dessa forma, ao invés de se tratar de uma exigência apta a demonstrar a capacidade técnica da proponente, a exigência em comento revela-se, em verdade, prejudicial à participação de um maior número de interessados na Chamada Pública. Note-se, ademais, que nem mesmo no âmbito das licitações destinadas à outorga de arrendamentos portuários para movimentar graneis líquidos (combustíveis) a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (“ANTAQ”) tem previsto exigências de qualificação técnica dessa natureza. A título exemplificativo, no âmbito dos Leilões 07 e

08/2016, a comprovação de qualificação técnica dos proponentes estava limitada à apresentação de compromisso de pré-qualificação como operador portuário ou de contratação de operador portuário pré-qualificado para a realização das atividades de movimentação de granéis líquidos, sendo desnecessária a apresentação de atestados que demonstrassem a experiência prévia das proponentes.

Não fosse bastante, exige-se, concomitantemente aos quantitativos já delineados, a comprovação de “capacidade de oferecer tancagem para terceiros e operar como um player independente” (letra (c)).

Isto agrava e restringe ainda a competitividade do certame, excluindo deliberadamente as distribuidoras de combustíveis que não atuam como ‘operadores logísticos’ – os “players independentes” -, o que abrange todas as distribuidoras que atualmente atendem ao mercado do Estado do Ceará.

Portanto, esse racional não se justifica, seja por restringir o número de participantes (se não tornar praticamente deserta a chamada pública), seja por excluir quem já opera no Estado e detém conhecimento e expertise que interessariam indubitavelmente ao parceiro público, seja por não trazer efetivamente ganho de eficiência à operação, dado que qualquer operador deverá trabalhar pela maximização da rentabilidade do ativo.

Por outro lado, a possibilidade de participação de ‘operadores logísticos’ ditos independentes, mas que, comumente, têm em seu grupo econômico operações de traders de combustíveis, combinada com a limitação ou exclusão de distribuidores de combustíveis da participação no certame configuraria claramente um tratamento não isonômico, que deveria ser corrigido com o levantamento dessa limitação.

Diante do acima exposto, considerando que a comprovação dos requisitos de qualificação técnica previstos no subitem 4.2.3.1, ‘a’ e ‘b’, são excessivamente restritivos e podem inviabilizar, por completo, a participação de distribuidoras de combustíveis do certame, sugere-se:

			(1) a exclusão dessa exigência editalícia; ou, alternativamente, (2) uma redução substancial dos volumes previstos ¹ e exclusão da exigência de players independentes.
			Com referência aos volumes previstos no subitem 4.2.3.1, 'a' e 'b', a CEARAPORTOS, através de uma Consultoria, realizou estudos para identificar a capacidade de tancagem estática de derivados de petróleo em um único terminal, de operadores portuários no Brasil. O estudo identificou 26 terminais de tancagem com capacidade superior a 150.000m³, dos quais 20 terminais possuem capacidade superior a 200.000m³. Além disso, essa é a capacidade estática necessária para atender a demanda do que se espera do projeto. O critério de habilitação previsto no subitem 4.2.3.1, 'c', em que o proponente apresente capacidade de oferecer tancagem para terceiros e operar como um player independente, tem como objetivo, maximizar os ganhos de escala, reduzindo os custos operacionais no terminal e, além disso, permitir o livre acesso ao terminal a quaisquer distribuidoras que almejem comercializar combustíveis no estado do Ceará, permitindo uma maior competitividade na oferta de produtos e evitando monopólios ou oligopólios. Vide Ofício nº. 144/2016/DG-ANP, de 16 de Dezembro de 2016, anexo.
2	Gás Natural Liquefeito (GNL)	5.7	A partir da leitura do subitem 5.7, depreende-se que as proponentes terão a mera "alternativa" de apresentar projeto que considere operações com GNL. Apesar disso, avaliando outras disposições contratuais, como, por exemplo, os subitens 2.1 e 6.2.3, pode surgir a interpretação de que a implantação de infraestrutura para gases é obrigatória. Em vista da divergência identificada nas minutas, sugere-se que, ao aprimorá-las, esta D. Secretaria, em conjunto com a CEARAPORTOS, esclareça os efeitos da previsão de implantação de infraestrutura para gases na Proposta.

			Idealmente, recomenda-se que a minuta de Edital preveja que a implantação de infraestrutura de gases (GNL e GLP) constitui uma mera faculdade, não devendo sequer ser pontuada no momento de avaliação das Propostas. Isso se justifica pelo fato de que este aspecto pode constituir um fator limitador à participação no chamamento público. A rigor, caso se exija que a proponente possua experiências tão plurais (gases e derivados de petróleo), na prática, haverá imposição da constituição de consórcio, o que tende a restringir ainda mais o rol de potenciais participantes. No caso de se considerar essencial a implantação de infraestrutura de gases, sugerimos, então, que se avalie a possibilidade de dois chamamentos públicos distintos, levando à constituição de parcerias societárias diversas.
			Na fase de habilitação não será levada em consideração a capacitação técnica para operação de GNL. O ideal é que se tenha um Operador Único para que se tenha uma maior eficiência das operações portuárias. Por esta razão, será pontuada na fase de seleção do parceiro aquela proposta que apresentar solução para as operações com GNL e expertise para tal, conforme Anexo II – Critérios de avaliação dos projetos.
3	Participação em Consórcio	3.5.8 e 3.5.9	As disposições da minuta de Edital acabam por tornar inviável a associação, em consórcio, de pessoas jurídicas com experiências semelhantes. Isso se deve ao fato de que se exige que o número de consorciadas seja limitado “ao número de especialidades a serem previstas na execução da Proposta” (subitem 3.5.9). A previsão desta condição restritiva não apresenta qualquer vantagem aparente capaz de justificá-la e, dessa perspectiva, também não encontra amparo legal. Registre-se que o impedimento em questão inviabiliza a apresentação de Projetos com maior escala, que poderiam ser obtidos a partir do consórcio de empresas atuantes no mesmo segmento. A redução de escala — decorrente da limitação ao número de consorciadas — torna ainda mais difícil a participação no chamamento público e, portanto, também acaba por restringir a competição indevidamente.

			Diante disso, recomenda-se a exclusão dessa vedação, de modo que se admita a associação de pessoas jurídicas com <i>expertises</i> semelhantes.
			O Edital e anexos estão sendo objeto de melhoria a partir das sugestões e esclarecimentos apresentados.
4	Outorgas regulatórias (ANTAQ e ANP)	5.12.6	A minuta de Edital atribui à SPE a responsabilidade pela obtenção de todas as licenças, taxas e autorizações para a implantação e operação das infraestruturas e superestruturas. Apesar disso, é sabido que a CEARÁPORTOS detém autorização para a exploração de terminal privado em Pecém. Diante disso, seria importante esclarecer se, sobretudo no que se refere às outorgas regulatórias (ANTAQ/ANP), a CEARAPORTOS pretende transferir a titularidade de alguma de suas outorgas à futura SPE – até mesmo como forma de integralizar sua participação no capital social da nova pessoa jurídica – ou, do contrário, se também estas autorizações deverão ser obtidas exclusivamente pela futura SPE.
			As autorizações deverão ser obtidas pela futura SPE.
5	Regime jurídico de utilização das áreas	5.8.	O subitem 5.8 da minuta de Edital detalha uma série de infraestruturas que serão disponibilizadas pela CEARÁPORTOS para a SPE por meio de “contratos específicos e/ou outros instrumentos aplicáveis”, conforme Proposta da Proponente. Para que a Proponente tenha condições de formular adequadamente sua proposta, é imprescindível que (1) a proponente tenha acesso ao inventário completo dos bens cuja titularidade seja da CEARAPORTOS, mencionados de forma sucinta na relação que consta no subitem 5.8; (2) a CEARAPORTOS divulgue a estimativa do valor dos bens cujo uso será cedido para a SPE ou, ao menos, as diretrizes para precificação dos ativos; e (3) a minuta de Edital esclareça quais os instrumentos jurídicos que poderão ser manejados para viabilizar a transferência do direito de utilização dos ativos à SPE (aporte de bens pela CEARAPORTOS no capital da SPE, contratos de

			locação, contrato de cessão de direito real de uso etc.), pois, dado o valor dos investimentos envolvidos, é importante que, qualquer que seja o instrumento, exista estabilidade jurídica de longo prazo, para assegurar a devida amortização.
			1) A relação de bens indicada no edital é exaustiva; 2) O aporte da CEARAPORTOS na SPE só será negociado por ocasião do Acordo de Acionistas, quer seja por bens, direitos ou numerário. 3) Qualquer dos instrumentos jurídicos mencionados poderá ser utilizado, o que será negociado por ocasião do Acordo de Acionistas.
6	Acesso ao píer e Tancagem de terceiros	5.9.	O subitem 5.9 da minuta de Edital prevê que os carregamentos e descarregamentos até os tanques de armazenamento de granéis líquidos próprios ou de terceiros, “devem ser operados unicamente pela SPE”. Da análise dessa previsão, é possível depreender que outros eventuais terminais portuários deverão interligar suas operações aos dutos ou tanques operados “unicamente” pela SPE a fim de que possam ter acesso ao píer. Esse modelo, além de não encontrar precedentes nas melhores práticas do setor, tende a criar um monopólio injustificado para o operador da SPE em prejuízo à livre concorrência – e, provavelmente, ao próprio consumidor final –, não havendo motivos para impedir que eventuais distribuidoras que instalem terminais portuários na região possam construir ligações próprias ao píer. É interessante observar que o tema foi novamente tratado na audiência pública realizada, embora não de forma exaustiva, onde se esclareceu ainda que a transporte de produtos entre o Píer 2 e o manifold de distribuição do Retroporto, via dutos, bem como entre o manifold de distribuição do Retroporto e os tanques serão de responsabilidade exclusiva da SPE (vide item 5.9 do edital e slide 26 da apresentação da

		Audiência Pública). Entretanto, não restou claro, ao menos não de forma indubitável, se não será obrigatória a passagem de produtos pela tancagem da SPE. Diante disso, sugere-se que a minuta de Edital esclareça expressamente que, a despeito da infraestrutura que venha a ser implantada pela SPE, não haverá impedimento para a implantação de projetos de outros operadores portuários, que poderão construir soluções próprias para acessar o píer, sendo-lhes assegurado o direito de passagem. É correto, portanto, o entendimento, conforme manifestação da Cearáportos na Audiência Pública, de que não será necessária a conexão de dutos na eventual tancagem da SPE, sendo possível a conexão direta no manifold, o qual se conectará com o duto para o Píer?
		A minuta de Edital prevê que os carregamentos e descarregamentos até os tanques de armazenamento de graneis líquidos próprios ou de terceiros, “devem ser operados unicamente pela SPE”. Ou seja, as atividades do operador constituem a descarga (ou carga), transporte, recepção, estocagem e expedição de graneis líquidos. As distribuidoras não terão acesso ao píer de forma direta, mas através do operador da Tancagem. Esse é o modelo aplicado no mercado global que tem como objetivo buscar a eficiência das operações, maximizando os ganhos de escala no terminal com redução de custos operacionais e, além disso, permitir o livre acesso ao terminal a quaisquer distribuidoras que almejem comercializar combustíveis na região, permitindo uma maior competitividade na oferta de produtos e evitando oligo ou monopólios. A implantação de tanques próprios pelas distribuidoras em qualquer área fora do objeto do presente Certame impactará em redundância de área de retroporto para armazenamento de carga – Terminal de Tancagem e bases para distribuidoras – devido ao duplo manuseio da

carga e construção de superestrutura adicional. Ou seja, perda de escala e ineficiência nas operações.

Entretanto, não se propõe a proibição de arrendamento de áreas portuárias para construções e operações de bases de distribuidoras. O que se propõe é viabilizar a livre concorrência a todas as distribuidoras autorizadas pela ANP que almejem comercializar combustíveis no Estado do Ceará e outras regiões, o que só é legalmente possível por meio de operador de terminal.

No caso de arrendamento de áreas portuárias para construções e operações de bases de distribuidoras, será obrigatório que essas bases sejam supridas exclusivamente através do operador (SPE).

Como os projetos deverão ser atrativos para as distribuidoras, os projetos poderão oferecer alguns benefícios, tais como:

a. O operador do terminal de tanques poderá oferecer tanques dedicados no terminal de Tancagem como uma opção para os seus usuários. Isso significa que os distribuidores alugarão um número específico de tanques do operador e que será para uso exclusivo (o operador do terminal é responsável pelas operações). Isso também pode ser combinado com tanques multiusos, onde o usuário não aluga um tanque específico, mas apenas a capacidade / volume de armazenamento de um tanque ao operador.

Essa combinação de ambos os modelos de negócios poderá atrair proprietários de carga distintos.

b. O operador de terminal de tanques oferece um braço de carregamento dedicado para cada distribuidor. Entretanto, haverá a opção de o distribuidor instalar seu day-tank à jusante do Terminal de Tancagem. Poderá também haver acordo comum entre distribuidores para uso combinado do mesmo braço de carregamento.

Dentre outras alternativas que poderão ser discutidas comercialmente

			entre a proponentes e seus potenciais clientes. Vide Ofício nº. 144/2016/DG-ANP, de 16 de Dezembro de 2016, anexo.
7	Construções e Engenharia realizadas pela SPE e a a questão da ociosidade		Não restou esclarecido nem pelo edital, tampouco em audiência pública se a SPE será obrigada a instalar dutos dimensionados de forma suficiente para o transporte de todos os produtos que circulam pelo Estado do Ceará, inclusive aqueles que são transportados atualmente por outros modais, como a via terrestre, guardando certo nível de ociosidade que permita a absorção do crescimento do mercado. Esse aspecto é fundamental para se entender, ademais, qual seria (ou será) a capacidade do Complexo Portuário do Pecém para o atendimento do mercado atual – volume e variedade de produtos –, bem como do mercado futuro, considerando-se o horizonte de ao menos 10 anos. Portanto, pede-se que sejam esclarecidas as dúvidas apresentadas no tópico 5 do ato convocatório, que trata das premissas do projeto.
			O plano de negócio a ser apresentado pela proponente deverá contemplar a projeção de carga pretendida e os investimentos necessários para acomodação daquela carga.
8	Destinação das áreas tratadas na Chamada Pública		O projeto parece estabelecer que a SPE ocuparia uma área de 15ha dentro de um perímetro de 151ha. Não há indicação precisa, contudo, se no restante da área – a parcela não ocupada pelas operações da SPE – poderá agrupar operações individuais de distribuidoras de combustíveis ou, de outro lado, se a SPE deverá explorar a área de forma a otimizar o restante não ocupado. Solicita-se, por fim, que seja suprida a dúvida acima apontada.
			A implantação de bases de operações de empresas distribuidoras de combustíveis derivados de petróleo não é objeto da presente Chamada Pública e o assunto será tratado somente após o término do processo de seleção do parceiro privado e assinatura do Acordo de Acionistas, se for o caso, dada a necessidade de haver sinergia física e

			operacional entre as atividades.
--	--	--	----------------------------------

Em vista do nosso interesse no aperfeiçoamento do modelo, a fim de que todos os interesses envolvidos na prestação dos serviços de movimentação de armazenagem de combustíveis no Estado do Ceará sejam considerados, requeremos que as contribuições supra sejam consideradas por V.Sa. por ocasião da revisão da minuta de Edital.

Por fim, despedimo-nos respeitosamente de V.Sa., e nos colocamos à inteira disposição para eventuais esclarecimentos que se façam necessários.

EM 21.08.2017, COMPLEMENTA: Mais uma última dúvida a ser contemplada nos esclarecimentos:

“Já que o Edital está vinculando a implementação do projeto do Pecém à desmobilização de Mucuripe, está sendo considerada alguma indenização do vencedor do projeto em favor das empresas que serão desmobilizadas? ”

TOJAL RENAULT (14.08.2017)

ILUSTRÍSSIMOS SENHORES MEMBROS DA COMISSÃO DE ANÁLISE

REF: Chamada Pública nº 001/2017 – CEARÁPORTOS – Processo Administrativo nº 2237807/2017

TOJAL RENAULT ADVOGADOS ASSOCIADOS, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Alameda Itu, 852, 14º andar, Jardim Paulista, CEP 01421-001, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 01.514.893/0001-56, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, por seus representantes legais, apresentar suas Contribuições à Minuta do Edital da Chamada Pública em epígrafe, consoante facultado na Audiência Pública realizada no dia 02 de agosto de 2017, no Auditório do Bloco de Utilidades e Serviços da CEARÁPORTOS, Esplanada do Pecém, São Gonçalo do Amarante/CE.

I. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES SOBRE A MINUTA DO EDITAL

Antes de se passar à exposição das Contribuições à Minuta do Edital da Chamada Pública, impende consignar que a modelagem proposta para o negócio impõe sérias dificuldades a realização da competição em condições isonômicas, havendo, igualmente, ofensas à segurança jurídica e à impessoalidade, essenciais para pautar qualquer processo de contratação desenvolvido pelo Poder Público.

Com efeito, a realização da Audiência Pública sem a prévia disponibilização dos Anexos ao Edital impossibilitou que os aspectos técnicos, de essencial importância para a compreensão do Projeto, pudessem ser discutidos e compreendidos com a antecedência necessária pelos interessados. Considerando a complexidade do negócio e dos investimentos requeridos para sua execução, teria sido essencial a garantia de amplo acesso aos documentos e de prazo adequado para sua análise, o que contribuiria para a compreensão das regras do jogo pelos interessados, agregando segurança jurídica ao negócio, bem como para elaborações de questionamentos mais específicos na própria Audiência.

O teor dos anexos foi apresentado na Audiência Pública, e estão sendo objeto de melhoria a partir das sugestões e esclarecimentos apresentados. Serão publicados por ocasião da publicação do Edital.

Ainda com relação aos prazos previstos no Cronograma do empreendimento (divulgado no material apresentado na Audiência Pública), há fundadas incertezas quanto à possibilidade de seu cumprimento pelas interessadas, dada a grande quantidade de informações, estudos e documentos que devem ser reunidos para permitir a habilitação das interessadas, o que não é compatível com o exíguo prazo conferido (15 dias). Nesse sentido, a minuta de Edital em análise não só destoa dos demais Editais referentes à procedimentos licitatórios de igual porte (45 dias nos casos de concorrência), como também inviabiliza a participação de potenciais interessados, diminuindo a competitividade do certame.

Tanto é verdadeira a necessidade de mais prazo para empreendimentos desta envergadura, que o artigo 11, do Decreto 8.033/2013, que regulamenta a atual Lei dos Portos, com a redação dada pelo Decreto 9.048/2017, estabelece que “Será adotado o prazo mínimo de cem dias para a apresentação de propostas, contado da data de publicação do edital”.

O prazo será estendido de 15 para 45 dias.

Da mesma forma, a falta de clareza e omissões quanto a elementos essenciais à definição do proponente vencedor – como critérios objetivos de avaliação e de

desempate entre as propostas – violam frontalmente o julgamento objetivo no certame licitatório, previsto nos artigos 3º e 45 da Lei nº. 8.666/1993, em desrespeito aos princípios da igualdade e da imparcialidade.

O Edital e anexos estão sendo objeto de melhoria a partir das sugestões e esclarecimentos apresentados.

II. CONTRIBUIÇÕES À MINUTA DO EDITAL

Tais observações, feitas a título de introdução, serão ilustradas no tópico a seguir, destinado à exposição das Contribuições ao Edital, as quais ficaram limitadas pela própria sistemática utilizada, cujas críticas mencionamos neste tópico introdutório.

ITEM DA MINUTA DE EDITAL	CONTRIBUIÇÃO
5.3. O Projeto deverá prever uma participação minoritária da CEARÁPORTOS na futura SPE que o explorará. Essa participação deverá possibilitar a intervenção da CEARÁPORTOS na sua gestão, conforme Acordo de Acionistas e/ou outros instrumentos aplicáveis, garantindo, pelo menos:	Nos termos do item 5.3 da minuta de Edital, o Projeto elaborado pela Proponente deverá prever uma participação minoritária da CEARÁPORTOS na futura Sociedade de Propósito Específico (SPE), a fim de possibilitar sua intervenção na gestão da sociedade. Por esta razão, solicitamos que seja esclarecido no Edital, de forma precisa e objetiva, o efetivo percentual de participação da CEARÁPORTOS na futura SPE e qual o seu papel e responsabilidade na gestão do projeto. Tais informações são essenciais (1.) para se seja assegurado um tratamento isonômico entre os potenciais parceiros, como exige a Constituição Federal; a Constituição do Estado do Ceará e a Lei de Licitações; (2.) o julgamento objetivo das propostas, afastando-se subjetivismos indesejáveis e assegurando o efetivo interesse público, bem como (3.) para a própria definição da modelagem do negócio, inclusive para que possa ser atendido o item 3.5.3 da minuta do Edital.
	A participação da CEARAPORTOS na SPE será definida no modelo de negócio do projeto a ser apresentado pela PROPONENTE.

	Será incluído um Termo com Condições Essenciais para o Acordo de Acionistas aos anexos do Edital.
5.3. (...): (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;	Nos termos do item 5.3 (i), da minuta de Edital, a participação minoritária da CEARÁPORTOS na SPE que explorará o Projeto deverá ser suficiente para garantir, dentre outros elementos, “<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 de Mucuripe, em Fortaleza, Ceará (...).</i>”. Verifica-se que a transferência das sociedades empresárias que desenvolvem as referidas atividades no Porto de Mucuripe já foi objeto dos Decretos Estaduais nº 27.280/2003, 27.517/2004, 31.034/2012 e 31.728/2015. Nos termos do artigo 2º, do Decreto Estadual nº 31.728/2015, “<i>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 de Mucuripe, em Fortaleza – CE, indicada no Anexo Único deste Decreto.</i>”. A despeito das determinações contidas nos mencionados Decretos, a desmobilização das operações no Porto de Mucuripe ainda se encontra pendente, motivo pelo qual o Ministério Público ajuizou a Ação Civil Pública nº 0158936-

	59.2015.8.06.0001, em curso na 4ª Vara da Fazenda Pública de Fortaleza, em fase de chamamento, no bojo da qual consta minuta de TAC ainda não celebrado (com prazo de 36 meses para integral desmobilização a contar da homologação do TAC). Nesse contexto, indaga-se quais serão as medidas (legais e/ou contratuais) por parte do estado do ceará e da CEARÁPORTOS que garantirão o cumprimento desta premissa, antes do início da implantação do projeto – fundamental para toda estruturação do Projeto, dado que toca diretamente no volume a ser movimentado (demanda) no Terminal.
	Já existe uma ação judicial proposta pelo Ministério Público, com proposta de Termo de Ajuste de Conduta às distribuidoras. Caso elas não assinem o TAC, o natural é que referido processo continue em desfavor das mesmas. O objetivo do presente procedimento é garantir a viabilidade e atratividade para que a transferência ocorra sem prejuízos a nenhuma das partes.
5.12. Interferências Gerais: De forma a esclarecer eventuais dúvidas sobre amplitude de Interferências nas Operações com Combustíveis Derivados de Petróleo e GLP nos Berços 3 e 4 do Píer 2 do Porto do Pecém, as seguintes premissas devem ser consideradas: 5.12.1. A SPE deverá realizar uma análise de risco para o compartilhamento de suas obras e operações com carga no Píer 2 com o Sistema de Regaseificação de GNL que está instalado no	Com relação às premissas do Projeto, os parágrafos 5.12.1, 5.12.2 e 5.12.3 tratam de questões de compartilhamento de obras e operações com carga no píer 2 com o Sistema de Regaseificação de GNL operado pela TRANSPETRO. Conforme consta na minuta de TAC já mencionada “O governo do Estado informou que a sua opção, segundo melhor critério técnico e temporal, foi por retirar o sistema de Regaseificação de GNL do Píer 2, e assim poder realizar ali as operações citadas” (24º Considerando):

Berço 3 do Píer 2 do Porto do Pecém.

5.12.2. A SPE deverá definir uma área adequada no Píer 2 para a instalação do Centro de Controle e Operações de seu Projeto, ou outro local devidamente justificado. Deverá ser considerada como do escopo da SPE a solução para eventuais interferências entre o Centro de Controle do Sistema de Regaseificação de GNL da TRANSPETRO no Píer 2 e o Centro de Controle do Sistema de carga e/ou descarga de Combustíveis Derivados de Petróleo e GLP.

5.12.3. Os Sistemas de Segurança, bem como de Detecção/Combate a Incêndio para as operações do Sistema de carga e/ou descarga de Combustíveis Derivados de Petróleo e GLP no Píer 2 deverão ser projetados e implantados sem considerar necessidades de integrações com o Sistema de Regaseificação de GNL da PETROBRAS. Se algum Sistema ou Processo necessitar de integrações, as mesmas deverão ser desenvolvidas e implementadas pela SPE. Os custos envolvidos deverão ser objeto de negociação direta entre as partes, não havendo necessidade de participação da CEARÁPORTOS.

CONSIDERANDO que em 18.08.2015, foi realizada uma reunião entre o Governo do Estado e PETROBRAS, onde em razão das colocações da empresa sobre dificuldades para compartilhamento no Píer 2 do Porto de Pecém para operações do seu Sistema de Regaseificação de GNL e o Projeto de instalação de descarga ali de Derivados de Petróleo, o Governo do Estado informou que, segundo melhor critério técnico e temporal, foi por retirar o Sistema de Regaseificação de GNL do Píer 2, e assim poder realizar ali as operações citadas.

Desta forma, solicitamos que seja explicitado no edital de chamada pública:

(i.) a retirada deste sistema, como defendido pelo Governo do Estado no minuta do TAC;

(ii.) que se algum sistema ou processo necessitar de integrações ou mesmo remoção, as mesmas deverão ser desenvolvidas pela CEARÁPORTOS e implementadas pelo atual operador, ante os aspectos técnicos e operacionais que exigem que tais providências sejam realizadas por esta. Ademais, não são indicados no Edital quaisquer parâmetros (técnicos ou financeiros) para que a SPE possa realizar tais intervenções.

	O contrato entre CEARAPORTOS e Petrobras tem vigência com esta condição até junho de 2018. Novas negociações irão contemplar as condições do projeto vencedor. Não haverá obrigação legal ou contratual da SPE de realizar qualquer intervenção, a não ser que isso seja previsto, negociado e/ou compromissado por ela.
5.12. Interferências Gerais: De forma a esclarecer eventuais dúvidas sobre amplitude de Interferências nas Operações com Combustíveis Derivados de Petróleo e GLP nos Berços 3 e 4 do Píer 2 do Porto do Pecém, as seguintes premissas devem ser consideradas:	Solicitamos que sejam disponibilizados os estudos de ocupação dos berços 3 e 4 do píer 2 (considerando a capacidade operacional destes berços), como forma de avaliação do atendimento da demanda de combustíveis, GLP e GNL previstos para o mercado do Estado do Ceará
	A taxa de ocupação do Berço 4, nos últimos 12 (doze) meses, é de 15% (quinze por cento). Devem ser desenvolvidos novos estudos de ocupação pelos Proponentes que dependem, dentre outros aspectos: do tipo de carga a ser movimentada pela SPE, do tipo de navio, do tempo de manobra, etc.
5.9. Todos os carregamentos e descarregamentos de Combustíveis Derivados Líquidos de Petróleo, GLP que utilizem os Berços 3 e 4 do Píer 2 do Terminal Portuário do Pecém, bem como os transportes dutados entre o Píer 2 e o Manifold de Distribuição no Retroporto, e também entre o Manifold de Distribuição no Retroporto até os Tanques de armazenamento de graneis líquidos	Considerando os elevados investimentos para a implantação do Projeto e a necessidade de se assegurar viabilidade financeira, por meio das receitas dos serviços relacionados diretamente ao Projeto (movimentação e armazenagem de combustíveis e gases), bem como das atividades conexas e correlatas, solicita-se que seja esclarecido no edital como se dará a relação com os tanques de armazenagem de terceiros, sob pena da SPE se tornar uma mera operadora de píeres e dutos (na hipótese de conexão direta destes com o Manifold), o que inegavelmente retira se não a própria viabilidade

próprios OU de terceiros, devem ser operados unicamente pela SPE objeto desta Chamada Pública.	econômico-financeira do Projeto, ao menos a atratividade do negócio.
	A minuta de Edital prevê que os carregamentos e descarregamentos até os tanques de armazenamento de graneis líquidos próprios ou de terceiros, “devem ser operados unicamente pela SPE”. Ou seja, as atividades do operador constituem a descarga (ou carga), transporte, recepção, estocagem e expedição de graneis líquidos. As distribuidoras não terão acesso ao píer de forma direta, mas através do operador da Tancagem. Esse é o modelo aplicado no mercado global que tem como objetivo buscar a eficiência das operações, maximizando os ganhos de escala no terminal com redução de custos operacionais e, além disso, permitir o livre acesso ao terminal a quaisquer distribuidoras que almejem comercializar combustíveis na região, permitindo uma maior competitividade na oferta de produtos e evitando oligo ou monopólios. A implantação de tanques próprios pelas distribuidoras em área qual seja fora do objeto do presente Certame impactará em redundância de área de retroporto para armazenamento de carga – Terminal de Tancagem e bases para distribuidoras – devido ao duplo manuseio da carga e construção de superestrutura adicional. Ou seja, perda de escala e ineficiência nas operações. Entretanto, não se propõe a proibição de arrendamento de áreas portuárias para construções e

operações de bases de distribuidoras. O que se propõe é viabilizar a livre concorrência a todas as distribuidoras autorizadas pela ANP que almejem comercializar combustíveis no Estado do Ceará e outras regiões, o que só é legalmente possível por meio de operador de terminal.

No caso de arrendamento de áreas portuárias para construções e operações de bases de distribuidoras, será obrigatório que essas bases sejam supridas exclusivamente através do operador (SPE).

Como os projetos deverão ser atrativos para as distribuidoras, os projetos poderão oferecer alguns benefícios, tais como:

- a. O operador do terminal de tanques poderá oferecer tanques dedicados no terminal de Tancagem como uma opção para os seus usuários. Isso significa que os distribuidores alugarão um número específico de tanques do operador e que será para uso exclusivo (o operador do terminal é responsável pelas operações). Isso também pode ser combinado com tanques multiusos, onde o usuário não aluga um tanque específico, mas apenas a capacidade / volume de armazenamento de um tanque ao operador.

Essa combinação de ambos os modelos de negócios poderá atrair proprietários de carga distintos.

- b. O operador de terminal de tanques oferece um braço de carregamento dedicado para cada distribuidor. Entretanto, haverá a opção de o distribuidor instalar seu day-tank à jusante do

	Terminal de Tancagem. Poderá também haver acordo comum entre distribuidores para uso combinado do mesmo braço de carregamento. Dentre outras alternativas que poderão ser discutidas comercialmente entre a proponentes e seus potenciais clientes. Vide Ofício nº. 144/2016/DG-ANP, de 16 de Dezembro de 2016, anexo.
5.8. Das Localizações e das Áreas: A CEARÁPORTOS disponibilizará através de contratos específicos e/ou outros instrumentos aplicáveis, mediante remuneração, conforme a Proposta da PROPONENTE vencedora as seguintes infraestruturas:	Que seja esclarecido no Edital, de forma expressa, com relação as localizações e áreas: a) Que estas serão disponibilizadas com todos os acessos necessários para implantação e operação do projeto, em especial no tocante aos arruamentos; b) Que estas serão disponibilizadas com toda infraestrutura e utilidades para implantação e operação do projeto, entre outros, mas não se limitando, a energia elétrica, água, saneamento, telefonia, rede de dados.
	Correto.
5.8.7. Disponibilização com ônus, de área para a instalação do Terminal Aquaviário de Recepção e Estocagem e Manifold de Distribuição 15 ha de área no Retroporto do Porto do Pecém, cuja localização serão definidas pelo PROPONENTE, porem dentro da poligonal irregular formada pelas seguintes coordenadas (x=521756,14 e y=9606632,53); (x=523568,86 e y=9604525,80); (x=523162,86 e y=9604171,11) e (x=521347,94 e y=9606279,69);	Que seja esclarecido no Edital, com relação a área que será disponibilizada, se: a) está devidamente registrada perante o competente cartório de registro de imóveis. Em caso negativo, qual a sua atual situação? b) existe algum questionamento administrativo e/ou judicial sobre o domínio da área ou mesmo sobre sua posse? Em caso afirmativo, especificar. Aludido questionamento pode impactar na disponibilização da área? Quais medidas de contra-cautela estão previstas pela CEARÁPORTOS para este caso? c) existe algum passivo ambiental na área ou limitação de qualquer natureza para implantação do projeto? Se sim, especificar.

coordenadas estas em Sistema DATUM WGS-84.	
	A área é objeto de ação de desapropriação com imissão de posse concedida ao Estado do Ceará. Não há passivo ambiental ou limitações extraordinárias conhecidas.
5.16. Período de vigência da SPE: Deve constar claramente nas Propostas que o período de vigência inicial da SPE será de 25 (vinte e cinco) anos.	Na hipótese de pleno atendimento dos objetivos descritos nos subitens (i), (ii), (iii) e (iv) do item 5.3. da minuta do Edital, e considerando os elevados investimentos que deverão ser aportados para implantação do Projeto, é correto o entendimento de que haverá a prorrogação da vigência da SPE? Em caso positivo, especificar por quanto tempo pode ser prorrogado o período de vigência. Em caso negativo, esclarecer no Edital, de forma objetiva, como esta vigência poderá ser prorrogada (em que condições)?
	A SPE terá prazo indeterminado. O prazo de 25 anos é para fins de apresentação de Plano de Negócios.
5.16. Período de vigência da SPE: Deve constar claramente nas Propostas que o período de vigência inicial da SPE será de 25 (vinte e cinco) anos.	Segundo informado na Audiência Pública e consignado na “Apresentação do Projeto de Transferência do Parque de Tancagem o Mucuripe, em Fortaleza, para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP, em São Gonçalo do Amarante”, disponibilizada no site da Secretaria de Infraestrutura do Governo do Estado, a modelagem prevista para o negócio pressupõe que a operação será realizada mediante a celebração de contratos operacionais entre a SPE e CEARÁPORTOS, os quais têm prazo de validade máxima de cinco anos, nos termos do artigo 215, § 1º, da Norma de Exploração do Terminal Portuário do Pecém. Por outro lado, o prazo de

	vigência inicial da SPE será de vinte e cinco anos, sendo possível se cogitar da existência da SPE, mas não do contrato operacional que permite as operações que justificaram sua própria existência (como no caso da não prorrogação deste), em um quadro de flagrante insegurança para o potencial parceiro privado. Esta insegurança pode se agravar na medida em que o credenciamento, condição para o contrato para prestador de serviço operacional, se dá a título precário e provisório, consoante redação do artigo 188 da Norma de Exploração do Terminal Portuário do Pecém. Desta forma, para se assegurar a continuidade das operações e conferir a segurança necessária para a realização dos investimentos aptos a permitir a exploração das atividades, ao menos no prazo de vigência inicial da SPE, solicita-se que seja assegurado no edital que a SPE poderá operar pelo prazo da sua vigência inicial, procedendo-se às adequações necessárias.
	Se a SPE cumprir com todas as exigências da Norma de Exploração do Terminal Portuário do Pecém – NETPP e demais exigências legais, o Contrato Operacional e o Credenciamento serão renovados, na forma ali prevista. Poderá ser negociado em Acordo de Acionistas condições e obrigações nesse sentido.
6.3. ETAPA 2 - análise de documentação	Que seja estabelecido no Edital que se estabelecerão os critérios que serão utilizados para desempate dos projetos, observando-se, quando couber, os requisitos estabelecidos no Art. 663, § 2º, da Lei 8.666/93 (§ 2º, entre empresas brasileiras).

	O Edital e anexos estão sendo objeto de melhoria a partir das sugestões e esclarecimentos apresentados.
6.4 – ETAPA 3 – Seleção do Parceiro 6.4.3. Serão considerados os critérios de SELEÇÃO abaixo indicados, para que a seleção final do(s) Parceiro(s) Privado(s) se dê de forma objetiva, devendo ser escolhido o Projeto que atenda a todos os requisitos do Edital e dos seus ANEXOS, sob pena de desclassificação, e obtenha a maior pontuação das seguintes:	Conforme se pode aferir a partir do item 6.4.3 e seus subitens, a minuta de Edital prevê que será utilizado como critério de seleção do proponente vencedor a obtenção de maior nota nos critérios Estratégico, Financeiro, Ambiental e Técnico, a qual, por sua vez, será calculada com base nos critérios de avaliação “ótimo”, “bom”, “regular”, “suficiente” e “insuficiente”. Ao utilizar tais critérios com significado amplo e vago para a definição do vencedor, o procedimento impede que seja feito o julgamento objetivo das propostas, em violação ao artigo 3º, da Lei 8.666/93 e ao princípio da isonomia, e diverge dos processos seletivos semelhantes realizados pelo Poder Público, os quais, na linha do quanto estabelecido no artigo 9º, do Decreto 8.033/2013, consideram como critério válido de julgamento o maior valor da outorga, ainda que este dispositivo preveja outros critérios (‘maior capacidade de movimentação’, a ‘menor tarifa’, o ‘menor tempo de movimentação de carga’, o ‘maior valor de investimento’, a ‘menor contraprestação do poder concedente’, a ‘melhor proposta técnica, conforme critérios objetivos estabelecidos pelo poder concedente’). Ressalte-se que a escolha do maior valor de outorga pelo Poder Público, ou mesmo de outro critério igualmente objetivo previsto no Decreto 8.033/2013, após serem fixados os parâmetros mínimos operacionais e de desempenho segundo o interesse

	público a ser atendido (p. ex: determinada capacidade estática; determinada prancha de embarque; os investimentos em obras: acesso, berço, ...), permite o julgamento isonômico, célere e objetivo das propostas. Da forma como previsto na Minuta do Edital, as propostas podem se tornar até mesmo incomparáveis dada a utilização de premissas técnicas, ambientais e financeiras absolutamente distintas, o que comprometerá a própria seleção pretendida. Por esta razão, sugere-se que a CEARÁPORTOS defina, no próprio Edital, os parâmetros mínimos a serem atendidos (ex: volume de tancagem; tempo de implantação, considerando a desmobilização do Mucuripe, entre outros fatores), de modo que seja possível o julgamento objetivo das propostas.
	O Edital e anexos estão sendo objeto de melhoria a partir das sugestões e esclarecimentos apresentados.
	Segundo informado na Audiência Pública, o Complexo Industrial e Portuário do Pecém está localizado em área de 1.000 ha pertencente ao Estado de Ceará, sendo que há a possibilidade de sua expansão, a partir da incorporação de outros terrenos também de titularidade do Governo do Estado. Nesse sentido, é necessário que se esclareça se haverá a necessidade de a CEARAPORTOS efetuar a adequação da área do seu TUP perante a ANTAQ, em razão da implantação do presente Projeto, mediante a incorporação de terreno hoje pertencente ao Governo do Estado do Ceará. Além disso, havendo outras alterações que se façam necessárias na outorga do TUP (contrato de

	adesão) em razão do presente Projeto, que seja estabelecido no Edital que tais providências serão de responsabilidade exclusiva da CEARÁPORTOS.
	A área prevista para o presente Projeto não está na área do TUP Pecém.

III. PEDIDOS

Diante de todo o exposto, requer-se a esta D. Comissão de Análise que (i.) refaça a Audiência Pública após a disponibilização de todas as informações e documentos técnicos necessários para a devida avaliação do procedimento;

Na audiência pública foram apresentados todos os pontos essenciais do Projeto, muitas sugestões foram apresentadas e analisadas, e esclarecimentos realizados. Não há necessidade de realização de nova audiência pública.

(ii.) altere o cronograma apresentado, conferindo prazo razoável, não inferior previsto no Decreto 8.033/2013, para que os potenciais interessados possam elaborar suas propostas

Acatado.

e (iii.) receba as presentes Contribuições e as acolha integralmente, a fim de contemplá-las no Edital da Chamada Pública nº 001/2017 e sanar as omissões e inconformidades identificadas, conferindo, em especial, critérios objetivos para o julgamento das propostas e condições isonômicas de participação a todos os interessados.

Todas as contribuições foram analisadas e consideradas no que cabível.

ARAP, NISHI UYEDA & ADVOGADOS, EM 16.08.2017

ARAP, NISHI & UYEDA ADVOGADOS, escritório de advocacia com sede na Cidade de São Paulo, na Rua Fidêncio Ramos nº 213, 1º andar, Vila Olímpia, CEP 04551-010, inscrito no CNPJ/MF sob o n.º 08.202.066/0001-76, vem, respeitosamente, apresentar as **sugestões de contribuições e os esclarecimentos** relativos ao Edital da Chamada Pública nº 001/2017 - CEARÁPORTOS ("Edital"), cujo objeto é a seleção de potenciais parceiros privados, detentores de experiência comprovada para participar da constituição de sociedade de propósito específico (SPE) visando ao desenvolvimento de projetos, 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 instalação 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 de GLP e de combustíveis derivados do petróleo, bem como outros negócios conexos ("Projeto"), no Porto do Pecém e seu Retroporto no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), conforme se verificam na planilha anexa.

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) 3315.1974

E-mail: cearaportos@cearaportos.ce.gov.br

home-page: <http://www.cearaportos.ce.gov.br>

1. Objeto licitado – 2.1 “2.1 O presente certame visa o estabelecimento dos procedimentos necessários para a seleção de um potencial parceiro privado, detentor de experiência comprovada nas atividades do Projeto pretendido, visando à constituição de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) com a CEARÁPORTOS, para o desenvolvimento de projetos, a implantação, a operação e manutenção de infraestruturas e sistemas para a carga e descarga de navios com gases (GNL e GLP) 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 seu Retroporto no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP)”.

Da forma em que redigido, o objeto do Edital segrega a operação e manutenção da infraestrutura para o recebimento e estocagem de combustíveis líquidos e gasosos das bases de operações de empresas distribuidoras. No entanto, entende-se que as referidas atividades devem compor, de forma integrada, o objeto da presente Chamada Pública. Conforme exposto na apresentação feita na Audiência Pública realizada em 02.08.17 (“Audiência Pública”), a Cearáportos objetiva constituir no CIPP um terminal portuário especializado no recebimento e manejo de combustíveis, para abastecimento de todo o estado do Ceará, propiciando, assim, ganho de escala e redução dos custos operacionais do terminal. Nesse sentido, entende-se que se alcançaria maior nível de eficiência econômica e comercial com a viabilidade de participação de distribuidoras na composição da SPE. Sendo assim, e considerando que: (i) o objetivo público do Projeto é o encerramento das atividades das sociedades empresárias instaladas na área do Porto do Mucuripe; (ii) as operações de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis líquidos claros e de gás liquefeito de petróleo – GLP desenvolvidas no Porto de Mucuripe são primordiais para o abastecimento do estado do Ceará e passarão a ser concentradas no CIPP; (iii) as distribuidoras de combustíveis detêm expertise no armazenamento e tancagem, posto que são funções precípuas da própria atividade comercial que desempenham; (iv) as distribuidoras têm papel estratégico e fundamental na cadeia de movimentação dos produtos que compõem a essência do Projeto; (v) a execução do Projeto seria mais eficiente, econômica e produtiva se contemplasse, como parte integrante da SPE, representante da cadeia de distribuição de combustíveis; e (vi) a participação de

distribuidoras na SPE aumentaria o nível de atratividade de investimentos privados, bem como possibilitaria o compartilhamento de know-how inerente ao trato comercial das atividades objeto da Chamada Pública; tem-se que o Edital deve prever expressamente a possibilidade de participação das empresas distribuidoras de combustíveis na composição da SPE, viabilizando, assim, a instalação de bases de operação integradas às atividades de carga, descarga e armazenagem dos combustíveis. Além disso, e considerando que até o momento não foram disponibilizados os estudos técnicos que conduzirão a elaboração do Projeto, questiona-se a viabilidade de operação dos combustíveis e derivados em estado sólido/líquido e os produtos a serem comercializados em estado gasoso em um mesmo terminal. Diante disso, sugere-se que a Cearáportos analise a possibilidade de desmembramento do objeto licitado em 2 (dois) lotes distintos, quais sejam: (i) operações com granéis líquidos; e (ii) operações com combustíveis gasosos (GNL/GLP).

A modelagem do Projeto foi baseada em modelos internacionais de sucesso. Não há impedimento de participação das Distribuidoras enquanto Operadoras, mas é necessário demonstrar que, caso uma Distribuidora atue como Operadora, esta deve atuar como Operadora Independente, para permitir a livre atividade de 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 ressaltado no Ofício nº. 144/2016/DG-ANP, de 16 de Dezembro de 2016, anexo.

Quanto a operação de granéis líquidos e combustíveis gasosos, dada a preferência para que o Operador do Píer 2, onde se concentram tais operações, seja único – para que se tenha melhor eficiência operacional – será pontuado melhor o proponente que detiver *expertise* nas duas operações, mas não há obrigatoriedade para tanto.

2. Comprovação de Qualificação Técnica - Itens 3.5.5 e 3.5.6 De acordo com o item 3.5.5 do Edital, a participação em consórcio de empresas exigirá, por cada uma das consorciadas, a comprovação individualizada dos requisitos de habilitação jurídica, qualificação técnica, econômico-financeira e de regularidade fiscal. Todavia, o item 3.5.6 do Edital prevê a possibilidade de somatório de atestados para a comprovação da qualificação técnica. A participação em consórcio tem por objetivo justamente viabilizar a união de qualificações e experiências técnicas distintas e, assim, ampliar a competitividade do certame, na medida em que propicia a participação de empresas que, isoladamente, não teriam condições de participar do certame. Neste sentido, é

nítida a contradição existente nos itens editalícios aqui mencionados, sendo imprescindível a revisão destes itens pela Cearáportos, a fim de evitar a existência de vícios no Edital e a eventual violação do princípio da competitividade. Adicionalmente, deve-se esclarecer que o somatório de quantitativos financeiros não se aplica aos índices contábeis, já que estes se caracterizam por uma composição de inúmeras variáveis próprias de cada uma das licitantes. Assim, deve estar previsto no Edital que o somatório para a comprovação da qualificação econômico-financeiro seria apenas no caso da comprovação do montante do patrimônio líquido, que é considerado um valor monetário objetivo.

O Edital e anexos estão sendo objeto de melhoria a partir das sugestões e esclarecimentos apresentados.

3. Comprovação de Qualificação Técnica - Item 3.5.8 Em conformidade com este item do Edital é permitido o consórcio entre empresas que se complementem com suas expertises individuais. O Edital indica que seria admitida a complementariedade de expertises entre as empresas que participarão do certame por meio de Consórcio, para fins de qualificação técnica. Ocorre que as duas especialidades mencionadas, ainda que a título exemplificativo, não poderiam ser comprovadas por empresas do ramo de distribuição de combustíveis, o que restringiria a participação desses players na licitação. Conforme justificado no item 1 da tabela, as atividades de recebimento e armazenagem de combustíveis são complementares àquelas de movimentação e distribuição dos produtos, e compõem, de forma integrada, a atividade econômica a ser explorada no Porto do Pecém. Nesse sentido, é imprescindível que a Cearáportos esclareça se será admitida a participação de distribuidoras de combustíveis no Consórcio.

O Edital e anexos estão sendo objeto de melhoria a partir das sugestões e esclarecimentos apresentados.

4. Comprovação de Qualificação Técnica - Item 3.5.9 Este item editalício determina que o número de empresas consorciadas deverá ser limitado ao número de especialidades a serem previstas para a execução da proposta de Projeto ofertada pelo Consórcio. A possibilidade da participação de consórcios na licitação é faculdade da Administração Pública, nos termos do artigo 33, da Lei Federal nº 8.666/93, aplicável por analogia à presente Chamada Pública. Nessa linha, o Tribunal de Contas da União ("TCU") sedimentou entendimento jurisprudencial no sentido de que, por ausência de previsão legal, é irregular a cláusula editalícia que estabeleça número mínimo ou máximo de empresas participantes no Consórcio (1 TCU. Acórdão

2036/2008 — Plenário; Acórdão 1.240/2008 — Plenário; Acórdão 1.917/2003 — Plenário; Acórdão 1470/2008 — Plenário, entre outros.). Assim, se, por um lado, integra a discricionariedade administrativa permitir ou não a participação de empresas em consórcio no certame, por outro, quando permitido, não cabe ao órgão licitante estabelecer condições restritivas não previstas expressamente em lei. Na linha do entendimento jurisprudencial do TCU, a limitação do número de empresas consorciadas poderia ser definida em caráter excepcional, precedida, no entanto, de justificativa expressa da Cearáportos. No caso concreto, considerando que o rol de expertises indicado no item 3.5.8 é exemplificativo, a restrição sequer é mensurável. Diante disso, é importante que a Cearáportos apresente a justificativa e os fundamentos para a limitação do número de empresas consorciadas vinculada ao número de especialidades a serem previstas na Proposta de Projeto, sob o risco de restrição indevida da competitividade da licitação.

O Edital e anexos estão sendo objeto de melhoria a partir das sugestões e esclarecimentos apresentados. Lembramos que o procedimento não está restrito à Lei 8.666 por se tratar de escolha de Parceiro, e não de licitação para contratação de obra ou serviço.

5. Pedido de Esclarecimentos - Item 3.6.2. O item editalício informa que as respostas às consultas formuladas pelas licitantes passarão a fazer parte integrante do Edital. Sugere-se que a Cearáportos estabeleça no Edital o procedimento para a apresentação de pedidos de esclarecimentos e impugnações ao Edital, inclusive com a previsão de prazo para a divulgação de resposta da referida Comissão, o qual poderá ser expressamente definido como aquele previsto no artigo 41 da Lei Federal nº 8.666/93, a ser aplicado por analogia no presente caso. 6. Comprovação de regularidade fiscal - Itens 4.2.2.2, “a” e “c” Nos itens 4.2.2.2 “a” e “b” do Edital foram exigidas a comprovação de regularidade fiscal perante a Fazenda Estadual e a Fazenda Municipal, respectivamente. Pela redação dos itens editalícios não é possível depreender se a licitante deverá apresentar a quitação dos débitos inscritos e não inscritos na dívida ativa estadual e municipal. Assim, necessário que o Edital seja mais claro em relação a este ponto.

O Edital e anexos estão sendo objeto de melhoria a partir das sugestões e esclarecimentos apresentados. Lembramos que o procedimento não está restrito à Lei 8.666 por se tratar de escolha de Parceiro, e não de licitação para contratação de obra ou serviço.

7. Comprovação de qualificação econômico-financeira - Item 4.2.4.4 Para a comprovação da qualificação econômico-financeira dos licitantes, é exigido no Edital, além da apresentação da certidão negativa de falência ou de recuperação judicial, ainda a apresentação conjunta de índices contábeis, a comprovação de experiência anterior em levantamento de capital em projetos de grande porte e a apresentação de patrimônio líquido no montante de R\$ 50.000.000,00. Além disso, o Índice de Liquidez Geral (ILG) requerido equivalente a 1,20 se revela bastante elevado se comparado com os índices usualmente exigidos no mercado. Note-se que houve a cumulação de exigências para a comprovação de qualificação econômico-financeira das licitantes, em total contrariedade ao artigo 31 da Lei de Licitações, aplicável por analogia à presente Chamada Pública. De fato, a inteligência do artigo 31 da Lei de Licitações é no sentido de que a Administração Pública deverá exigir os requisitos de qualificação econômico-financeira de forma alternativa, dentre aqueles que considere necessários para a execução do objeto a ser contratado, sendo vedada a cumulação de exigências. Acerca do tema, o TCU já sedimentou o entendimento de que é proibida a cumulação das exigências previstas no artigo 31 da Lei de Licitações para fins de verificar a idoneidade financeira do licitante (Acórdão TC 000.543/2008-0 Plenário). Além disso, note-se que o Índice de Liquidez Geral (“ILG”) exigido - igual ou maior do que 1,20 -, é elevado se comparado com outros projetos de dimensão e características similares, o que, da mesma forma, restringe indevidamente o caráter competitivo do certame. Deve-se, portanto, alertar a Comissão de Análise quanto a ilegalidade na cumulação de exigências para a comprovação de qualificação econômico-financeira da licitante, bem como sobre o ILG elevado, o que difere dos parâmetros de mercado nos quais as potenciais proponentes estão inseridas, dos dados utilizados nas demais licitações que tenham objeto similar escopo do Edital, ensejando, portanto, a restrição excessiva dos potenciais interessados e violando, portanto, a competitividade do certame.

O Edital e anexos estão sendo objeto de melhoria a partir das sugestões e esclarecimentos apresentados. Lembramos que o procedimento não está restrito à Lei 8.666 por se tratar de escolha de Parceiro, e não de licitação para contratação de obra ou serviço.

8. Comprovação de qualificação econômico-financeira - Item 4.2.4.4, “c” Este item editalício exige que as licitantes comprovem experiência anterior em levantamento de capital em projetos de grande porte. O item do Edital aborda item da qualificação técnica que visa à garantia de que o parceiro privado tem expertise em “projetos de grande porte”. Assim, é importante que o Edital indique de forma precisa o valor ou

dimensão do projeto considerado como de “grande porte”. A ausência de indicação precisa do capital de investimento mínimo a ser comprovado pelos licitantes viola o princípio da isonomia e do julgamento objetivo, na medida em que propiciaria a habilitação de empresas cuja comprovação de qualificação econômico-financeira se daria pela apresentação de valores completamente distintos.

O Edital e anexos estão sendo objeto de melhoria a partir das sugestões e esclarecimentos apresentados.

9. Participação minoritária da Cearáportos na SPE e Acordo de Acionistas – item 5.3. O item estipula a obrigatoriedade de participação minoritária da Cearáportos na SPE a ser constituída, participação esta que será exercida nos termos do Acordo de Acionistas e/ou outros instrumentos aplicáveis. Além disso, o item ainda dispõe sobre as premissas básicas que deverão compor necessariamente o Acordo de Acionistas a ser celebrado. A previsão da participação minoritária da Cearáportos na SPE, da forma abrangente em que inserida no Edital, poderia induzir a utilização indevida desse requisito como indicativo equivocado de proposta mais vantajosa para a Administração Pública. Isto porque, sem a delimitação da porcentagem mínima planejada para a participação social da Cearáportos na SPE, os proponentes poderiam ser induzidos a projetar participação acionária mais elevada para a Administração, com o intuito de aparentar mais segurança ao interesse público envolvido, quando, na verdade, sabe-se que o nível de ingerência e poder decisório dentro de uma sociedade empresária não é necessariamente representado pela grandeza da participação acionária. No presente caso, o instrumento próprio para definição da amplitude do poder de intervenção da Cearáportos na SPE é o Acordo de Acionistas. Nesse ponto, destaque-se que as premissas gerais previstas no item 5.3 são insuficientes para nortear a elaboração da minuta do Acordo de Acionistas, a qual será sugerida pelos Proponentes. Sendo assim, sugere-se à Cearáportos que (i) defina, ainda que como sugestão, a participação acionária estatal mínima a ser projetada na composição da SPE; e (ii) faça constar como anexo do Edital uma minuta-modelo do Acordo de Acionistas a ser celebrado com o parceiro selecionado.

A participação da CEARAPORTOS na SPE será definida no modelo de negócio do projeto a ser apresentado pela PROPONENTE.

Será incluído um Termo com Condições Essenciais para o Acordo de Acionistas aos anexos do Edital.

10. Projeto facultativo que contemple operações com GNL – item 5.7. Faculta às proponentes a apresentação de projeto que contemple operações com GNL (implantação de terminal de regaseificação on-shore ou off-shore, operações de descarga e regaseificação etc.). Conforme mencionado pela Cearáportos na Audiência Pública, a desmobilização do Terminal de Regaseificação – Gasoduto Guimarães-Pecém (“Gasfor”) é questão relevante que interferirá nas operações a serem desenvolvidas pela SPE. Nesse aspecto, a fim de que a isonomia do certame seja preservada, é imprescindível que o escopo do Projeto seja totalmente delimitado. A mera faculdade relativa à apresentação de projeto que contemple as operações com GNL acarretaria a assimetria dos critérios para julgamento das propostas, na medida em que o Proponente que incluísse proposta técnica para o manejo de GNL no CIPP teria elemento adicional a ser avaliado pela Cearáportos. Sendo assim, e considerando que a solução para as operações de combustíveis gasosos é aspecto essencial do Projeto (v. itens 5.12.1 e 5.12.22 do Edital), sugere-se que a Cearáportos defina as operações de GNL como item obrigatório das propostas, dividindo, para tanto, o objeto licitado, nos termos em que proposto no item 1 da tabela.

O Edital e anexos estão sendo objeto de melhoria a partir das sugestões e esclarecimentos apresentados.

11. Período de Lock-up para transferência da participação acionária do parceiro privado - Itens 5.13. O item 5.13 do Edital estabelece que há um Lock-up de 25 anos para os acionistas privados da SPE transferirem a sua participação acionária a um terceiro, a não ser que a transferência da participação acionária (i) não resulte em prejuízos à SPE; (ii) não comprometa a operação da SPE e (iii) a SPE esteja estruturada com bens, tecnologia e recursos humanos e financeiros necessários à adequada realização de seu objeto. O período de Lock-up é comumente utilizado nos contratos administrativos para proibir a transferência da participação dos acionistas da SPE por um determinado prazo. Normalmente este prazo seria aquele suficiente para absorver a “expertise” dos acionistas da SPE em razão da sua qualificação técnica ou econômico-financeira, bem como para evitar a burla no processo licitatório, ou seja, evitar que o acionista da SPE transfira sua participação para empresa que não teria condições de atender as exigências da licitação. Ocorre que, da forma em que foi estabelecido no Edital, o período de Lock-up não impede a transferência da participação do acionista privado, já que esta transferência estaria admitida desde que cumpridos os requisitos dispostos nos subitens 5.13.1, 5.13.2 e 5.13.3 do Edital. Por esta razão, sugere-se que seja excluído do Edital a menção ao período de Lock up e sejam melhor detalhados os termos e condições em que serão admitidas a

transferência da participação do acionista privado, bem como eventual alteração de sua composição acionária.

O Lock-up previsto garante apenas que critérios básicos sejam cumpridos para segurança das operações da SPE, conforme item 5.13.

Os critérios objetivos para se avaliar o atendimento dos ITENS 5.13.1., 5.13.2. e 5.13.3 pode ser melhor detalhado no Acordo de Acionistas. As exigências mínimas ao Acordo será anexada ao Edital. O objetivo principal é dar segurança à continuidade das operações da SPE.

12. Prazo de Vigência da SPE - Item 5.16. O prazo de vigência inicial da SPE é de 25 anos. Conforme exposto pela Cearáportos na Audiência Pública, embora haja previsão no Edital referente ao prazo de vigência da SPE, a expectativa é que a sociedade perdure por tempo indeterminado. Sendo assim, devem ser especificadas no Edital a possibilidade, as condições e os procedimentos necessários para a eventual prorrogação do prazo de vigência da SPE.

A SPE terá prazo indeterminado. O prazo de 25 anos é para fins de apresentação de Plano de Negócios.

13. Critério de julgamento e seleção do parceiro privado – item 6.4.2 A seleção final do parceiro privado será realizada após o resultado de acurada análise técnica, jurídica, contratual e econômico-financeira realizada pela Comissão de Análise. O Edital é omissivo quanto ao critério de julgamento para a seleção do parceiro privado. Verifique-se que, de acordo com o artigo 54 da Lei das Estatais, poderão ser utilizados os seguintes critérios de julgamento: (i) menor preço; (ii) maior desconto; (iii) melhor combinação de técnica e preço; (iv) melhor técnica e (v) melhor conteúdo artístico. Considerando o objeto licitado, entende-se que seriam possíveis a utilização dos critérios do item (iii) e do item (iv). A princípio, em razão do disposto no item 5.1 e 6.3.2 poderia se depreender que o critério de julgamento seria o de melhor técnica, todavia, como não tivemos acesso ao Anexo II do Edital não seria possível fazer esta afirmação. Neste contexto, é essencial que seja contemplado no Edital o critério de julgamento das propostas para a seleção do parceiro privado.

O Anexo II será disponibilizado.

14. Subjetivismo na avaliação da proposta técnica. - Item 6.4.3. O item 6.4.3 do Edital estabelece os requisitos que serão avaliados na proposta técnica, bem como elenca o número máximo de pontos que poderão ser obtidos pelos licitantes em cada um dos

requisitos exigidos. Embora o Edital tenha indicado nos itens 6.4.3, “a”, “b”, “c” e “d” o que será avaliado para pontuar os projetos apresentados pelas licitantes, note-se que não foi estabelecido qualquer critério objetivo para a pontuação destes itens, mas tão somente o valor máximo de pontos que o licitante poderá receber. Observe-se que o parâmetro do item 6.4.3, “e” do Edital deixa a avaliação do que seria eventualmente considerado como “ótimo, bom, regular, suficiente e insuficiente” à cargo de critérios subjetivos do julgador da proposta. Neste ponto, ressalta-se que, diante da discricionariedade da avaliação feita pela Comissão de Análise, seria difícil impugnar eventual proposta de licitante, já que não haveria base objetiva para fundamentar eventuais questionamentos dos licitantes. Por esta razão, é essencial que sejam previamente definidos os critérios para a concessão da pontuação dos itens, com a especificação do que seria considerado um projeto “ótimo, bom, regular, suficiente e insuficiente”, sob pena de violação do artigo § 2º. da Lei das Estatais.

Os critérios de pontuação estão detalhados no Anexo II – Critérios de Avaliação dos Projetos.

15. Formalização da Parceria – Item 6.5.2. Em conformidade com este item editalício, a Cearáportos e o parceiro selecionado assinarão um Termo de Compromisso conforme a minuta do Anexo V, seguido da celebração de um Acordo de Acionista. Não obstante não termos tido acesso à minutado Termo de Compromisso, não restou claro no Edital se as empresas que participarem em consórcio na licitação deverão, antes da assinatura do referido Termo de Compromisso, constituir uma SPE. Assim, importante esclarecer se haverá a necessidade de celebração de uma SPE entre os parceiros privados antes da celebração da SPE com a Cearáportos.

Não há necessidade de celebração de uma SPE entre os parceiros privados antes da celebração da SPE com a Cearáportos. Os consorciados serão sócios da CEARAPORTOS, observada a proporcionalidade de suas participações.



Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
Av. Rio Branco, 65 – 21º andar
20090-004 – Rio de Janeiro – RJ
Tel. (21) 2112-8104 / 2112-8109 – Fax (21) 2112-8108
www.anp.gov.br

Ofício n.º 144 /2016/DG-ANP

Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 2016.

À Sua Senhoria o Senhor

André Macêdo Facó

Secretário da Infraestrutura

Governo do Estado do Ceará

Secretaria da Infraestrutura

Centro Administrativo Governador Virgílio Távora

Av. Gen. Afonso Albuquerque Lima, s/nº - Edifício SEINFRA/SRH - 1º e 2º andar

Cambeba - CEP 60.822-325 - Fortaleza / Ceará

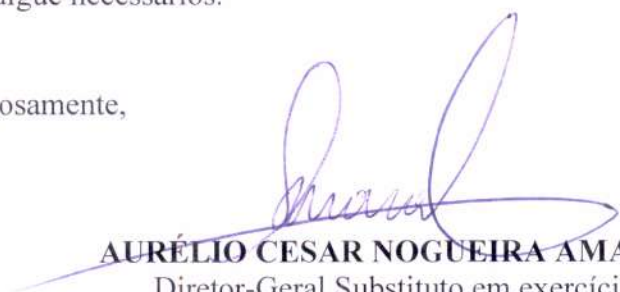
Referência: Ofício nº 1252/2016 - GABSEC de 27 de outubro de 2016

Assunto: Transferência das Operações de Recebimento, Armazenagem e Expedição de Combustíveis do Porto do Mucuripe para o Terminal Portuário do Pecém

Prezado Senhor,

1. Em continuidade à reunião realizada entre o Governo do Estado do Ceará e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP e em resposta ao ofício em referência, encaminhamos anexo a Nota Técnica nº 268/SAB de 02 de dezembro de 2016.
2. Sem mais para o momento, colocamo-nos a disposição para quaisquer esclarecimentos que julgue necessários.

Atenciosamente,


AURÉLIO CESAR NOGUEIRA AMARAL
Diretor-Geral Substituto em exercício



Nota Técnica nº 268 /SAB

Rio de Janeiro, 2 de dezembro de 2016

Assunto: Subsídios técnicos referente ao Ofício nº 1.252/2016 - GABSEC - Secretaria de Infraestrutura - Governo do Estado do Ceará.

1. OBJETIVO

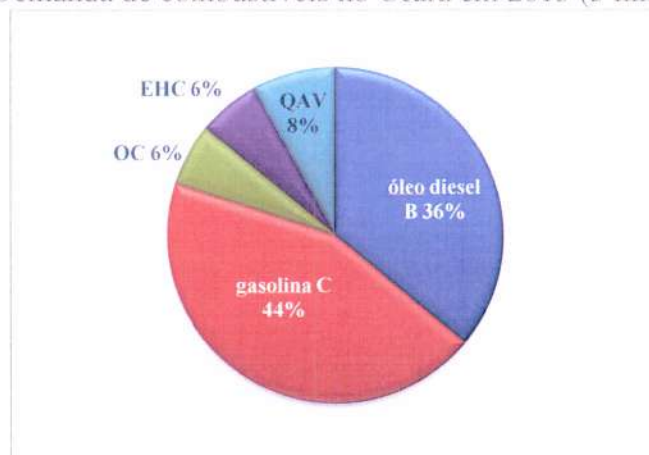
1. A presente Nota Técnica tem como objetivo responder ao ofício em epígrafe, em continuidade à reunião realizada entre o Governo do Estado do Ceará e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) na Secretaria de Infraestrutura do Ceará em 04/10/2011, a respeito da transferência das operações de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis do Porto do Mucuri (Fortaleza/CE) para o Porto do Pecém (S.G. Amarante/CE).

2. SUBSÍDIOS TÉCNICOS

2.1. A demanda de combustíveis no Ceará, apresentada por participação de cada produto na Figura 1, alcançou 3 milhões de m³ em 2015, representando o 3º maior consumo na região Nordeste. Adicionalmente, o estado consumiu 265 mil t de GLP em 2015.

2.2. A análise dos fluxos logísticos de transporte e armazenagem de combustíveis no Ceará mostra que o transporte marítimo de cabotagem é a principal opção para o suprimento primário de combustíveis fósseis para o segmento de transportes no estado, responsável por 92%, 85% e 79%, respectivamente, das internalizações de querosene de aviação, gasolina A e óleo diesel A em 2015, além de 100% das internalizações de GLP. O restante do suprimento, incluindo os biocombustíveis, ocorre pelo modo de transporte rodoviário, a partir de estados vizinhos ou outras regiões.

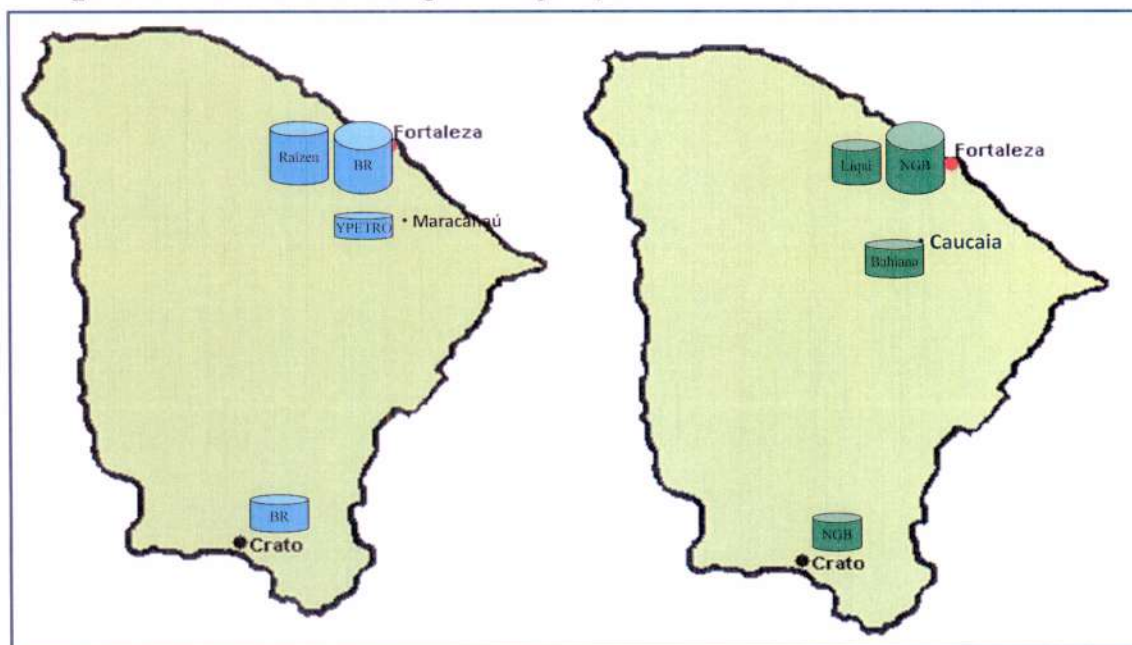
Figura 1: Demanda de combustíveis no Ceará em 2015 (3 milhões de m³).



Fonte: ANP, 2016.

2.3. A infraestrutura de armazenagem de combustíveis no Ceará, como mostra a Figura 2, é composta por oito bases de distribuidores, sendo quatro de combustíveis líquidos (capacidade total de armazenagem de 128,5 mil m³) e quatro de GLP (capacidade total de armazenagem de 3 mil t). O Porto do Mucuripe em Fortaleza concentra 92% e 84%, respectivamente, da capacidade de armazenagem de combustíveis líquidos e GLP no estado, mostrando a relevante dependência do porto para o atendimento da demanda estadual.

Figura 2: Bases de armazenagem e expedição de combustíveis no Ceará em 2015.



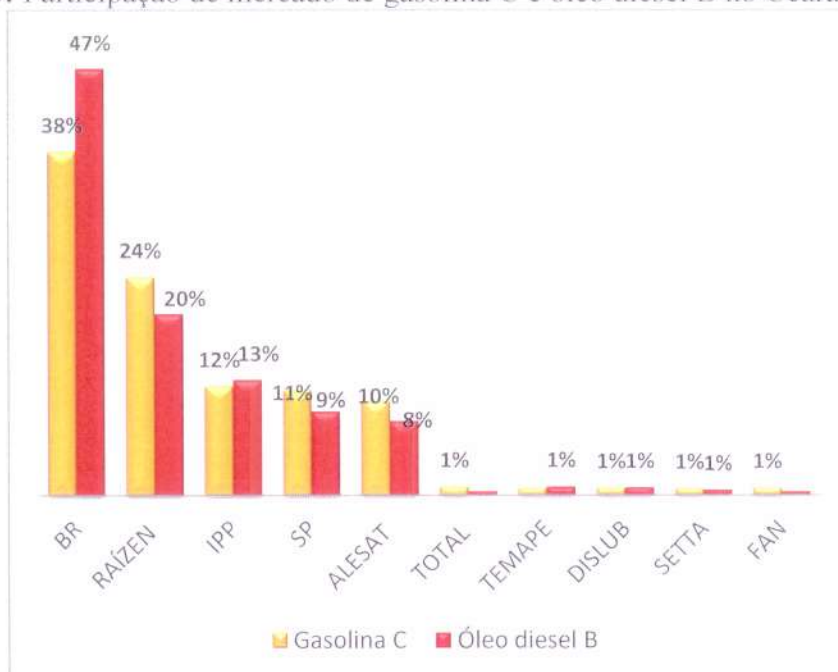
Fonte: ANP, 2016.

2.4. De acordo com a Figura 3, em 2015, o atendimento do mercado de gasolina C e óleo diesel B no Ceará é realizado de forma predominante por cinco empresas (Petrobras

2

Distribuidora, Raízen Combustíveis, Ipiranga Produtos de Petróleo, SP Combustíveis e Alesat Combustíveis), representando, em conjunto, 95% e 96% do consumo estadual, respectivamente, de gasolina C e óleo diesel B. Ressalta-se que Ipiranga (IPP), SP e Alesat, embora não possuam bases de armazenagem no estado, respondem por cerca de um terço da demanda. Em GLP, a Nacional Gás Butano (NGB) foi líder com 44% do mercado, seguida pela Liquigás (25%), Bahiana (17%), Minasgas (8%) e Copagaz (6%), ressaltando que as duas últimas também não têm bases no estado.

Figura 3: Participação de mercado de gasolina C e óleo diesel B no Ceará em 2015.



Fonte: ANP, 2016.

2.5. A relevância do Porto do Mucuri, associada à participação de mercado das distribuidoras (muitas das quais sem infraestrutura própria de armazenagem), sinaliza que, enquanto não se materializa a transferência das operações de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis para o Porto do Pecém, que pode se estender de três a cinco anos (considerando não apenas o processo licitatório em si, mas as licenças ambientais, projetos e construção de terminal de combustíveis), torna-se importante a concessão, por parte do Governo do Ceará, da concessão de licenças compulsórias (ambiental e corpo de bombeiros) relacionadas a investimentos de ampliação de capacidade de armazenagem em Mucuri, sem prejuízo da transferência para Pecém.

2.6. Com as perspectivas de retomada do crescimento econômico regional, a capacidade de armazenagem de bases existentes em Mucuri tende a se tornar gargalo logístico para a internalização de combustíveis pelo modo de transporte aquaviário, cujas consequências serão o aumento da internalização de combustíveis pelo modo de transporte rodoviário a partir de estados vizinhos, com perspectivas de aumento de preços (devido ao maior custo do modo rodoviário) e restrições no suprimento do estado, onerando o consumidor cearense.

[Assinatura]

2.7. As principais distribuidoras de combustíveis que operam no Ceará, como mostra a Tabela 1, sinalizaram para a ANP a disponibilidade de recursos para investimentos na ampliação de capacidade de armazenagem em Mucuripe em 65 mil m³ (ampliação de 55% da capacidade atual), mesmo cientes da irreversível transferência das operações de recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis para o Porto do Pecém. Da mesma forma, as distribuidoras de GLP contam com amparo do governo estadual para a obtenção de licenças ambientais para suas instalações.

Tabela 1: Sinalização de investimentos em Mucuripe (até transferência para Pecém).

Empresa	Investimentos
Petrobras Distribuidora	Três tanques adicionais, ampliando a capacidade em 11 mil m ³
	Descarregamento rodoviário, ampliando em 5 pontos
	Sistema de automação e aditivção de gasolina
	Interligações dutoviárias entre tanques e expedição
Raizen Combustíveis	Um tanque adicional, ampliando a capacidade em 10 mil m ³
	Duto interligando base ao píer
	Carregamento e descarregamento rodoviário, ampliando em 2 pontos
Ipiranga + Alesat	Nove tanques adicionais, com capacidade total de 20 mil m ³ (nova base)
	Carregamento e descarregamento rodoviário, 5 pontos (nova base)
SP Combustíveis	Capacidade total de 24 mil m ³ (nova base)
	Carregamento e descarregamento rodoviário (nova base)

Fonte: Empresas distribuidoras, 2016.

2.8. A ANP, sob a estrita ótica da garantia do abastecimento de combustíveis nos próximos cinco anos, recomenda os investimentos especificados na Tabela 1 no Porto do Mucuripe, sem prejuízo do processo de transferência das operações para o Porto do Pecém.

2.9. Em relação à modelagem do processo licitatório de infraestrutura para movimentação de combustíveis (gasolina, óleo diesel, querosene de aviação e biocombustíveis) no Porto do Pecém, em substituição ao Porto do Mucuripe, a ANP, atendendo à solicitação do Governo do Estado do Ceará, apresenta a seguir os subsídios técnicos requeridos, considerando a infraestrutura necessária e a tarifação.

2.10. A capacidade atual de armazenagem de combustíveis (gasolina, óleo diesel, querosene de aviação e biocombustíveis) em Mucuripe é de 118,8 mil m³, equivalente a 15 dias da demanda no Ceará. A Tabela 2, que simula crescimento na demanda de 2% e 3% a.a. no período 2017-2030, projeta capacidade de armazenagem variando de 200 a 230 mil m³ para o Porto do Pecém, equivalente a 20 dias de consumo no estado.

Tabela 2: Capacidade de armazenagem de combustíveis em Pecém em 2030.

Demanda diária (mil m³)			Capacidade de armazenagem (mil m³)	
Ano: 2016	Ano: 2030		Ano: 2030	
	2% a.a.	3% a.a.	2% a.a.	3% a.a.
7.6	10.0	11.5	200	230

Fonte: Elaboração própria.



2.11. A Tabela 3 apresenta o perfil da instalação de granéis líquidos (200 a 230 mil m³) para movimentação de derivados de petróleo e biocombustíveis no Porto do Pecém. Recomenda-se instalação exclusiva, com capacidade mínima de armazenagem equivalente a 20 dias da demanda por combustível (gasolina A, óleo diesel A, querosene de aviação e biocombustíveis), interligada a berço exclusivo no píer por pelo menos 4 linhas de 18", com plataforma de carregamento e descarregamento rodoviário.

Tabela 3: Perfil mínimo da instalação de combustíveis em Pecém.

ITEM	RECOMENDAÇÃO
tipo de instalação	terminal aquaviário
número de instalações	1 terminal único
capacidade de armazenagem	20 dias da demanda diária por produto
linhas de dutos	4 linhas de 18"
número de píer/berços	1 píer/berço exclusivo
plataforma de carregamento rodoviário	450 m ³ /h de expedição
plataforma de descarregamento rodoviário	1,5 mil m ³ dia de recebimento

Fonte: Elaboração própria.

2.12. Há dois argumentos para amparar a defesa de terminal único de combustíveis em Pecém. Primeiro, para se maximizar os ganhos de escala, reduzindo-se os custos operacionais no terminal (mão-de-obra própria e contratada, energia e materiais). Segundo, para permitir o livre acesso ao terminal a quaisquer distribuidoras que almejem comercializar combustíveis no estado do Ceará, nos termos da Portaria ANP nº 251, de 07/11/2000, que estabelece critérios para o livre acesso, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários para movimentação de petróleo e seus derivados.

2.13. Não se propõe a proibição de arrendamento de áreas portuárias para construções e operações de bases de distribuidoras, nos termos da Resolução ANP nº 42 de 18/08/2011. O que se postula é o livre acesso aos portos públicos para todas as distribuidoras autorizadas pela ANP, o que só é legalmente possível por meio de operador de terminal.

2.14. Dessa forma, o Governo do Estado do Ceará, caso permitisse o arrendamento de áreas para construção e operação de bases de distribuidoras em Pecém, deveria tornar obrigatória que essas bases fossem supridas exclusivamente a partir do parque de armazenagem do terminal aquaviário especificado na Tabela 3, para conferir segurança jurídica ao operador do referido terminal, cujos investimentos estariam calcados no ganho de escala obtido na movimentação exclusiva de combustíveis no porto.

2.15. Para o terminal exclusivo de combustíveis, deve ser reservada área mínima de 15 hectares, suficiente para a construção da infraestrutura requerida. A capacidade de armazenagem do terminal exclusivo não pode ser inferior a 20 dias da demanda diária de cada combustível, pois o prazo padrão de ressurgimento aquaviário no porto é de 15 dias, conforme atualmente determinado em contrato firmado entre a Petróleo Brasileiro S.A. (PETROBRAS) e as distribuidoras. Considerando variações no nível de serviço de transporte aquaviário (desvios-padrões em torno de 3 dias), mostra-se imprudente o terminal possuir capacidade de



armazenagem inferior a 20 dias, sob risco de incorrer em custos com sobreestadias de embarcações, o que oneraria os combustíveis para os consumidores cearenses.

2.16. O terminal em Pecém, inicialmente, não movimentaria GLP, cuja infraestrutura seria mantida em Mucuripe. Três seriam as motivações que poderiam justificar a manutenção das operações de GLP no Porto do Mucuripe: i) não há restrição logística operacional para movimentação de GLP em Mucuripe, cujas internalizações são realizadas por embarcações de menor porte; ii) o recebimento de GLP requereria a construção de esferas de armazenagem em Pecém, cuja expertise de operação poderia restringir o número de licitantes no certame; iii) seria necessária a construção de plantas industriais de envase de botijões de GLP em Pecém.

2.17. O terminal recomendado irá receber pelo modo aquaviário a gasolina A, o óleo diesel A S 10, o óleo diesel A S 500 e o querosene de aviação, além de biocombustíveis. Para esses combustíveis, o terminal deverá dispor de linhas de dutos exclusivas, de 18" cada, interligando o píer/berço aos tanques de armazenagem. Para recebimento aquaviário de outros combustíveis (etanol, biodiesel, gasolina de aviação, óleo diesel marítimo e óleo combustível) e de produtos químicos/petroquímicos, o terminal deverá possuir linhas de dutos dedicadas.

2.18. O terminal deverá se interligar a píer/berço exclusivo para recebimento de combustíveis, dispondo de infraestrutura para descarregamento das embarcações, cuja profundidade não deve ser inferior a 12 m (ideal seria de 15 a 18 m).

2.19. A plataforma de carregamento rodoviário, utilizada para a mistura e expedição dos combustíveis armazenados no terminal, deve ter capacidade inicial de movimentação de pelo menos 450 m³/h, considerando que o terminal irá operar 24 horas ao dia, sete dias por semana.

2.20. Para o recebimento rodoviário de biocombustíveis (etanol e biodiesel) ou de combustíveis fósseis, o terminal deverá construir plataforma de descarregamento, com capacidade inicial de recebimento de 1,5 mil m³/dia, mantido os atuais percentuais de mistura.

2.21. Devido ao expressivo volume de movimentação de combustíveis no terminal pelo modo de transportes rodoviário (expedição de combustíveis e recebimento de biocombustíveis), deve ser reservada área retroportuária de estacionamento com capacidade mínima para cem caminhões-tanques, para se evitar congestionamentos nas vias de acesso ao terminal.

2.22. Cabe à ANP, conforme determina o inciso I, art. 8º, da Lei nº 9.478/97 (Lei do Petróleo), proteger os interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta de combustíveis. Em relação à qualidade e à oferta, o terminal exclusivo em Pecém, a ser construído nos termos da Norma ABNT 17.505, com a infraestrutura mínima especificada nos parágrafos anteriores, estará apto a prestar, de forma ininterrupta, os serviços de recebimento, armazenagem, mistura, controle de qualidade e expedição de combustíveis para o estado do Ceará e estados vizinhos.

2.23. Contudo, quanto ao preço dos serviços oferecidos pelo terminal, é necessário adotar critério no processo de licitação que evite sobressaltos nos preços dos combustíveis nas bombas para o consumidor final. Preços de outorga elevados serão repassados pelo operador do terminal



6

para as distribuidoras, que por sua vez os repassarão para as revendas varejistas, as quais, por fim, reajustarão os preços dos combustíveis nas bombas, recaindo sobre o consumidor cearense o ônus da movimentação dos combustíveis do porto até os centros de consumo.

2.24. De fato, espera-se que o processo licitatório de arrendamento de área portuária, além de ampliar o número de distribuidoras que operam no estado, traga ganhos de eficiência resultantes da substituição do Porto do Mucuripe pelo Porto do Pecém no recebimento, armazenagem e expedição de combustíveis, possibilitando triplicar o volume transportado por embarcação.

2.25. Torna-se importante, assim, que os ganhos de eficiência advindos de um terminal moderno alcancem o consumidor final, desonerando o preço dos combustíveis.

2.26. A recomendação da ANP para o processo licitatório se baseia no estabelecimento de tarifa-teto para os serviços prestados pelo terminal às distribuidoras. O vencedor do certame seria aquele terminal que oferecesse o maior deságio sobre a tarifa-teto proposta no edital de licitação.

2.27. Em consonância com os subsídios técnicos oferecidos pela ANP para a Secretaria Especial de Portos do Governo Federal, a simulação de fluxos de caixa, para terminal do porte do Porto do Pecém, indicou tarifa-teto de R\$50,00/m³ de combustível expedido pelo operador do terminal para as distribuidoras, para contratos de arrendamento de 25 anos e investimentos totais de cerca de 1,1 bilhão de reais. Recomenda-se à autoridade licitante reavaliar os fluxos de caixa tão logo o projeto indicativo do terminal esteja concluído, inclusive considerando potenciais movimentações de outros produtos no terminal (químicos, petroquímicos etc) e local do píer.

2.28. A receita líquida foi estimada em R\$32,875/m³ de combustível expedido, valor obtido abatendo-se da tarifa-teto (R\$50,00/m³) os tributos incidentes de R\$7,125/m³ sobre a receita (5% de ISS; 1,65% de PIS; 7,6% de COFINS) e custos operacionais estimados em R\$10,00/m³ (mão-de-obra própria e contratada, energia, arrendamentos portuários, materiais etc.).

2.29. O vencedor da licitação, neste modelo, seria o licitante que se comprometesse a realizar os investimentos indicados no edital e ofertasse o maior deságio sobre a tarifa-teto.

3. CONCLUSÃO

3.1. A presente Nota Técnica forneceu subsídios para a Secretaria de Infraestrutura do Governo do Estado do Ceará, em atendimento ao Ofício nº 1.252/2016 – GABSEC.

3.2. Para a garantia do abastecimento de combustíveis nos próximos cinco anos, é recomendável que o Governo do Estado do Ceará conceda licenças estaduais às distribuidoras para investimentos complementares no Porto do Mucuripe, sem prejuízo do processo de transferência das operações para o Porto do Pecém.

3.3. O modelo sugerido pela ANP para a licitação de arrendamento de área no Porto do Pecém, destinada à instalação de granéis para movimentação de derivados de petróleo e biocombustíveis, se baseia em pacote de investimentos abrangendo terminal aquaviário

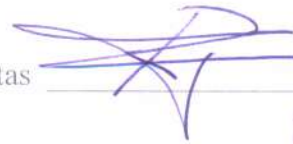


7

exclusivo, com capacidade mínima de armazenagem equivalente a 20 dias da demanda por combustível no Ceará.

3.4. Para evitar que a licitação incorra em aumentos de preços para o consumidor final cearense, sugere-se que o processo licitatório limite o preço máximo cobrado pelo operador do terminal para os serviços prestados (recebimento, armazenagem, mistura, controle de qualidade e expedição) para as distribuidoras de combustíveis, por meio de tarifa-teto, sobre a qual se aplicariam deságios nas ofertas dos licitantes.

Nota Técnica elaborada por Rubens Cerqueira Freitas



De acordo: Francisco Nelson Castro Neves


FRANCISCO NEVES
Superintendente
SIAPE 15070883
SAB - ANP/RJ