

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ
Respostas às contribuições área STS14

O PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ - CPLA, no uso das atribuições conferidas pela Portaria ANTAQ nº 420, de 8 de novembro de 2018, na legislação de regência e considerando o que consta do Processo nº 50300.014081/2019-37, divulga as respostas às contribuições recebidas na Audiência Pública nº 09/2019-ANTAQ.

Documento	Item do documento	Pedido de esclarecimento	Resposta
Minuta de Edital	1.1.6. Arrendatária: sociedade de propósito específico a ser constituída pela Adjudicatária, na forma de sociedade por ações, de acordo com as leis brasileiras e com sede e administração no Brasil e titular da cessão onerosa de área e infraestrutura públ	Contribuição: I) Alteração do subitem 1.1.6 da Minuta de Edital: "1.1.6. Arrendatária: titular da cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do Porto Organizado, para exploração por prazo determinado;" II) Alteração do subitem 1.1.20 da Minuta de Edital "1.1.20. Leilão: modalidade de licitação para a seleção da Proponente que, por sua vez, constituirá a Arrendatária responsável pela execução do objeto do Contrato" III) Alteração do subitem 19.2 da Minuta de Edital: ""19.2. Comprovante do compromisso público ou particular de constituição de Sociedade de Propósito Específico, na forma do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 14), apenas para o caso de Proponente constituída na forma de consórcio;" IV) Alteração do subitem 19.12 da Minuta de Edital: "19.12. A documentação relativa à qualificação técnica das Proponentes limitar-se-á à apresentação, pelo Proponente, do Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento, constante no item 5.3 e do compromisso de, sob as penas da lei, obter, nas hipóteses não dispensadas pela legislação, a pré-qualificação da Arrendatária como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado em que está localizado o Arrendamento, ou contratar Operador Portuário pré-qualificado, caso venha a se sagrar vencedora do certame, nos termos dos modelos constantes do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 15 / Modelo 16 / Modelo 19)." V) Alteração do subitem 27.2.4 da Minuta de Edital: "27.2.4. Ata da assembleia geral de constituição da Arrendatária como uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) na forma de sociedade por ações, apenas quando se tratar de	Acolhiada parcialmente. Não haverá mais a necessidade de constituição de SPE na forma de sociedade por ações.

Proponente constituída na forma de Consórcio, e o respectivo estatuto social, com a correspondente certidão da Junta Comercial e inscrição no CNPJ (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Economia), em que conste: (...)" VI) Alteração do Modelo 14 anexo à Minuta de Edital: "iii. a composição da SPE, indicando o percentual de participação de cada membro consorciado no seu capital; (...) v. a indicação da Empresa Líder do Consórcio como responsável pelos atos praticados pelo consórcio perante a ANTAQ;" e VII) Alteração do Modelo 19 anexo à Minuta do Edital: "Em atendimento ao disposto no Edital, a [Proponente], por seu(s) Representante(s) Credenciado(s) abaixo assinado(s), assume o compromisso de, sob as penas da lei, obter a pré-qualificação da Arrendatária como Operador Portuário, ou de contratar Operador Portuário pré-qualificado, caso venha a se sagrar vencedora do certame."; VIII) Exclusão das subcláusulas 1.1.1, "xli" e 21 da Minuta de Contrato de Arrendamento; IX) Alteração da subcláusula 1.1.1, "ix", da Minuta de Contrato de Arrendamento: "(ix) Arrendatária: titular da cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do Porto Organizado, para exploração por prazo determinado, identificada no preâmbulo deste Contrato;" X) Alteração da subcláusula 22.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento: "22.1 O capital social inicial mínimo, devidamente subscrito e totalmente integralizado, da Arrendatária é de R\$ 26.780.230,77 (vinte e seis milhões, setecentos e oitenta mil, duzentos e trinta reais e setenta e sete centavos)." XI) Alteração dos preâmbulos dos Apêndices 2 e 3 da Minuta de Contrato de Arrendamento: "E, de outro lado: (3) [?], com sede em [Município], Estado de [?], na [endereço], inscrita no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, sob o nº [?], neste ato devidamente representada pelos Srs. [?], [qualificação], na qualidade de Arrendatária ;" Justificativa: Não há norma legal que exija que arrendatárias sejam constituídas sob a forma de SPE. No máximo, a Lei nº 8.987/95 prevê a faculdade de o Poder Concedente determinar ao licitante vencedor (no caso de Consórcio, especificamente) a constituição de SPE (art. 20). A exigência de constituição de SPE, para empresas nacionais e estrangeiras, acarreta uma série de ônus adicionais, tais como a obtenção de novas autorizações e a imposição de outros custos tributários, tendo em vista o envolvimento de novo agente na cadeia de distribuição. Além disso, a segregação contábil da operação do arrendamento não requer necessariamente a instituição de uma SPE, podendo ser alcançada de outras formas. Note-se que esta contribuição foi acolhida na Audiência Pública dos Leilões

		de Itaqui (IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13). Editais de outros Leilões recentes da ANTAQ tampouco exigiram indistintamente a constituição de SPE pelo licitante vencedor, limitando-se a exigência a consórcios, entidades abertas ou fechadas de previdência complementar, fundos de investimentos e empresas estrangeiras que não funcionem no Brasil (v. Leilões de de Cabedelo - áreas AI-01, AE-10, AE-11 -, Vitória - área VIX30 - e Belém - áreas BEL 02A, BEL 02B, BEL 04 e BEL 080).	
Minuta de Edital	1.1.21. Manual de Procedimentos: documento divulgado pela B3 na sua página da Internet, consignando orientações e regras da sessão pública do Leilão, bem como os procedimentos de prestação de Garantia de Proposta;	A presente audiência pública diz respeito ao arrendamento de dois terminais destinados à movimentação de celulose no Porto de Santos: o STS14 e o STS14A. Uma vez que ambos os arrendamentos possuem o mesmo objeto, é importante que seja estabelecido um critério objetivo para determinar qual área deve ser licitada primeiro pelo Poder Concedente, em especial pelos potenciais efeitos da decisão sobre a vantajosidade do contrato a ser celebrado pela Administração Pública. Desse modo, considerando (i) que o terminal STS14A possui 34.957,00m ² , enquanto o STS14 possui 31.017,50m ² (item 2.1.1 do edital e do contrato de arrendamento); (ii) que o valor global estimado do Contrato é de R\$ 2.498.959.200,00 para o STS14A, e de R\$ 1.886.184.000,00 para o STS14; (iii) que a movimentação mínima exigida do STS14A a partir do décimo ano de arrendamento é de 1.411.000 toneladas/ano, enquanto a do STS14 é de 1.065.000 toneladas/ano; é evidente que o terminal STS14A tem o potencial de proporcionar as maiores vantagens econômico-financeiras para a União Federal. Isto porque tal área a área STS14A proporcionará potencialmente, maior valor de outorga e, seguramente, maior valor total do contrato administrativo a ser celebrado. Também não seria razoável que ambos os terminais fossem leiloados ao mesmo tempo, já que isso acabaria por restringir o número de possíveis participantes. Diante disso, sugere-se que o item 1.1.21 passe a prever o seguinte: 1.1.21. Manual de Procedimentos: documento divulgado pela B3 na sua página da Internet, consignando orientações e regras da sessão pública do Leilão, bem como os procedimentos de prestação de Garantia de Proposta, ressaltando-se que, com o objetivo de incrementar a competitividade e prestigiar o critério de maior vantajosidade para a Administração, a presente área (STS14A) será leiloada antes do terminal contíguo (STS14).	Não acolhida. A estratégia do leilão cabe à ANTAQ e não é objeto da presente audiência pública.
Minuta de Edital	Seção II - Do Objeto	Contribuição: I) Incluir o subitem 2.7 na Minuta de Edital, com a seguinte redação: "2.7 O Apêndice 4 contém o	Não acolhida. Contudo, iremos avaliar a possibilidade.

		<p>detalhamento dos bens existentes na área do Arrendamento." II) Incluir o Apêndice 4 na Minuta de Edital, contendo o detalhamento dos bens existentes na área do Arrendamento. Justificativa: Para fins de precificação de suas Propostas, é imprescindível que as Proponentes tenham conhecimento sobre os bens existentes na área do Arrendamento, haja vista que podem ser bastante expressivos os custos para remoção dos bens tidos como desnecessários à prestação adequada das Atividades. O subitem 5.1 da Minuta de Edital prevê que as Proponentes poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, desde que não prejudiquem a operação portuária existente, sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes, sem prejuízo de outras instruções complementares a serem divulgadas pela CPLA e demais órgãos competentes. Porém, pode não ser possível identificar, durante as visitas técnicas, todos os bens existentes na área do Arrendamento, o que pode prejudicar a precificação das Propostas. Por tal razão, propõe-se a disponibilização de Apêndice próprio da Minuta de Edital detalhando os bens existentes na Área Arrendada.</p>	
Minuta de Edital	<p>2.1.1. A área total do Arrendamento em Santos - São Paulo, cujo código de identificação é STS14, possui 31.017,50 m² (trinta e um mil e dezessete metros quadrados e cinquenta centímetros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão</p>	<p>O Edital explicita movimentação de celulose, enquanto o site do PPI menciona dedicado à movimentação de carga geral, especialmente celulose . Dessa forma, indaga-se: a) Além de celulose, será possível movimentar outras cargas no STS-14 e STS-14A? b) Em caso positivo, quais?</p>	<p>Acolhida. Informamos que os terminais em questão serão dedicados à Carga Geral, especialmente celulose apenas para fins de apuração de MME</p>
Minuta de Edital	<p>2.5. O Arrendamento vigorará pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, com possibilidade de prorrogação contratual, nos termos da Cláusula 3 da Minuta do Contrato de Arrendamento.</p>	<p>O prazo contratual poderá ser prorrogado até 70 (setenta) anos, com base no Decreto nº 9.048/2017?</p>	<p>Não acolhida. O contrato poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a exclusivo critério do Poder Concedente, nos termos da minuta de Contrato e seus Anexos, até o limite máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.</p>

Minuta de Edital

4.2.2. que não tenham relação direta com o conteúdo do Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento; e

Entendemos que os dispositivos em questão podem prejudicar a compreensão dos interessados sobre características do projeto e do contexto em que sua operação se insere. O mecanismo de pedidos de esclarecimentos é essencial para assegurar a obtenção de propostas devidamente estruturadas pelo Poder Público, isto é, que sejam exequíveis e que sejam o mais vantajosas possível para o interesse público. É este o fim último de um procedimento licitatório. A vedação a quaisquer esclarecimentos que ultrapassem a letra fria do Edital e da minuta de Contrato impedirá os interessados de conhecerem as reais condições dos terminais, assim como as premissas e o detalhamento dos estudos que embasaram os novos arrendamentos, e impossibilitará a devida precificação das propostas econômicas pelas licitantes no âmbito da licitação. Com isso, o risco de atração de aventureiros para participação no certame aumentará, assim como o risco de judicialização futura dos contratos celebrados, por insuficiência de informações disponíveis à época da licitação. Terminais portuários públicos estão localizados dentro da área de portos organizados e, assim, todas as condições, especialmente físicas, referentes às infraestruturas ali existentes, a serem implantadas ou modernizadas, bem como de políticas públicas sobre sua exploração, podem impactar, positiva ou negativamente, no Arrendamento que ora o Governo Federal pretende outorgar à iniciativa privada. Desconsiderar estes aspectos, como o faz a atual minuta do edital de licitação, é desconsiderar toda a complexidade relativa à prestação de serviços portuários e de movimentação de cargas no país. Por fim, ao se restringir o direito de solicitação de esclarecimentos sobre o projeto, contribui-se para a assimetria informacional entre os licitantes. Eventuais dúvidas que ultrapassem o teor expresso do edital e do contrato acabarão sendo objeto de diligências conduzidas individualmente por cada licitante, o que poderá gerar graves distorções na formulação das propostas econômicas. O próprio Poder Público poderá sofrer os efeitos adversos da restrição ora veiculada, vez que os pedidos de esclarecimento podem levar a seu conhecimento questões pertinentes não apenas sobre a área a ser arrendada, mas também sobre eventuais impactos que o arrendamento poderia causar à comunidade portuária. Uma vez ciente de tais questões, o Poder Público poderá não apenas esclarecê-las, como adotar as providências cabíveis, assegurando ainda condições isonômicas de acesso às informações do certame a todos os interessados. Conclui-se que o dispositivo editalício

Não acolhida. É justamente para não acrescentarmos informações que extrapolam nosso domínio como Administração Pública, que nos reservamos no direito de não tecermos esclarecimentos de documentos alheios ao edital e ao contrato. Desse maneira, balizamos as respostas aos esclarecimentos em documentos devidamente divulgados e anteriormente analisados pela Administração Pública, o que garante isonomia e segurança ao participantes.

		restringe a competitividade do certame, reveste de insegurança jurídica a fase de cumprimento do contrato e contraria a necessidade de transparência a respeito das atividades desenvolvidas no âmbito do porto organizado. Por isso, sugere-se a sua supressão do texto final do Edital.	
Minuta de Edital	4.2.3. que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, que não constem expressamente do Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento;	Entendemos que os dispositivos em questão podem prejudicar a compreensão dos interessados sobre características do projeto e do contexto em que sua operação se insere. O mecanismo de pedidos de esclarecimentos é essencial para assegurar a obtenção de propostas devidamente estruturadas pelo Poder Público, isto é, que sejam exequíveis e que sejam o mais vantajosas possível para o interesse público. É este o fim último de um procedimento licitatório. A vedação a quaisquer esclarecimentos que ultrapassem a letra fria do Edital e da minuta de Contrato impedirá os interessados de conhecerem as reais condições dos terminais, assim como as premissas e o detalhamento dos estudos que embasaram os novos arrendamentos, e impossibilitará a devida precificação das propostas econômicas pelas licitantes no âmbito da licitação. Com isso, o risco de atração de aventureiros para participação no certame aumentará, assim como o risco de judicialização futura dos contratos celebrados, por insuficiência de informações disponíveis à época da licitação. Terminais portuários públicos estão localizados dentro da área de portos organizados e, assim, todas as condições, especialmente físicas, referentes às infraestruturas ali existentes, a serem implantadas ou modernizadas, bem como de políticas públicas sobre sua exploração, podem impactar, positiva ou negativamente, no Arrendamento que ora o Governo Federal pretende outorgar à iniciativa privada. Desconsiderar estes aspectos, como o faz a atual minuta do edital de licitação, é desconsiderar toda a complexidade relativa à prestação de serviços portuários e de movimentação de cargas no país. Por fim, ao se restringir o direito de solicitação de esclarecimentos sobre o projeto, contribui-se para a assimetria informacional entre os licitantes. Eventuais dúvidas que ultrapassem o teor expresso do edital e do contrato acabarão sendo objeto de diligências conduzidas individualmente por cada licitante, o que poderá gerar graves distorções na formulação das propostas econômicas. O próprio Poder Público poderá sofrer os efeitos adversos da restrição ora veiculada, vez que os pedidos de esclarecimento podem levar a seu conhecimento questões pertinentes não apenas sobre a área a ser arrendada, mas também sobre eventuais	Não acolhida. É justamente para não acrescentarmos informações que extrapolam nosso domínio como Administração Pública, que nos reservamos no direito de não tecermos esclarecimentos de documentos alheios ao edital e ao contrato. Desse maneira, balizamos as respostas aos esclarecimentos em documentos devidamente divulgados e anteriormente analisados pela Administração Pública, o que garante isonomia e segurança aos participantes.

		<p>impactos que o arrendamento poderia causar à comunidade portuária. Uma vez ciente de tais questões, o Poder Público poderá não apenas esclarecê-las, como adotar as providências cabíveis, assegurando ainda condições isonômicas de acesso às informações do certame a todos os interessados. Conclui-se que o dispositivo editalício restringe a competitividade do certame, reveste de insegurança jurídica a fase de cumprimento do contrato e contraria a necessidade de transparência a respeito das atividades desenvolvidas no âmbito do porto organizado. Por isso, sugere-se a sua supressão do texto final do Edital.</p>	
Minuta de Edital	<p>5.4. As visitas técnicas deverão ser agendadas diretamente com a Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP, através do responsável [Nome] - [Cargo], estabelecido na [Endereço], e-mail: [Endereço eletrônico].</p>	<p>As visitas técnicas deveriam ser agendadas com a ANTAQ, responsável pelo certame, para que esta negocie o agendamento com a CODESP. Justificativa: Envolver terceiro, mesmo que seja a Administração Portuária, para usufruir de direito previsto no Edital pode inviabilizar as visitas. O ideal seria que a própria ANTAQ fosse a responsável por garantir as visitas técnicas oportunizadas aos proponentes, realizando as tratativas.</p>	<p>Não acolhida. Entendemos a preocupação, no caso de eventual embaraço por parte da autoridade portuária, solicitamos que comunique imediatamente a Antaq.</p>
Minuta de Edital	<p>8.4. A recusa em fornecer esclarecimentos e documentos ou em cumprir as exigências solicitadas pela CPLA, nos prazos por ela determinados e de acordo com os termos deste Edital, poderá ensejar a desclassificação da Proponente, com a consequente execução d</p>	<p>Contribuição: Inserir os subitens 8.4.1 e 8.4.2 na Minuta de Edital, com a seguinte redação: "8.4.1. Os esclarecimentos, documentos e exigências a que se refere o subitem 8.4 correspondem àqueles expressamente exigidos no presente Edital, não abrangendo informações confidenciais das Proponentes. (...) 8.4.2. A penalidade de execução da Garantia de Proposta, aplicável em caso de descumprimento do subitem 8.4, apenas será imposta após ter sido garantido o direito de defesa à Proponente." Justificativa: A Minuta de Edital prevê, no subitem 8.4, a possibilidade de a Comissão Permanente de Licitação da ANTAQ exigir a apresentação de esclarecimentos e documentos pelos licitantes, sob pena de desclassificação e execução da Garantia de Proposta. Tendo em vista o teor conciso do aludido dispositivo, sugere-se a inclusão, na Minuta de Edital, do subitem 8.4.1, mencionando que a documentação a que se refere o subitem 8.4 limita-se àquela relacionada às exigências que constam expressamente do Edital, não abrangendo informações cobertas sob o manto do segredo de empresa ou outras informações sensíveis das Proponentes. Vale mencionar que o teor do disposto no art. 19 do Decreto nº 4.122/2002 não prejudica o acolhimento da contribuição ora apresentada. Isso porque, embora o referido dispositivo estabeleça que a ANTAQ deverá dar "tratamento</p>	<p>Não acolhida. Qualquer procedimento de caráter sancionador será permeado de contraditório. Quanto ao sigilo, as informações serão tratadas de acordo com as prerrogativas e deveres legais estabelecidos.</p>

			<p>confidencial às informações técnicas, operacionais, econômico-financeiras e contábeis que solicitar às empresas prestadoras de serviços", autoriza-se a divulgação de informações diretamente necessárias para "impedir a discriminação de usuários ou prestadores de serviço" (cf. inciso I do art. 19) e "verificar o cumprimento das obrigações assumidas em decorrência de autorização, permissão ou concessão" (cf. inciso II do art. 19). Considerando-se o teor aberto e subjetivo dos incisos I e II do art. 19, que autorizam a divulgação de informações para ANTAQ, propõe-se a inclusão do subitem 8.4.1 na Minuta de Edital, vedando a exigência de informações confidenciais dos licitantes, para conferir maior segurança ao sigilo das informações confidenciais dos licitantes. Por fim, sugere-se, ainda, a indicação expressa de que a penalidade de execução da Garantia de Proposta, aplicável em caso de descumprimento do disposto no subitem 8.4 da Minuta de Edital, não será imposta sem que antes seja oportunizado o direito de defesa ao Proponente.</p>	
Minuta de Edital	CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO		<p>É de interesse público que o arrendamento seja operado com eficiência e segurança e que os serviços sejam prestados de forma competitiva, auxiliando não só no desenvolvimento econômico regional e nacional como também no próprio incremento do mercado de celulose. Evidentemente, e como se apontou no próprio ato justificatório do certame, é necessário estimular investimentos, proteger os usuários contra práticas monopolísticas e promover a competição entre os diferentes operadores. Em face desse contexto, há que se limitar a possibilidade de participação no certame de empresas que possuam expressiva participação no mercado e (ou) posição dominante na movimentação de celulose na região do Porto de Santos, nos termos da lei 12.529/11. Consoante solução que já vem sendo adotada em outros terminais (STS13, por exemplo), essas empresas e eventuais pessoas jurídicas a elas relacionadas, na condição de sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, apenas poderão ser declaradas vencedoras do leilão caso não exista proposta válida apresentada por outro proponente. Ressalte-se que tal medida estimula a competição e o desenvolvimento de novos players no mercado de celulose, fomentando a economia nacional.</p>	<p>Não acolhida. Não vislumbramos a previsão de ocorrência desse cenário. Cláusulas nesse sentido tendem a restringir a competitividade do certame.</p>
Minuta de Edital	CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO		<p>O edital claramente visa atender, com destaque, o equilíbrio concorrencial entre os potenciais usuários dos serviços portuários a serem disponibilizados pelas áreas que serão licitadas, tanto assim que dividiu a licitação em duas</p>	<p>Não acolhida. A Antaq acompanha atentamente eventuais manifestação de poder de mercado, sendo a concentração apenas um indicativo. E regra é a ampla liberdade de participação nos certames, sendo restrições a exceção.</p>

		<p>diferentes áreas para possibilitar a participação no mercado concorrencial de duas empresas evitando a indesejada concentração concorrencial. Recentemente foi concluída a licitação da área STS36 que foi arrendada pela Fibria Celulose S/A. Por sua vez, a empresa Suzano Papel e Celulose S/A possui um contrato longo com a DP World assegurando, com folgas, as suas necessidades de exportação de celulose, detendo essa empresa mais de 50% do mercado de exportação de celulose na região de influência do Porto de Santos, Guarujá, Cubatão e Vicente de Carvalho. A Klabin S/A acaba de se sagrar vencedora do arrendamento da área PAR01 no porto de Paranaguá, estando assim igualmente atendida nas suas necessidades de exportação de celulose para o mercado internacional. Sob essa ótica, é recomendável que a minuta do edital limite a possibilidade de participarem do certame empresas que já possuam arrendamento ou soluções portuárias longevas que atendam às suas necessidades, assim como que proíba a participação na licitação de empresa que detenha, isoladamente, percentual igual ou superior a 20% do mercado de celulose (ato de concentração, art. 36, § 2º da lei 12.529/11) ou possuam mais de 20% da reserva do mercado. Sugere-se, assim, que empresas ou grupos econômicos com participação de mercado relevante só poderão ser declaradas vencedoras na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida - limitação esta que deve ser estendida também às sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, e sujeitas ao mesmo controle comum.</p>	
Minuta de Edital	9.1. Poderão participar do Leilão, nos termos deste Edital, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio.	Os novos arrendamentos denotam estratégias para a alavancagem de investimentos e para a ampliação da infraestrutura portuária, de forma a proporcionar maior eficiência operacional ao setor e fomentar o desenvolvimento de mercados considerados relevantes, tal como o de celulose. Com a finalidade de incrementar a competitividade do certame, é necessário prever expressamente que uma mesma pessoa jurídica poderá participar dos leilões de ambas as áreas do Macuco (STS14 e STS14A), devendo optar por uma delas caso reste vencedora dos 2 (dois) certames. Sugere-se, assim, a inclusão de disposição que passe a prever as condições e requisitos para tanto, a fim de assegurar a participação do maior número de potenciais interessados e afastar a concentração de mercado, evitando que uma mesma pessoa jurídica venha assumir ambos os arrendamentos. 9.1 Poderão participar do Leilão, nos termos deste Edital, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de	Não acolhida. Contudo, estudaremos a possibilidade.

		<p>previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio, sem que haja restrição à participação nos certames de ambas as áreas do Macuco (STS14 e STS14A), devendo a arrendatária optar por uma delas caso venha a se sagrar vencedora de ambas as licitações .</p>	
Minuta de Edital	<p>9.1. Poderão participar do Leilão, nos termos deste Edital, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio.</p>	<p>A Audiência Pública nº 09/2019-ANTAQ objetiva obter contribuições, subsídios e sugestões para as minutas jurídicas e técnicas necessárias à realização de certame licitatório referentes ao Terminal STS14 e STS14A. Considerando que os terminais são contíguos, localizados no Porto de Santos, e que ambos os terminais são destinados à movimentação e armazenagem de celulose, é necessário que o edital preveja regras que disciplinem a participação de uma mesma empresa nos leilões das duas áreas. A possibilidade já foi prevista em editais anteriores, como no Leilão 01/2016, em que foram licitados, simultaneamente, três terminais destinados à movimentação de granéis sólidos vegetais no Pará. Sugere-se a inclusão de subitens que prevejam a possibilidade de participação de empresas em ambos os leilões, disciplinando os critérios para tanto. 9.1 Poderão participar do Leilão, nos termos deste Edital, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio: 9.1.1 A participação da empresa no Leilão voltado ao arrendamento da área (STS14) não obsta a sua participação no Leilão da área contígua (STS14A). Caso uma mesma empresa venha a se sagrar vencedora de ambos os Leilões, a arrendatária poderá optar livremente por uma das áreas, devendo abrir mão da outra .</p>	<p>Não acolhida. Contudo, estudaremos a possibilidade.</p>
Minuta de Edital	<p>11.2. Não há limite de participantes para a constituição de Consórcio.</p>	<p>A execução do objeto do contrato exigirá um aporte substancial de capital por parte da futura Arrendatária. O contrato prevê, em sua Cláusula 9.2, que a Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto: (i) o Valor do Arrendamento Fixo, mensalmente; (ii) o Valor do Arrendamento Variável, calculado sobre as toneladas de qualquer carga movimentada; (iii) o Valor da Outorga, em cinco parcelas. Além disso, existe a obrigação de constituição de Sociedade de Propósito Específico com valor expressivo de capital social integralizado mínimo. A possibilidade de que as empresas se reúnam em consórcio para a participação em licitações, prevista no art. 33 da Lei 8.666/1993, objetiva aumentar a competitividade do certame, permitindo a concorrência de empresas que, isoladamente, não conseguiriam atender às exigências do</p>	<p>Não acolhida. De acordo com as boas praticas da OCDE, os governos não devem limitar a participação de interessados no certame. Além disso, em análise a recente ato de concentração de duas empresas do setor de celulose, o CADE concluiu que não há problema concorrencial no tocante a exploração de terminais portuários.</p>

		<p>edital e do contrato, em especial aquelas de cunho econômico-financeiro. É importante salientar, contudo, que tais exigências existem justamente para assegurar o interesse público, consubstanciado no efetivo cumprimento do objeto da contratação. A flexibilização demasiada dos requisitos de participação compromete a lisura do certame, na medida em que possibilita a apresentação de propostas aventureiras e inexecutáveis. Além disso, a possibilidade de haver consórcios sem um número máximo de participantes acaba restringindo a concorrência. Empresas que poderiam competir entre si acabam participando de um mesmo consórcio, reduzindo assim o número de propostas apresentadas. Desse modo, é importante que o edital preveja uma limitação para o número de empresas que podem se reunir em consórcio, a fim de resguardar a seriedade da licitação. Sugere-se, portanto, que o item 11.2 passa a ter a seguinte redação: O Consórcio poderá ser composto por, no máximo, 05 (cinco) empresas .</p>	
Minuta de Edital	<p>11.4. Em um mesmo Leilão, cada pessoa jurídica pode participar de apenas um Consórcio, restrição que se estenderá às suas Controladas, Coligadas, Controladoras e entidades sujeitas ao mesmo controle comum.</p>	<p>Da forma que foi montado o projeto, os eventuais interessados podem, inclusive, ser os produtores da carga que, ao verticalizarem sua cadeia, atenderão às próprias necessidades, monopolizando o ativo portuário e criando barreiras a entrada a novos entrantes. Diante do exposto indaga-se: Essa questão foi levada em consideração pelo Poder Público nesta licitação?</p>	<p>Não acolhida. Não trata-se de contribuição para as minutas de edital e contrato e estudos.</p>
Minuta de Edital	<p>11.4. Em um mesmo Leilão, cada pessoa jurídica pode participar de apenas um Consórcio, restrição que se estenderá às suas Controladas, Coligadas, Controladoras e entidades sujeitas ao mesmo controle comum.</p>	<p>Quanto ao item 11.4, sugerimos a exclusão do trecho: "[...] restrição que se estenderá às suas Controladas, Coligadas, Controladoras e entidades sujeitas ao mesmo controle comum", tendo em vista que as referidas sociedades têm personalidade jurídica e atuação distintas daquela que está participando do leilão, não se justificando a extensão restrição. Assim sugerimos que a redação do item seja alterada nos seguintes termos: "11.4. Em um mesmo Leilão, cada pessoa jurídica pode participar de apenas um Consórcio".</p>	<p>Não acolhida. Não necessariamente as empresas tem atuação distintas, Uma empresa pode ser 100% subsidiária de outra empresa e participar de dois consórcios falseando a concorrência do certame.</p>
Minuta de Edital	<p>12.2. Para a verificação das ocorrências constantes nos itens 12.1.1, 12.1.2 e 12.1.6, serão obrigatoriamente consultados o Sistema de Cadastramento Unificado e Fornecedores - SICAF, o Cadastro Nacional de</p>	<p>O TCU já consolidou orientação no sentido de que o gestor público deve facultar aos licitantes a possibilidade de sua habilitação ser aferida por meio do Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores (Sicaf). No entanto, o cadastro no referido sistema não pode ser tido como condição necessária à participação e (ou) habilitação no processo licitatório (conforme Súmula TCU 274). Esse mesmo raciocínio deve ser aplicado no que diz respeito ao</p>	<p>Não acolhida. Não há necessidade de cadastro no sistema e quem fará a pesquisa será o poder concedente.</p>

	Empresas Inidôneas e Suspensas - CEIS da Controla	arrendamento. Logo, sugere-se que as exigências editalícias sejam readequadas, a fim de excluir a exigência de inscrição no SICAF ou, quando menos, admitir que tais condições sejam comprovadas mediante a apresentação de outros documentos - os quais devem ser expressa e claramente indicados.	
Minuta de Edital	13.1. Com exceção das Garantias de Proposta, que devem estar obrigatoriamente em sua forma original na primeira via do Volume 1 descrito no item 20.1.1, todos os demais documentos serão apresentados em sua forma original ou por meio de cópia autenticada,	Sugerimos que seja prevista a desnecessidade de autenticação de documentos, em conformidade com o art. 3º, inc. II, da lei nº 13.726/2018.	Não acolhida. O forma estabelecida para a prática dos atos no leilão não se coaduna às orientações do inciso II, art. 3º da Lei nº 13.726/2018.
Minuta de Edital	15.2.1. Mediante instrumento de procuração que comprove poderes para praticar, em nome da Proponente, todos os atos referentes ao Leilão (incluindo os poderes de receber citação, representar a Proponente administrativa e judicialmente, fazer acordos e ren	Sugerimos que seja prevista a desnecessidade de reconhecimento de firma na procuração, em conformidade com o art. 3º, inc. I, da lei nº 13.726/2018	Não acolhida. O forma estabelecida para a prática dos atos no leilão não se coaduna às orientações do inciso I, art. 3º da Lei nº 13.726/2018.
Minuta de Edital	16.5.1. A validade da Garantia de Proposta será prorrogada de acordo com a necessidade, pelo menos 30 (trinta) dias antes de seu vencimento, às expensas das próprias Proponentes, caso expire antes do prazo estipulado, sob pena de desclassificação do certa	Contribuição: Alteração da redação do subitem 16.5.1 da Minuta de Edital, da seguinte forma: "16.5.1. A validade da Garantia de Proposta será prorrogada de acordo com a necessidade, pelo menos 30 (trinta) dias antes de seu vencimento, às expensas das próprias Proponentes, pelo prazo mínimo de 1 (um) ano, caso a Garantia de Proposta expire antes da conclusão do Leilão." Justificativas: O subitem 16.5 da Minuta de Edital estabelece que o prazo de validade da Garantia de Proposta deve ser de 1 (um) ano a contar da Data para Recebimento dos Volumes, devendo ser renovada antes de sua expiração caso o certame não seja concluído neste prazo. Por sua vez, o subitem 16.5.1 da Minuta de Edital estabelece que a Garantia da Proposta deve ser renovada pelo prazo mínimo de 1 (um) ano, pelo menos 30 (trinta) dias antes de seu vencimento, caso expire antes do prazo estipulado. A redação deste dispositivo gera dúvidas, pois não há como a Garantia de Proposta expirar	Acolhida parcialmente. Para eliminar a ambiguidade e manter as condições da cláusula original, a redação do dispositivo será alterada para: " 16.5.1. A validade da Garantia de Proposta será prorrogada de acordo com a necessidade, pelo menos 30 (trinta) dias antes de seu vencimento, às expensas das próprias Proponentes, pelo prazo mínimo de 1 (um) ano, caso a Garantia de Proposta expire antes da conclusão do certame, sob pena de desclassificação."

		antes do transcurso do prazo de validade nela estipulado, que deve ser de 1 (um) ano, nos termos do subitem 16.5. Sugere-se, portanto, a reformulação do subitem 16.5.1 da Minuta de Edital, para deixar claro que a Garantia de Proposta só deve ser renovada caso expire antes da conclusão do certame.	
Minuta de Edital	16.5.1. A validade da Garantia de Proposta será prorrogada de acordo com a necessidade, pelo menos 30 (trinta) dias antes de seu vencimento, às expensas das próprias Proponentes, caso expire antes do prazo estipulado, sob pena de desclassificação do certa	Contribuição: Alteração da redação do subitem 16.5.1 da Minuta de Edital, da seguinte forma: "19.7.1. Para sociedades empresárias: Certidão Negativa de Pedido de Falência, concordata remanescente, recuperação judicial e extrajudicial, expedida pelo distribuidor judicial da comarca (varas cíveis) da cidade em que a empresa estiver sediada, com data de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes, acompanhada de certidão comprobatória dos cartórios distribuidores da comarca do Proponente. Em havendo ação judicial distribuída em nome da Proponente ou ajuizada contra si tendo por objeto pedido de falência, concordata remanescente, recuperação judicial e extrajudicial, deverá ser juntada certidão narrativa do feito que aponte a situação do processo atualizado, compreendendo o período de 90 (noventa) dias antes da Data para Recebimento dos Volumes." Justificativa: O subitem 19.7.1 da Minuta de Edital prevê que as Proponentes devem apresentar certidão negativa de pedido de falência, concordata remanescente, recuperação judicial e extrajudicial, expedida pelo distribuidor judicial da comarca (varas cíveis) da cidade em que a empresa estiver sediada, com data de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes, acompanhada de certidão comprobatória dos cartórios distribuidores da comarca da Proponente. Segue dispondo o subitem 19.7.1 que "em havendo ação judicial distribuída, deverá ser juntada certidão narrativa do feito que aponte a situação do processo atualizado, compreendendo o período de 90 (noventa) dias antes da Data para Recebimento dos Volumes". Contudo, a redação da última parte do subitem 19.7.1 deixa margem para dúvidas, pois não há como ter certeza se a Proponente deve apresentar a certidão narrativa do feito: (i) de ação ajuizada em seu nome/contra si tendo por objeto pedido de falência, concordata remanescente, recuperação judicial ou extrajudicial; ou (ii) de toda e qualquer ação ajuizada em seu nome/contra si. Sendo assim, requer-se seja esclarecido que a Proponente só deverá apresentar certidão narrativa do feito se houver ação ajuizada em seu nome/contra si tendo por objeto pedido de falência, concordata remanescente, recuperação judicial ou	Sugestão acolhida.

		extrajudicial.	
Minuta de Edital	16.8. É vedada qualquer modificação nos termos e condições da Garantia de Proposta após a sua apresentação à CPLA, salvo se aprovado pela CPLA nas hipóteses de perda de valor financeiro, alteração da qualidade ou necessidade de sua substituição.	Contribuição: Requer-se seja objetivamente previsto, no subitem 16.8 da Minuta de Edital, o que efetivamente corresponderia à hipótese de perda de valor financeiro da Garantia de Proposta. Caso não seja possível especificá-lo, requer-se a exclusão da mencionada expressão do subitem 16.8 da Minuta de Edital. Justificativa: O subitem 16.8 da Minuta de Edital permite que a Garantia de Proposta seja alterada na hipótese de perda de seu valor financeiro, mediante aprovação da CPLA. No entanto, não há clareza sobre qual situação concreta efetivamente corresponderia à hipótese de perda de valor financeiro da Garantia de Proposta. Isso causa insegurança jurídica, pois a CPLA pode vir a exigir a modificação da Garantia de Proposta em razão da perda de seu valor financeiro, e as Proponentes sequer poderiam antecipar tal exigência, por não compreenderem o alcance da expressão. Requer-se, portanto, seja esclarecido no subitem 16.8 o que corresponderia à hipótese de perda de valor financeiro, ou então a exclusão dessa expressão do mencionado dispositivo.	Sugestão não acatada. Não foi identificada subjetividade no dispositivo ou necessidade de descrição exaustiva do termo.
Minuta de Edital	17.3. A Proponente deverá indicar, na sua proposta pelo Arrendamento, o Valor da Outorga em reais a ser pago à Autoridade Portuária com, no máximo, 2 (duas) casas decimais, sendo vedada a apresentação de montante inferior a R\$ 1,00 (um real).	Questiona-se se os estudos de viabilidade econômico-financeira que definiram o Valor da Outorga consideraram como, por exemplo, os possíveis impactos nas contas públicas visando a neutralizar efeitos decorrentes de eventuais discussões administrativas relacionadas à manutenção das condições licitadas por outros terminais.	Não acolhida. O valor de outorga corresponde ao lance vencedor do Leilão ofertado pela proponente, sendo o valor mínimo correspondente a R\$ 1,00.
Minuta de Edital	19.1.3. Apresentar estrutura societária, indicando as participações diretas e indiretas em seu capital até o seu último nível, bem como a exibição dos acordos de sócios ou acionistas ou a declaração de sua inexistência, ressalvada a possibilidade de reque	Contribuição: Requer-se a exclusão do subitem 19.1.3 da Minuta de Edital e da subcláusula 19.1.2, "b", da Minuta de Contrato de Arrendamento, ou então, ao menos, a inclusão do subitem 19.1.3.2 na Minuta de Edital e da subcláusula 19.1.2.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: "19.1.3.2. A pedido da Proponente, a CPLA resguardará o sigilo das informações referidas no subitem 19.1.3, deixando de divulgá-las às demais Proponentes ou a terceiros." "19.1.2.1. A pedido de Arrendatária, o Poder Concedente e a ANTAQ resguardarão o sigilo das informações referidas na subcláusula 19.1.2, "b", deixando de divulgá-las a terceiros." Justificativa: Os subitens 19.1.3 e 19.1.3.1 exigem que as Proponentes apresentem, como parte da documentação de Habilitação	Não acolhida. A CPLA possui a obrigação de manter sigilo sobre as informações com caráter restrito sob a sua guarda, conforme determinação legal.

		<p>Jurídica, sua estrutura societária, indicando as participações diretas e indiretas em seu capital até o último nível, inclusive participações minoritárias superiores a 5% do capital, votante ou não. Já a subcláusula 19.1.2, "b", da Minuta de Contrato de Arrendamento exige que a Arrendatária apresente anualmente sua estrutura societária, direta e indireta, até o nível de pessoa física, considerando todo tipo de participação, inclusive minoritária, superior a 5% (cinco por cento) do capital, votante ou não, bem como todos os acordos de acionistas celebrados no período. Inúmeros grupos empresariais contam com a participação de empresas com capital aberto em sua composição societária, muitas delas com ações listadas em Bolsas de Valores. Nestes casos, a composição societária destes grupos é bastante variável, podendo ser alterada de um dia para outro, haja vista a possibilidade de uma mesma parte adquirir alta quantidade de ações vendidas em Bolsa e alterar a composição societária da empresa para além dos 5% tolerados pelo subitem 19.3.1 da Minuta de Edital e pela subcláusula 19.1.2, "b", da Minuta de Contrato de Arrendamento. Esta circunstância impossibilita o atendimento da exigência prevista no subitem 19.1.3 da Minuta de Edital e na subcláusula 19.1.2, "b", da Minuta de Contrato de Arrendamento. Para além disso, muitos grupo empresariais guardam sigilo empresarial sobre suas informações societárias, sobretudo grupos estrangeiros que atuam em diferentes países. Neste sentido, requer-se a exclusão do subitem 19.1.3 da Minuta de Edital e da subcláusula 19.1.2, "b", da Minuta de Contrato de Arrendamento, ou então, ao menos, a inclusão do subitem 19.1.3.2 da Minuta de Edital e da subcláusula 19.1.2.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento, resguardando de forma expressa o sigilo das informações empresariais das Proponentes e da futura Arrendatária, sendo vedada sua disponibilização às demais Proponentes ou a terceiros.</p>	
Minuta de Edital	19.7.2. Para sociedades simples: certidão expedida pelo distribuidor judicial das varas cíveis em geral (Execução Patrimonial) da comarca em que a pessoa jurídica está sediada, com data de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento d	Sugerimos que seja removida a menção às sociedades simples, uma vez que não nos parece possível que estas executem as atividades de exploração de área e infraestrutura portuária.	Não acolhida. A alteração poderia ser considerada restritiva à concorrência no certame e não foram identificadas evidências que apontem o risco mencionado.

Minuta de Edital	Subseção IV - Da Qualificação Técnica	Com o objetivo de garantir que o arrendamento seja operado de forma adequada e eficiente, o contrato prevê índices de movimentação mínima de celulose a serem atendidos pelo futuro contratado, ressaltando expressamente que, para fins de atingimento desses quantitativos, apenas serão consideradas as movimentações de celulose. Note-se, portanto, que o próprio atingimento do MMC pressupõe que o arrendatário disponha de um volume de carga (de celulose) bastante significativo. Caso contrário, não terá condições de atender aos parâmetros estabelecidos - o que teria por consequência a exploração ineficiente do terminal, em frontal contrariedade aos interesses públicos envolvidos. É recomendável, portanto, que o edital exija que os Proponentes demonstrem que possuem carga própria ou, então, que firmaram eventual compromisso com terceiro que seja apto a lhes assegurar um volume de carga compatível com os índices estabelecidos pelo contrato para fins de movimentação mínima. Sugere-se que sejam estabelecidos requisitos de qualificação técnica nesse sentido, de forma a impor ao Proponente a obrigação de comprovar a existência de carga de celulose compatível com o objeto do arrendamento e com os parâmetros contratualmente estabelecidos no que se refere à movimentação mínima contratual), devendo demonstrar que possui carga própria ou eventual ajuste com terceiro que lhe assegure tal carga .	Não acolhida. Cláusulas nesse sentido tendem a restringir a competitividade do certame.
Minuta de Edital	Subseção IV - Da Qualificação Técnica	O item 2.3 do edital estabelece que as atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária consistem na movimentação e armazenagem de celulose, nos termos e condições previstas no Contrato e seus anexos. A Cláusula 7.1.2.1 do contrato estabelece que a Arrendatária deverá manter quantitativos mínimos de movimentação anual de celulose. Para a comprovação do cumprimento dessa movimentação mínima de celulose, a Cláusula estabelece que somente serão contabilizadas as movimentações de celulose, realizadas especificamente por embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento. Para garantir a seriedade e exequibilidade das propostas, sugere-se que o edital preveja que a participação no certame estará condicionada à comprovação, pela licitante, de que será capaz de movimentar o mínimo exigido de celulose para cumprimento do contrato. Sugere-se que, para tal comprovação, o edital exija das licitantes a comprovação de que detêm carga própria ou contrato firmado com terceiros. A adoção da medida é essencial para evitar frustrações como a ocorrida	Não acolhida. Cláusulas nesse sentido tendem a restringir a competitividade do certame.

		<p>no leilão para arrendamento do STS36, também no Porto de Santos, no qual a empresa vencedora do certame, Marimex, não foi capaz de cumprir o objeto do contrato. A medida já foi, inclusive, adotada pela CODESP no Edital de Processo Seletivo Simplificado nº 01/2019, deflagrado para a escolha de Arrendatários Transitórios para áreas desocupadas no Porto. O item 8, que trata da apresentação das ofertas, exige a apresentação de comprovação da carga a ser movimentada. Pede-se, portanto, para que a redação do item 19.12 do edital seja alterada e que seja incluído o item 19.13, nos seguintes termos: 19.12. A documentação relativa à qualificação técnica das Proponentes contemplará à apresentação, pelo Proponente, do Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento, constante no item 5.3 e do compromisso de, sob as penas da lei, obter, nas hipóteses não dispensadas pela legislação, a pré-qualificação da Sociedade de Propósito Específico a ser constituída como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado em que está localizado o Arrendamento, ou contratar Operador Portuário pré-qualificado, caso venha a se sagrar vencedora do certame, nos termos dos modelos constantes do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 15 / Modelo 16 / Modelo 19). 19.13. A Proponente deverá comprovar que detém carga de celulose, própria ou decorrente de ajustes com terceiros, em volume suficiente para assegurar o devido cumprimento das obrigações de movimentação assumidas, por meio de algum dos seguintes documentos: contrato, compromisso de contrato ou declaração do armador de que há contrato celebrado a suportar a movimentação pretendida .</p>	
Minuta de Edital	Subseção IV - Da Qualificação Técnica	<p>As experiências com arrendamentos anteriores já demonstraram que o estabelecimento de exigências de qualificação técnica muito brandas pode vir a resultar na frustração do interesse público que se pretende atingir por meio do procedimento licitatório. É o caso, por exemplo, da área do STS36, que vem enfrentando problemas em decorrência das dificuldades da arrendatária em obter carga compatível com a destinação do respectivo terminal. Em face desse cenário, é indispensável que sejam estabelecidas condições voltadas a exigir do Proponente a comprovação das condições necessárias à regular execução do objeto do arrendamento, nos exatos termos estabelecidos pelo edital e pelo contrato. Recomenda-se a inclusão de previsão que demande a comprovação, pelo Proponente, da existência de carga própria e (ou) a viabilidade de sua obtenção (por meio de compromissos firmados com terceiros ou eventuais outros ajustes nesse</p>	Não acolhida. Cláusulas nesse sentido tendem a restringir a competitividade do certame.

		sentido) em prazo e quantidades compatíveis com os quantitativos de movimentação mínima a serem atendidos no curso do arrendamento.	
Minuta de Edital	19.12. A documentação relativa à qualificação técnica das Proponentes limitar-se-á à apresentação, pelo Proponente, do Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento, constante no item 5.3 e do compromisso de, sob as penas da lei, obter	Contribuição: Alterar a redação do subitem 19.12 da Minuta de Edital, com a seguinte redação: "Subseção IV - Da Qualificação Técnica 19.12. A documentação relativa à qualificação técnica das Proponentes limitar-se-á à apresentação, pelas Proponentes, dos seguintes documentos: 19.12.1. Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento, constante do subitem 5.3; 19.12.2. Compromisso de, sob as penas da lei, obter, nas hipóteses não dispensadas pela legislação, a pré-qualificação da Arrendatária como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado em que está localizado o Arrendamento, ou contratar Operador Portuário pré-qualificado, caso venha a se sagrar vencedora do certame, nos termos dos modelos constantes do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 15 / Modelo 16 / Modelo 19); e 19.12.3. Declaração atestando, sob as penas da lei, que a Proponente detém a carga a ser movimentada na área do Arrendamento, em quantidade suficiente para atender à Movimentação Mínima Exigida fixada na subcláusula 7.1.2.1 do Contrato, nos prazos lá indicados, ou compromisso firme, sob as penas da lei, de que a Proponente deterá tal carga a tempo de atender à Movimentação Mínima Exigida, na quantidade e no prazo fixados na subcláusula 7.1.2.1 do Contrato." Justificativa: O subitem 19.12 da Minuta de Edital exige que as Proponentes apresentem os seguintes documentos para demonstrar sua qualificação técnica: (i) Atestado de Visita Técnica ou Declaração de Pleno Conhecimento, constante do subitem 5.3 da Minuta de Edital; e (ii) compromisso de, sob as penas da lei, obter, nas hipóteses não dispensadas pela legislação, a pré-qualificação da Sociedade de Propósito Específico a ser constituída como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado em que está localizado o Arrendamento, ou contratar Operador Portuário pré-qualificado, caso venha a se sagrar vencedora do certame, nos termos dos modelos constantes do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 15 / Modelo 16 / Modelo 19). Propõe-se a alteração da redação do subitem 19.12 da Minuta de Edital, para exigir que as Proponentes também apresentem: (i) declaração atestando, sob as penas da lei, que a Proponente detém a carga a ser movimentada na área do Arrendamento, em quantidade suficiente para atender à Movimentação Mínima Exigida fixada na subcláusula 7.1.2.1 da Minuta de Contrato de	Não acolhida. A alteração poderia ser considerada restritiva à concorrência no certame.

		<p>Arrendamento, nos prazos lá indicados; ou (ii) compromisso firme, sob as penas da lei, de que a Proponente deterá tal carga a tempo de atender à Movimentação Mínima Exigida, na quantidade e no prazo fixados na subcláusula 7.1.2.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento." Referida proposta justifica-se para evitar a participação, no Leilão, de empresas aventureiras, prejudicando o certame. Foi o que se deu, por exemplo, no caso do leilão de arrendamento portuário da área STS36 (também vocacionada para a movimentação de celulose), realizado pela ANTAQ no ano de 2015. A empresa Marimex Despachos Ltda. sagrou-se vencedora do aludido leilão, porém acabou não tendo condições de celebrar o respectivo contrato de arrendamento e iniciar as operações de movimentação na área arrendada. Como consequência, o então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil acabou por revogar o leilão, por força da Portaria nº 130, de 23 de março de 2017. Uma situação como essa provoca diversos prejuízos, tanto ao Poder Concedente, que incorreu em gastos para realização de um certame que acabou não vingando, deixando inclusive de auferir remuneração pelo arrendamento, quanto aos demais licitantes, que tiveram suas propostas preteridas pela empresa que se sagrou vencedora do certame. Por fim, também se propõe a alteração do subitem 19.12 para retirar a referência à SPE, como já aludido anteriormente.</p>	
Minuta de Edital	Seção I - Da Apresentação dos Documentos	<p>Contribuição: Inclusão do subitem 20.9 na Minuta de Edital, com a seguinte redação: "20.9. A 1ª via dos volumes referidos no subitem 20.1 deve conter documentos originais ou cópias autenticadas. As 2ª e 3ª vias dos volumes poderão conter cópia simples da 1ª via." Justificativa: O subitem 20.1 da Minuta de Edital exige que os volumes lá relacionados sejam apresentados em 3 (três) vias. Não há clareza na Minuta de Edital se a 2ª e a 3ª vias dos volumes a serem apresentados pelas Proponentes devem conter: (i) documentos originais e/ou cópias autenticadas, tal como apresentado na 1ª via; ou (ii) cópia simples dos documentos apresentados na 1ª via. Haja vista o grande número de documentos exigidos na Minuta de Edital, propõe-se que as 2ª e 3ª vias dos volumes listados no subitem 20.1 limitem-se à cópia simples dos documentos incluídos na 1ª via, não sendo necessária a apresentação de documentos originais ou de cópias autenticadas nas 2ª e 3ª vias. Com isso, facilitar-se-á a organização dos documentos exigidos para participação no certame, tornando-o menos burocrático e formalista.</p>	<p>Não acolhida. Para maiores esclarecimentos, sugerimos consultar o Manual de Procedimentos de Leilão elaborado pela B3 e disponibilizado em outros projetos.</p>

Minuta de Edital	Seção I - Da Apresentação dos Documentos	Contribuição: Inclusão do subitem 20.9 na Minuta de Edital, com a seguinte redação: "20.9. É dispensável o reconhecimento de firma das assinaturas apostas na Proposta pelo Arrendamento." Justificativa: Usualmente, não se exige reconhecimento de firma de assinaturas apostas em propostas comerciais apresentadas em licitações. Com isso, busca-se resguardar o sigilo sobre os valores ofertados pelos licitantes, resguardando-se, assim, a higidez dos certames. Apesar desta prática recorrente, não há, na Minuta de Edital, dispensa de reconhecimento de firma das assinaturas apostas na Proposta pelo Arrendamento. Neste sentido, propõe-se a previsão expressa de tal dispensa na Minuta de Edital, para garantir aos Proponentes maior segurança quanto à desnecessidade desta formalidade.	Não acolhida. Para maiores esclarecimentos, sugerimos consultar o Manual de Procedimentos de Leilão elaborado pela B3 e disponibilizado em outros projetos.
Minuta de Edital	20.1.1. Ao 1º Volume - declarações preliminares, documentos de representação e Garantia de Proposta; e	Contribuição: Alterar a redação dos subitens 21.1.1 a 21.1.3 da Minuta de Edital, da seguinte forma: "21.1.1. Declarações preliminares, referidas na Subseção I da Seção I do Capítulo IV do Edital; 21.1.2. Documentos de representação, referidos na Subseção II da Seção I do Capítulo IV do Edital; e 21.1.3. Garantia de Proposta, referidos na Subseção III da Seção I do Capítulo IV do Edital." Justificativa: Constam dos subitens 21.1.1 a 21.1.3 referências cruzadas aos seguintes dispositivos da Minuta de Edital: (i) Seção I do Capítulo IV do Edital (cf. subitem 21.1.1); (ii) Seção II do Capítulo IV do Edital (cf. subitem 21.1.2); (iii) Seção III do Capítulo IV do Edital (cf. subitem 21.1.3). Contudo, as referências cruzadas indicadas estão equivocadas, devendo ser alteradas da seguinte forma: (i) Capítulo IV, Seção I, Subseção I (subitem 21.1.1); (ii) Capítulo IV, Seção I, Subseção II (subitem 21.1.2); e (iii) Capítulo IV, Seção I, Subseção III (subitem 21.1.3). Requer-se, portanto, a realização dos citados ajustes no subitem 21.1 da Minuta do Edital, para evitar dúvidas ou dificuldades na organização dos documentos necessários à participação no Leilão.	Acolhida. A redação sugerida confere maior precisão às referências.
Minuta de Edital	20.3. Os 3 (três) volumes deverão ser apresentados lacrados, distintos e identificados em sua capa da seguinte forma:	Contribuição: Alterar a expressão "Corretora Credenciada" para "Participante Credenciado" nas etiquetas constantes do subitem 20.3. Justificativa: As etiquetas presentes no subitem 20.3 da Minuta de Edital mencionam a expressão "Corretora Credenciada". Contudo, tal termo não foi convencionado na Minuta de Edital, mas sim "Participante Credenciado", conforme subitens 1.1.24, 15.7 e 15.8. Impõe-se, portanto, a alteração das expressões "Corretora Credenciada" para "Participante Credenciado" nas etiquetas referidas no subitem 20.3 da Minuta do Edital.	Sugestão acolhida. A expressão "Corretora Credenciada" citada na cláusula 20.3 deve ser substituída por "Participante Credenciado" visando padronização da nomenclatura utilizada no Edital.

Minuta de Edital	20.5. Cada um dos volumes, além das vias físicas, será apresentado em meio eletrônico, por meio de pen drive sem restrições de acesso ou proteção de conteúdo, com teor idêntico ao das 3 (três) vias impressas. O formato poderá ser .PDF , desde que sem res	Contribuição: Alteração do subitem 20.5 da Minuta de Edital, da seguinte forma: "20.5. Além das vias físicas, será apresentado, em meio eletrônico, por meio de pen drive sem restrições de acesso ou proteção de conteúdo, arquivo com teor idêntico ao da 1ª via impressa. O formato poderá ser .PDF , desde que sem restrições de acesso ou proteção de conteúdo. Poderá ser apenas um único arquivo ou arquivos separados, desde que relativos à 1ª via." Justificativa: O subitem 20.1 da Minuta de Edital exige que os volumes lá especificados sejam apresentados em 3 (três) vias. Já o subitem 20.5 exige a apresentação de pen drive com teor idêntico ao das 3 (três) vias impressas. Não há clareza na Minuta de Edital sobre se as Proponentes poderiam apresentar apenas a digitalização da 1ª via dos volumes, ou se cada uma das vias deveria contar com sua própria digitalização. Porém, a redação do subitem 20.5 da Minuta de Edital dá a entender que seria necessária a apresentação de 3 (três) pen-drives, cada um refletindo uma das vias impressas. Contudo, considerando que 3 (três) vias exigidas terão conteúdo idêntico, não nos parece necessária a apresentação de uma digitalização para cada via, bastando que a digitalização reflita o conteúdo da 1ª via. Com isso, facilitar-se-á a organização dos documentos exigidos para participação no certame, tornando-o menos burocrático e formalista. Sendo assim, propõe-se a alteração do subitem 20.5 da Minuta de Edital, para deixar claro que a digitalização a ser apresentada deve refletir o conteúdo da 1ª via dos volumes referidos no subitem 20.1.	Não acolhida. A proponente deverá apresentar 3 volumes em 3 vias (cópias) impressas, cada. Além das vias impressas, deverá apresentar uma cópia digital, em pendrive, na forma descrita pelo Edital. Não foi identificada necessidade de alteração da redação.
Minuta de Edital	Seção III - Da Sessão Pública do Leilão	Conforme consta da Seção B dos estudos anexos ao edital, os terminais portuários voltados à exportação de celulose no Brasil devem ser estruturados para atender a cadeia logística do setor. Diante disso, e visando uma maior eficiência na alocação das áreas portuárias, é imprescindível que o edital tome em conta preocupações de ordem concorrencial. O mercado de exportação de celulose possui altas barreiras à entrada de novos competidores, considerando que depende da disponibilidade de terminais portuários para escoamento da produção. Caso o edital não contenha restrições à participação de empresas que já detenham grande participação na movimentação de celulose na região do Porto de Santos, é possível que se configure uma situação de domínio de mercado e abuso do poder econômico, em prejuízo não só ao setor como à toda a ordem econômica nacional. Destaca-se que o arrendamento das áreas destinadas a celulose no Porto de Santos tem o potencial de fomentar o desenvolvimento da área e a exportação da carga, impactando, direta e	Não acolhida. Não vislumbramos a previsão de ocorrência desse cenário. Cláusulas nesse sentido tendem a restringir a competitividade do certame.

		<p>positivamente, a economia e a balança comercial do país. Não faria sentido, portanto, admitir a participação de empresas que dispõem de arrendamentos portuários e (ou) já têm as suas necessidades de exportação de celulose plenamente atendidas por outros mecanismos (como, por exemplo, a celebração de contratos de longo prazo com outros terminais). Caso contrário, estar-se-ia admitindo a indevida concentração concorrencial. Sugere-se, portanto, que o edital limite a possibilidade de participação no certame de empresas que já possuam participação expressiva e posição dominante na movimentação de celulose na região do Porto de Santos. Sugere-se, ainda, que seja adotado o critério do art. 36, § 2º, da Lei 12.529/2011 (Lei de Defesa da Concorrência) para a caracterização de posição dominante, ou seja: o controle de 20% ou mais do mercado relevante. Sob essa ótica, pede-se a inclusão dos itens 22.14 e 22.14.1 na Seção III do edital, nos seguintes termos: 22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado relevante só poderão ser declaradas vencedoras na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida. 22.14.1 A regra prevista no item 22.14 se estende às sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, e sujeitas ao mesmo controle comum .</p>	
Minuta de Edital	Seção III - Da Sessão Pública do Leilão	<p>O Aviso de Convocação da Audiência Pública 09/2019 informa que a ANTAQ pretende leiloar dois terminais portuários destinados à movimentação e armazenagem de celulose no porto organizado de Santos: o STS14 e o STS14A. Contudo, o edital e seus documentos não preveem a ordem em que será realizado o leilão das áreas. Sugere-se que a omissão do edital seja suprida através da inserção de um item na Seção III - Da Sessão Pública do Leilão do Capítulo V - Das Etapas do Leilão, estabelecendo que a área STS14A, por ser substancialmente maior e ter o potencial de gerar maiores ganhos ao Poder Público, será licitada primeiro, e que a área STS14 somente será licitada após o encerramento do leilão reativo à STS14A, conforme redação abaixo: A Sessão Pública do Leilão se iniciará com o leilão do Terminal STS14A. Após o encerramento do leilão relativo ao Terminal STS14A terá início o leilão pelo Terminal STS14 .</p>	<p>Não acolhida. A dinâmica do leilão será esclarecida quanto houver a publicação do edital, juntamente com o Manual de Procedimentos de Leilão elaborado pela B3</p>
Minuta de Edital	22.12. Imediatamente após o encerramento do Leilão, a Proponente declarada vencedora do Arrendamento deverá ratificar a sua	<p>A Audiência Pública nº 09/2019-ANTAQ objetiva obter contribuições, subsídios e sugestões para as minutas jurídicas e técnicas necessárias à realização de certame licitatório referentes ao Terminal STS14 e STS14A. Considerando que os terminais são contíguos, localizados</p>	<p>Não acolhida. Em relação à restrição de acumulação de áreas pelo mesmo grupo econômico, iremos avaliar o caso. Contudo, a regra é a concorrência, sendo restrições a exceção.</p>

	<p>proposta mediante a assinatura de carta a ser emitida pela CPLA, conforme modelo constante no Apêndice 3 - Modelo de Ratificação da</p>	<p>no Porto de Santos, e que ambos os terminais são destinados à movimentação e armazenagem de celulose, é necessário que o edital preveja regras que disciplinem a participação de uma mesma empresa nos leilões das duas áreas. Sugere-se a inclusão de um subitem no item 22.12 do edital, a fim de disciplinar a questão caso uma mesma empresa venha a se sagrar vencedora de ambos os Leilões. Pede-se para que seja considerada a seguinte redação: 22.12 Imediatamente após o encerramento do Leilão, a Proponente declarada vencedora do Arrendamento deverá ratificar a sua proposta mediante a assinatura de carta a ser emitida pela CPLA, conforme modelo constante no Apêndice 3 - Modelo de Ratificação da Proposta pelo Arrendamento, contendo a oferta vencedora. 22.12.1 Caso se verifique que a Proponente foi declarada vencedora nos leilões de ambas as áreas (STS14 e STS14A), poderá ela optar por ratificar a sua proposta em apenas uma delas, conforme a sua livre escolha. 22.12.2 Em havendo a devolução da área, nos termos do item anterior, o Leilão terá prosseguimento com os lances ofertados pelas demais Proponentes. 22.12.3 A devolução da área, na hipótese contemplada nos itens acima, não sujeita a Proponente à execução da garantia de proposta, nos termos do item 16.7 do edital .</p>	
<p>Minuta de Edital</p>	<p>Seção IV - Da Análise dos Documentos de habilitação</p>	<p>Contribuição: Inserir o seguinte subitem na Minuta de Edital, que poderia ser numerado, por exemplo, como subitem 23.7: "23.7. Caso a mesma Proponente seja declarada vencedora dos Leilões para Arrendamento das áreas STS14 e STS14A, deverá optar por uma delas, salvo na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida. 23.7.1. A regra prevista no subitem 23.7 estende-se às sociedades Controladas, Coligadas, Controladoras e sujeitas ao mesmo Controle comum da Proponente vencedora. 23.7.2. A opção de que trata o subitem 23.7 deverá ser exercida após o encerramento do último Leilão." Justificativa: Propõe-se a inclusão de subitem na Minuta de Edital estabelecendo que, na eventualidade de o mesmo Proponente sagrar-se vencedor dos Leilões para arrendamento das áreas STS14 e STS14A, deverá o Proponente vencedor optar por uma dessas duas áreas, salvo na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida. Com isso, propõe-se a vedação da adjudicação do arrendamento das áreas STS14 e STS14A ao mesmo Proponente. Referida proposta justifica-se pela alta concentração de capacidade que será gerada ao player que adjudicar ambas as áreas, de aproximadamente 46% da capacidade de</p>	<p>Não acolhida. As justificativas da modelagem podem ser encontradas no Ato Justificatório.</p>

		<p>celulose no Porto de Santos em 2030 (conforme Tabela 12 da Seção B - Estudo de Demanda do EVTEA - soma das capacidades do STS14 e do STS14A, de 26,37% e 19,9%). Disto decorrem riscos de concentração de mercado que, associados à não definição de price cap por parte do Poder Concedente para os Arrendamentos, podem resultar em uma situação concorrencial anti-isonômica. A proposta objetiva trazer maior equidade ao processo, servindo como garantia de isonomia aos players que buscam posicionamento no porto. Para além do quanto exposto acima, a presente proposta também objetiva fomentar a competitividade dos Leilões para arrendamento das áreas STS14 e STS14A, já que, impedindo-se a adjudicação das duas áreas ao mesmo licitante, estimula-se que novos concorrentes participem do certame, porquanto terão maiores chances de se sagrarem vencedores de ao menos um dos Leilões. Com isso, propicia-se melhores condições para obtenção da proposta mais vantajosa ao Poder Público, que consiste em um dos fins maiores da licitação (cf. art. 3º da Lei Federal nº 8.666/93). É bom lembrar que a regra de vedação/restrição à adjudicação de áreas de arrendamento ao mesmo licitante já foi adotada em leilões de arrendamento portuário da ANTAQ. Foi o que se deu: (i) nos recentes Leilões de Belém-Miramar (áreas BEL02A, BEL02B, BEL04, BEL08 e BEL09), nos quais se previu que o mesmo licitante poderia ser declarado vencedor, no máximo, de duas áreas; e (ii) no Leilão das áreas STS07 e STS36 do Porto de Santos, que vedava a adjudicação de mais de uma área ao mesmo licitante. Em ambos os casos, cabia, nesta hipótese, ao licitante vencedor optar pelas áreas que desejava arrendar. Note-se, por fim, que, no Acórdão nº 2.413/2015-Plenário, o Tribunal de Contas da União ("TCU") aceitou a previsão de regras de vedação à adjudicação de mais de um terminal a um mesmo proponente no Leilão das áreas STS07 e STS36, mas recomendou à extinta SEP/PR e à ANTAQ que, para os próximos blocos do programa de concessões portuárias, apresentassem fundamentação consistente para adoção ou não de regras de vedação à adjudicação de mais de um terminal a um mesmo proponente. No caso, há justificativa para previsão da regra, como visto acima. Em qualquer caso, requer-se a apresentação, no ato justificatório, de justificativa suficiente para vedação ou não da adjudicação de mais de uma área ao mesmo Proponente, conforme determinado pelo TCU.</p>	
Minuta de Edital	23.3. Eventuais falhas na entrega ou defeitos formais	Definir o prazo para saneamento de defeitos formais nos documentos de habilitação de maneira objetiva, para que se	Não acolhida. O prazo para sanar eventuais defeitos formais serão definidos pela CPLA conforme caso concreto.

	<p>nos documentos poderão ser sanados, nos termos do item 8.3 deste Edital, conforme procedimento e prazo a ser definido pela CPLA. Considera-se falha ou defeito formal aquele que (i) não desnature o obje</p>	<p>privilegie a segurança jurídica e escoreita concorrência do certame.</p>	
Minuta de Edital	<p>24.1. Após o término da fase de habilitação, haverá a fase recursal única, em que as Proponentes que participarem do Leilão poderão recorrer das decisões da CPLA das quais tenham manifestado expressa e anteriormente a intenção de recorrer.</p>	<p>Sugerimos a exclusão da parte final "...das quais tenham manifestado expressa e anteriormente a intenção de recorrer.". Justificamos nossa sugestão pelo fato de que a possibilidade recursal não deve ter como condição prévia a manifestação anterior de sua intenção, pois são decisões estratégicas e que não prescindem de discussão e análise específica.</p>	<p>Não acolhida. No que concernem aos recursos, o Edital acompanha a legislação (art. 53, do Decreto nº 7581/2011).</p>
Minuta de Edital	<p>24.1.1. Na hipótese de qualquer decisão tomada em sessão pública, os Proponentes deverão manifestar sua intenção de recorrer imediatamente após o término da sessão.</p>	<p>Sugerimos exclusão deste item, uma vez que a decisão de recorrer ou não é estratégica e não pode ser definida em momento tão curto. Sugere-se que essa decisão deva ser realizada dentro do prazo previsto para interposição do recurso.</p>	<p>Não acolhida. No que concernem aos recursos, o Edital acompanha a legislação (art. 53, do Decreto nº 7581/2011).</p>
Minuta de Edital	<p>24.1.1. Na hipótese de qualquer decisão tomada em sessão pública, os Proponentes deverão manifestar sua intenção de recorrer imediatamente após o término da sessão.</p>	<p>Contribuição: Alterar a redação do subitem 24.1.1 da Minuta de Edital, da seguinte forma: "24.1.1. Na hipótese de qualquer decisão tomada em sessão pública, os Proponentes deverão manifestar sua intenção de recorrer no dia útil seguinte ao término da sessão." Justificativa: O subitem 24.1.1 da Minuta de Edital determina que, após o término da fase de habilitação, os Proponentes deverão manifestar sua intenção de recorrer imediatamente após o término da sessão pública, caso qualquer decisão tenha sido tomada em sessão pública. Contudo, na Minuta de Edital, foi adotada a fase recursal única. Diante disto, pode ser complexo para as Proponentes tomarem a decisão de manifestar sua decisão de recorrer imediatamente após a sessão, haja vista as diversas fases recorríveis. Propõe-se que as Proponentes disponham de um prazo mínimo para manifestar sua intenção de recorrer, devendo fazê-lo no dia seguinte à data da sessão pública, caso alguma decisão tenha sido tomada em sessão pública.</p>	<p>Não acolhida. No que concernem aos recursos, o Edital acompanha a legislação (art. 53, do Decreto nº 7581/2011).</p>

Minuta de Edital	24.1.2. Na hipótese de decisão não pronunciada em sessão pública, a manifestação da intenção de recorrer deverá ser realizada em até 1 (um) dia útil contado da publicação da referida decisão no Diário Oficial da União.	Sugerimos exclusão deste item, uma vez que a decisão de recorrer ou não é estratégica e não pode ser definida em momento tão curto. Sugere-se que essa decisão deva ser realizada dentro do prazo previsto para interposição do recurso.	Não acolhida. No que concernem aos recursos, o Edital acompanha a legislação (art. 53, do Decreto nº 7581/2011).
Minuta de Edital	24.2.4. A Diretoria da ANTAQ deverá proferir sua decisão no prazo de 20 (vinte) dias úteis, contado da data de seu recebimento.	Sugestão de inclusão ao final "... sob pena de deferimento tácito.". Enforcement para o cumprimento do prazo por parte da ANTAQ.	Não acolhida. O descumprimento do prazo por parte da Diretoria da ANTAQ não gera efeito de aprovação tácita.
Minuta de Edital	Seção I - Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato	Contribuição: Inserir os subitens 27.1.1, 28.2.1 e 28.2.2 na Minuta de Edital, com a seguinte redação: "27.1.1. O ato de homologação e adjudicação, a que se refere o subitem 27.1 acima, deverá ser publicado pelo Poder Concedente dentro de 90 (noventa) dias corridos contados da data de julgamento de eventuais Recursos Administrativos interpostos contra a ata de julgamento relativa à análise dos Documentos de Habilitação da Proponente vencedora, ou, caso não tenham sido interpostos Recursos Administrativos, do último dia do prazo para interposição. (...) 28.2.1. Caso a documentação apresentada pela Adjudicatária, na forma do subitem 27.2, esteja regular, o Poder Concedente a convocará para a assinatura do Contrato de Arrendamento dentro do prazo de 90 (noventa) dias corridos contados da entrega da documentação pela Adjudicatária. 28.2.2. Na hipótese de o Poder Concedente, injustificadamente, não convocar a Adjudicatária para a assinatura do Contrato de Arrendamento dentro do prazo previsto no subitem 28.2.1, a Adjudicatária estará desobrigada de celebrar o Contrato de Arrendamento, caso convocada em momento posterior, bem como de cumprir as demais obrigações decorrentes de sua participação no Leilão." Justificativa: De acordo com a minuta de Edital, após a adjudicação e homologação do resultado do certame, a Adjudicatária deverá apresentar uma série de documentos ao Poder Concedente. Uma vez entregue a documentação, a Adjudicatária será convocada para a assinatura do Contrato (cf. subitem 28.2). Contudo, a minuta de Edital não prevê prazo para que a adjudicatária seja convocada para a assinatura do Contrato. Na prática, a falta de definição de um prazo que vincule o Poder Concedente a convocar a licitante vencedora para a assinatura do Contrato de Arrendamento tem se mostrado	Não acolhida. Entendemos não ser pertinente a inclusão de prazo para as etapas de homologação e adjudicação por se tratar de matéria adstrita à conveniência e oportunidade do Poder Concedente. Ressalte-se, por oportuno, que as licitações que vêm sendo realizadas estão seguindo o cronograma de forma adequada e tais etapas estão sendo efetivadas em prazo razoável.

		<p>problemática. Neste sentido, vale fazer menção à experiência dos Leilões nº 07 e 08/2016-ANTAQ, cujo resultado foi divulgado em 23 de março de 2017, mas a celebração dos Contratos de Arrendamento levou por volta de 2 (dois) anos. A fixação de prazo para assinatura do Contrato de Arrendamento é relevante porque, após se sagrar vencedora de licitação voltada à outorga de arrendamento portuário, a empresa avalia as obrigações de investimentos e estrutura operacional que deverá adotar, e, a partir disso, planeja suas ações e atividades para os próximos meses e anos. Com isso, contrata financiamentos, consultorias técnicas para a elaboração de estudos e projetos, fornecedores, a fim de adquirir os insumos e ativos necessários à realização dos novos investimentos, mobiliza prestadores de serviços e, por vezes, deixa de investir em outros projetos, haja vista que parte de seus recursos serão destinados àquele arrendamento específico. Essas atividades começam a ser realizadas logo após a divulgação do resultado do certame. Sendo assim, a inexistência de prazo limite a ser observado pelo Poder Concedente para homologar e adjudicar o resultado do Leilão, bem como para convocar a Adjudicatária para celebração do Contrato de Arrendamento traz instabilidade e prejuízos imensuráveis, comprometendo seriamente as atividades das empresas que se sagram vencedoras nos certames. Essa circunstância, ao aumentar a insegurança jurídica envolvida na contratação, reduz a atratividade de tais projetos a potenciais investidores, e impede, desse modo, que o Poder Concedente obtenha a melhor proposta para a exploração do arrendamento portuário. Diante disso, sugere-se que a Minuta de Edital preveja prazo para que o Poder Concedente: (i) publique o ato de adjudicação e homologação do Leilão; e (ii) após a apresentação dos documentos pela Adjudicatária, convoque-a, dentro de prazo determinado, para assinatura do Contrato de Arrendamento.</p>	
Minuta de Edital	27.2.4. Ata da assembleia geral de constituição da Arrendatária como uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) na forma de sociedade por ações, e o respectivo estatuto social, com a correspondente certidão da Junta Comercial e inscrição no CNPJ (Cadastr	Entendemos que deveria haver liberdade da Arrendatária para a definição da forma de sociedade, não havendo obrigatoriedade de ser necessariamente uma sociedade por ações. Assim, sugerimos exclusão do trecho "[...] na forma de sociedade por ações [...]", passando o item a ter a seguinte redação: "27.2.4. Ata da assembleia geral de constituição da Arrendatária como uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) e o respectivo estatuto social [...]"	Sugestão acolhida. Não identificada necessidade de que a SPE se dê exclusivamente na forma de sociedade de ações.

<p>Minuta de Edital</p>	<p>27.2.5. Capital social inicial mínimo devidamente subscrito, nos termos da Minuta do Contrato de Arrendamento, bem como a comprovação de integralização de 100% (cem por cento) desse capital social inicial mínimo em moeda corrente nacional.</p>	<p>Contribuição: I) Alterar a redação do subitem 27.2.5 da Minuta de Edital, da seguinte forma: "27.2.5. Capital social inicial mínimo devidamente subscrito, nos termos da Minuta do Contrato de Arrendamento, bem como a comprovação de integralização de 50% (cinquenta por cento) desse capital social inicial mínimo, em moeda corrente nacional, devendo a parcela restante ser integralizada quando a posse da Área Arrendada for transferida à Arrendatária." II) Incluir a subcláusula 22.1.2 na Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: "22.1.2 A Arrendatária deverá integralizar os 50% (cinquenta por cento) restantes do capital social mínimo exigido na data em que a posse da Área Arrendada lhe for transferida." Justificativa: O subitem 27.2.5 exige a subscrição e a integralização de 100% (cem por cento) do capital social inicial mínimo exigido, como condição para assinatura do Contrato. Contudo, sabe-se que o montante exigido a título de capital social mínimo costuma ser elevado. Considerando as demais obrigações financeiras que terão que ser arcadas pela Adjudicatária como condição para celebração do Contrato, incluindo o recolhimento da remuneração devida à B3, o pagamento à Autoridade Portuária de 25% (vinte e cinco por cento) do Valor da Outorga, o pagamento à EPL pela realização do EVTEA e a contratação da Garantia de Execução do Contrato, propõe-se que a Adjudicatária integralize 50% (cinquenta por cento) do capital mínimo exigido como condição para assinatura do Contrato, devendo a parcela restante ser integralizada quando a Arrendatária receber a posse da Área Arrendada. Previsão similar consta dos últimos contratos de concessão de rodovias, nos quais se prevê que uma parcela do capital social mínimo da SPE deve ser integralizada como condição para assinatura do Contrato, enquanto a parcela restante deve ser integralizada no 1º ano de concessão.</p>	<p>Acolhida. Iremos fracionar a integralização do capital social.</p>
<p>Minuta de Edital</p>	<p>27.2.8. Certidão hábil a comprovar a adimplência perante à Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP e à ANTAQ, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas, Coligadas ou possuam contro</p>	<p>A certidão exigida pelo item 27.2.8 da minuta do edital (relativa à comprovação de adimplência) acaba por transferir para a empresa interessada no arrendamento a responsabilidade por dívidas de outra pessoa jurídica, em face das quais ela possivelmente não tem ingerência. A título de exemplo: uma determinada empresa evidentemente não teria condições de exigir do seu controlador a quitação de um determinado débito. Portanto, sugere-se que o referido item do edital seja readequado, a fim de exigir a comprovação de adimplência perante a CODESP e a ANTAQ apenas e tão somente da futura arrendatária, sem que se estabeleça tal exigência frente à outras pessoas jurídicas (como empresas controladoras ou</p>	<p>Não acolhida. A exigência decorre de imposição legal prevista na Lei nº 12.815/2013.</p>

		coligadas). Pede-se para que seja considerada a seguinte redação: 27.2.8. Certidão hábil a comprovar a adimplência da Adjudicatária perante à Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP e à ANTAQ, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam por ela Controladas .	
Minuta de Edital	28.3.3. a convocação, a critério do Poder Concedente, das Proponentes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos e nas condições ofertados pela Adjudicatária;	Contribuição: Alterar a redação do subitem 28.3.3 da Minuta de Edital, da seguinte forma: "28.3.3. a convocação, a critério do Poder Concedente, das Proponentes remanescentes, na ordem de classificação, para celebração do Contrato nos termos de sua Proposta pelo Arrendamento, devendo apresentar à CPLA seus Documentos de Habilitação Justificativa: O subitem 28.3.3 da Minuta de Edital prevê que, na hipótese de recusa por parte da Adjudicatária em assinar o Contrato, o Poder Concedente poderá, a seu critério, convocar as Proponentes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos e nas condições ofertados pela Adjudicatária. No entanto, não nos parece razoável a previsão de que as Proponentes remanescentes deverão aceitar as mesmas condições ofertadas pela Adjudicatária. Isso porque, se sequer a própria Adjudicatária honrou tais condições, não se pode esperar que as Proponentes remanescentes o façam. Neste sentido, propõe-se a alteração da redação do subitem 28.3.3 da Minuta de Edital, para prever que, em caso de recusa por parte da Adjudicatária para assinar o Contrato, poderá o Poder Concedente convocar as Proponentes remanescentes para celebração do Contrato nos termos de sua Proposta pelo Arrendamento, devendo apresentar à CPLA seus Documentos de Habilitação. Com isso, aumenta-se a chance de o Leilão não ser deserto.	Não acolhida. Conforme dispõe o item 28.3.4 na hipótese de nenhum dos Proponentes aceitar a contratação nos termos do subitem 28.3.3, a administração pública poderá convocar os Proponentes remanescentes, na ordem de classificação, para a celebração do Contrato nas condições ofertada por estes, desde que observado o valor mínimo estabelecido neste Edital.
Minuta de Edital	30.5. O descumprimento de qualquer condição antecedente e necessária ao Arrendamento, em especial a de aporte de garantias nos prazos estabelecidos, configurará recusa da Proponente ou Adjudicatária em celebrar o Contrato, sujeitando-a às penalidades típicas	Contribuição: Alterar a redação do subitem 30.5 da Minuta de Edital, da seguinte forma: "30.5. O descumprimento de qualquer condição antecedente e necessária ao Arrendamento, em especial a de aporte de garantias nos prazos estabelecidos, ensejará a execução da Garantia de Proposta." Justificativa: O subitem 30.5 da Minuta de Edital prevê que o descumprimento, por parte da Adjudicatária, de qualquer condição antecedente e necessária ao Arrendamento configurará recusa na assinatura do Contrato e sujeitará a Adjudicatária às penalidades previstas na Minuta de Edital. Contudo, as penalidades aplicáveis em caso de recusa na assinatura do Contrato são bastante gravosas, especialmente a pena de impedimento de participar de novas licitações e de contratar com o Poder	Não acolhida. O que se almeja é o firme compromisso da adjudicatária, evitando, com isso, danos à Administração Pública. Eventual flexibilização da cláusula pode ter um efeito indesejado, frustrando expectativas de entes privados interessados na disponibilização do serviço portuário, além da afetação do planejamento portuário.

		<p>Concedente pelo prazo de 24 (vinte e quatro) meses, prevista no subitem 28.3.2 da Minuta de Edital. Ocorre que a recusa na assinatura do Contrato consiste em uma conduta infracional de maior gravidade, pois corresponde à simples mudança de ideia por parte da Adjudicatária na celebração do Contrato. Por outro lado, eventual descumprimento das condições antecedentes e necessárias ao Arrendamento pode ocorrer sem culpa por parte da Adjudicatária, como, por exemplo, no caso de um atraso ou empecilho para emissão de seguros ou da Garantia de Execução do Contrato. Por tal razão, propõe-se que o descumprimento das condições antecedentes e necessárias ao Arrendamento sujeite a Adjudicatária à execução da Garantia de Proposta, e não à aplicação das mesmas penas previstas em casos de recusa na celebração do Contrato.</p>	
Minuta de Edital	<p>31.1. Na hipótese de a ANTAQ e/ou o Poder Concedente tomarem conhecimento, a qualquer momento, de que qualquer documentação apresentada por uma Proponente é falsa ou inválida, esta será desclassificada sem que lhe caiba direito a indenização ou reembolso</p>	<p>Sugerimos que haja inclusão (em maiúsculo) no item 31.1 para que a redação passe a vigorar da seguinte maneira: "Na hipótese de a ANTAQ e/ou o Poder Concedente tomarem conhecimento, a qualquer momento, de que qualquer documentação apresentada por uma Proponente é, COMPROVADAMENTE, falsa ou inválida, esta será desclassificada sem que lhe caiba direito a indenização ou reembolso de despesas a qualquer título, sem prejuízo de eventual indenização devida ao Poder Concedente, conforme o caso."</p>	<p>Não acolhida. O termo proposto é desnecessário, uma vez que a adoção de medida dessa monta será detalhadamente estudada e a respectiva sanção aplicada após processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, conforme normas gerais do direito.</p>
Minuta de Contrato de Arrendamento	ÍNDICE	<p>Tanto as minutas de contrato de arrendamento, como as seções de engenharia e operacional dos EVTEAs, não detalham a movimentação rodoviária de cargas, tampouco o acesso e utilização de vias existentes. Nesse sentido, questiona-se: (i) há alguma ação ou medida prevista, para além da discussão acerca da manutenção da construção do viaduto, para adequação deste fluxo viário? Se sim, qual(is) é(são) ela(s)? Em quais documentos e informações estão amparadas?; (ii) O trânsito continuaria em duplo sentido?</p>	<p>Não acolhida. Contudo, os questionamentos serão analisados.</p>
Minuta de Contrato de Arrendamento	<p>1.1.1 Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões:</p>	<p>É de conhecimento amplo e notório que a área do arrendamento não se encontra livre e desocupada para o início das operações no terminal. Além disso, existe grande preocupação com a possibilidade de atrasos na disponibilização dos acessos rodoviário/ferroviários necessários para a efetiva movimentação de celulose no terminal. Diante disso, e considerando que todas essas providências independem de qualquer iniciativa por parte da futura Arrendatária, sugere-se que o Contrato preveja que a Data da Assunção será a data em que a área for</p>	<p>Não acolhida. O início do prazo de arrendamento dar-se-á quando da entrega dos bens para a arrendatária. A retirada dos bens inservíveis será de responsabilidade da arrendatária e a conclusão dos acessos está prevista no prazo pré-operacional.</p>

		disponibilizada livre de bens inservíveis ao arrendamento, com os acessos rodoferroviários necessários à sua plena operação.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	(xi) Bens do Arrendamento: significado definido neste Contrato e seus Anexos.	O contrato contém diversas previsões relativas aos bens do arrendamento, o que inclui o estabelecimento de várias obrigações para a Arrendatária, como a de receber os bens do arrendamento no estado em que se encontram, revertendo-os, em perfeito estado, ao final do arrendamento (prevista nos itens 15.2 e 15.3 do Contrato). Todavia, é possível que existam atualmente na área bens que não serão empregados na execução do objeto do contrato de arrendamento, considerando a recente alteração da destinação do terminal licitado. Diante disso, é necessário que o contrato traga, entre seus anexos, o inventário de todos os bens que serão recebidos pela Arrendatária. Além disso, é imprescindível que o contrato preveja a possibilidade de que os bens inservíveis ao arrendamento sejam demolidos/desmontados pela futura arrendatária. Sugere-se a seguinte redação para o subitem xi, do item 1.1.1 do Contrato: (xi) Bens do arrendamento: aqueles definidos no inventário anexo ao presente contrato, ressalvados os bens inservíveis à movimentação de celulose, que poderão ser demolidos/desmontados pela Arrendatária, a suas expensas, já havendo sido providenciadas todas as autorizações necessárias para tanto.	Não acolhida. Contudo, o problema relatado será devidamente avaliado.
Minuta de Contrato de Arrendamento	(xviii) Data da Assunção: data de celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos previsto na Subcláusula 3.1.1.	As operações do terminal dependem essencialmente de algumas providências prévias a serem adotadas pelas autoridades portuárias e por terceiros, tal como a disponibilização dos ramais rodoviários e ferroviários e a total liberação e desocupação da área (que atualmente apresenta bens vinculados ao arrendamento anterior, destinado à movimentação de contêineres). Sugere-se, assim, que a Data de Assunção do arrendamento somente se caracterize a partir da disponibilização dos referidos ramais (tanto de acesso ferroviário como de acesso rodoviário) e da entrega da área livre de bens que não possuam utilidade para a movimentação e armazenagem de celulose (como, por exemplo, os portainers e transteiners deixados pela Libra).	Não acolhida. O início do prazo de arrendamento dar-se-á quando da entrega dos bens para a arrendatária. A retirada dos bens inservíveis será de responsabilidade da arrendatária e a conclusão dos acessos está prevista no prazo pré-operacional.
Minuta de Contrato de Arrendamento	(xviii) Data da Assunção: data de celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos previsto na	Considerando que o início da operação do terminal depende de atividades alheias à vontade e ao controle da futura arrendatária (relacionadas, por exemplo, à entrega das áreas e à destinação dos bens localizados na área), sugere-se que a alínea (xviii) do item 1.1.1 do contrato seja	Não acolhida. O início do prazo de arrendamento dar-se-á quando da entrega dos bens para a arrendatária. A retirada dos bens inservíveis será de responsabilidade da arrendatária e a conclusão dos acessos está prevista no prazo pré-operacional.

	Subcláusula 3.1.1.	alterada, para prever que a Data da Assunção somente se configurará com a plena disponibilização dos acessos ferroviários e rodoviários pertinentes ao terminal, bem como com a plena desocupação da área (inclusive com a retirada dos bens atualmente existentes). Pede-se que seja considerada a seguinte redação: 1.1.1 Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões: (...) (xviii) Data de Assunção: data de celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos previsto na Subcláusula 3.1.1, ressalvando-se que o prazo do arrendamento apenas terá início após a disponibilização dos acessos ferroviário e rodoviário e a entrega da área livre de bens inservíveis ao objeto do arrendamento .	
Minuta de Contrato de Arrendamento	2.1 Compõem o Arrendamento objeto deste Contrato as áreas, instalações portuárias e infraestruturas públicas, localizadas dentro do Porto Organizado de Santos, no Estado de São Paulo.	As disposições do contrato não esclarecem o berço a ser destinado ao STS14. Como se trata de informação essencial para a própria operação do arrendamento, na medida em repercute sobre as condições de segurança, eficiência e capacidade do terminal, pede-se para que haja a devida especificação do berço que ficará vinculado à respectiva área. Ademais, tendo em vista que o Poder Concedente estabeleceu que a área deve ficar afetada à movimentação e armazenagem de celulose, a fim de permitir o reordenamento dos berços do Macuco e garantir a utilização mais eficiente das infraestruturas existentes (nos termos do Ato Justificatório), sugere-se expressa previsão no sentido de que (i) o arrendatário terá prioridade de atracação no berço localizado em frente à área e (ii) será vedada a movimentação de cargas potencialmente contaminantes.	Não acolhida. A Seção C - Engenharia dos estudos apresenta as informações sobre os berços de atracação. Ademais, caberá à Administração do Porto estabelecer as condições e regras de acesso aos berços, conforme cláusula 2.2 da Minuta de Contrato.
Minuta de Contrato de Arrendamento	2.1 Compõem o Arrendamento objeto deste Contrato as áreas, instalações portuárias e infraestruturas públicas, localizadas dentro do Porto Organizado de Santos, no Estado de São Paulo.	O Contrato define, em seu item 1.1.1, xii , que o berço é o local que será utilizado para atracação das embarcações que pretendem realizar embarque e desembarque de cargas destinadas/oriundas ao/do Arrendamento. Todavia, ao especificar as áreas, instalações e infraestruturas que compõem o Arrendamento, o contrato não especifica qual berço é destinado à utilização do terminal STS14. Sugere-se que seja inserido um subitem no item 2.1, a fim de especificar quantos e quais berços são destinados à operação objeto do Arrendamento. Sugere-se ainda que seja especificado que o berço localizado em frente ao respectivo terminal seja destinado com prioridade e preferência de atracação dos navios com embarques ou descargas para o terminal/arrendatário. A prioridade e a preferência de atracação, se estabelecidas da forma como	Não acolhida. A Seção C - Engenharia dos estudos apresenta as informações sobre os berços de atracação. Ademais, caberá à Administração do Porto estabelecer as condições e regras de acesso aos berços, conforme cláusula 2.2 da Minuta de Contrato.

		<p>sugerida, proporcionarão garantia para o efetivo planejamento logístico entre as movimentações das cargas e dos respectivos navios e também maior eficiência e maior segurança na movimentação de cargas e no trânsito de caminhões. Além disso, a prioridade e a preferência são essenciais para a operação do terminal licitado, inclusive para atendimento do MMC. Nos demais pontos de atracação na região e que não tenham arrendatário de celulose fronteiro, deverá ser considerada a prioridade de atracação de navios com operação da mencionada carga adotando-se a prioridade por ordem de chegada na barra. Sugere-se também que sejam destacados os tipos de cargas que sejam contaminantes com celulose (por exemplo, mas de forma não exaustiva: fertilizantes, granel líquido etc.) e cuja movimentação nos berços, portanto, será proibida para que não haja prejuízos aos terminais licitados e haja a devida e necessária proteção à carga para a qual se destinam os berços, assim como acontece em outros casos (por exemplo, nas operações de suco de laranja no Porto de Santos). Sugere-se que seja assegurado ao arrendatário o direito de vedar a movimentação de cargas incompatíveis/contaminantes com a destinação do terminal arrendado.</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	<p>2.1 Compõem o Arrendamento objeto deste Contrato as áreas, instalações portuárias e infraestruturas públicas, localizadas dentro do Porto Organizado de Santos, no Estado de São Paulo.</p>	<p>A especificação das informações atinentes aos berços é essencial para avaliação, pelos interessados, das próprias condições do arrendamento. Diante disso, sugere-se que tais informações constem das disposições editalícias e contratuais, a fim de desde logo indicar a quantidade e quais berços devem ser destinados ao arrendamento, inclusive com o objetivo de estabelecer a prioridade e preferência de atracação do arrendatário no berço frontal à área objeto da outorga. Convém esclarecer que tal previsão é essencial para o atendimento do MMC contratualmente estabelecido. Também é indispensável, para incrementar a competitividade do certame e assegurar a segurança das cargas, que se confira maior segurança ao arrendatário no que diz respeito à atracação de embarcações, de modo a proibir cargas incompatíveis com a destinação conferida à área do STS14A (isto é, cargas contaminantes com celulose).</p>	<p>Não acolhida. Informações sobre os berços estão disponíveis na Seção C - Engenharia dos estudos que embasaram os cálculos do MMC. Sobre as condições e regras de acesso aos berços, serão definidas pela Administração do Porto, conforme cláusula 2.2 da Minuta de Contrato.</p>
Minuta de Contrato de Arrendamento	<p>2.2 As condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto.</p>	<p>A área de arrendamento do STS14A será atendida por 3 (três) berços públicos contíguos, localizados no denominado Pool de Celulose (cabeços 303/313, 313/323 e 323/333), no cais do Macuco, cuja utilização será regrada pelo Regulamento de Exploração do Porto - REP. Como consta do próprio Ato Justificatório do Leilão, o</p>	<p>Não acolhida. Informamos que a prioridade de atracação dos berços públicos é objeto do Regulamento de Exploração Portuária-REP.</p>

		<p>reordenamento dos referidos berços teve por finalidade permitir a sua compatibilização com os novos navios de projeto e também evitar a subutilização dos terminais. Vale dizer que o atingimento dos parâmetros do arrendamento e da MMC estabelecida dependerá essencialmente da forma de utilização dos berços. O futuro arrendatário apenas terá condições de atingir os quantitativos contratualmente estipulados caso lhe seja garantido o direito de prioridade e preferência sobre a o berço frontal da área arrendada. Portanto, pede-se para que, desde logo, a Administração do Porto (que necessariamente figurará como interveniente no contrato) assegure tal condição, mediante a inclusão de específica cláusula contratual nesse sentido. Além disso, e considerando que a área passou a ser vocacionada para movimentação e armazenagem de celulose, sugere-se que o 3º berço seja de utilização prioritária para essas operações, podendo ser utilizado, por ordem de chegada dos navios, por qualquer empresa independentemente da sua condição de arrendatária do STS14 ou STS14A.</p>	
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>2.2 As condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto.</p>	<p>A Resolução 176/1979 da Portobrás, ainda em vigência, estabelece as prioridades de atracação de navios no porto de Santos. Em seu item 3, a Resolução determina que será concedida prioridade "B" para atracação de navio que tenha a movimentar exclusivamente mercadorias para as quais o Porto possua cais preferencial. Nos termos do item 2.2 do contrato, as condições de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto, enquanto que o 5.1.1 prevê que o arrendamento será desenvolvido de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado. Considerando que os terminais STS14 e STS14A são destinados à movimentação de celulose, deve ser concedida prioridade e preferência aos navios das Arrendatárias, que movimentarão celulose, para a atracação em seus respectivos berços. A prioridade e preferência de atracação é essencial à operacionalização das atividades que serão realizadas nos terminais. Caso o Contrato não preveja a preferência a operação dos terminais perderá muito em eficiência e segurança, prejudicando diretamente a capacidade das futuras Arrendatárias de manter a movimentação mínima exigida pela Cláusula 7.1.2.1 do Contrato, bem como de amortizar os altos investimentos previstos contratualmente. Destaca-se que o estabelecimento contratual de eventual direito de prioridade e preferência é não só absolutamente recomendável, como plenamente possível, uma vez que a CODESP figurará como interveniente no contrato de arrendamento. Além disso, o estabelecimento desse direito</p>	<p>Não acolhida. Informamos que a prioridade de atracação dos berços públicos é objeto do Regulamento de Exploração Portuária-REP.</p>

		<p>não afetar a taxa de ocupação do Porto, uma vez que não se trata de exclusividade. Sugere-se, portanto, que o Contrato preveja a prioridade e preferência de atracação dos navios de cada Arrendatária no berço frontal ao seu terminal, bem como que, para o terceiro berço da área, seja estabelecida uma preferência genérica para a atracação de navios que movimentam celulose. Pede-se para que seja considerada a seguinte redação: 2.2. As condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto, ressalvando-se que a arrendatária terá prioridade e preferência na utilização do berço frontal da área que lhe foi outorgada e que o 3º (terceiro) berço integrante das áreas contíguas será de utilização prioritária para as operações de celulose, por ordem de chegada do navio .</p>	
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>2.2 As condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto.</p>	<p>Contribuição: Inclusão das subcláusulas 2.2.1 e 2.2.2 nas Minutas de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: "2.2.1. A Área do Arrendamento será atendida pelos berços contíguos à Área de Arrendamento, localizados no cais público do Macuco. 2.2.2. É assegurado à Arrendatária, ou terceiros por ela contratados, exclusividade na realização de operações portuárias na Área Arrendada, nos termos da definição nº VI - Instalação Portuária de Uso Público Especial, constante do Capítulo I - item 1200 - Definições do Regulamento de Exploração do Porto de Santos, bem como a concessão de prioridade "B" de 1ª preferência de atracação, no cais fronteiriço." Caso a contribuição acima não seja aceita, requer-se o detalhamento, na Minuta de Contrato de Arrendamento, das regras que regerão o funcionamento dos berços de atracação ou do "Pool de Celulose". Justificativa: A 'Seção C - Engenharia' determina que: (i) as áreas STS14 e STS14A serão atendidas por 3 (três) berços contíguos localizados no cais público do Macuco, denominados Pool de Celulose , localizados entre os cabeços 303/313, 313/323 e 323/3332, com extensão aproximada de 763 m; e (ii) haverá disponibilidade dos berços prioritária à futura Arrendatária, considerando o uso compartilhado dos 3 berços do "Pool de Celulose" na região do Macuco (berços dos Arm 32, 33 e 34). Por outro lado, no entanto, o Anexo 2 - Diretrizes Técnicas e Parâmetros do Arrendamento da área STS07 (antigo T-32) estabeleceu que "as embarcações com cargas destinadas ao ou oriundas do Arrendamento terão prioridade de atracação quando utilizarem o trecho de cais fronteiriço ao Arrendamento, conforme as regras estabelecidas pela Administração do Porto." Propõe-se a exclusão do "Pool de Celulose", por dois motivos. Em primeiro lugar, a previsão do "Pool de</p>	<p>Não acolhida. Informamos que a prioridade de atracação dos berços públicos é objeto do Regulamento de Exploração Portuária-REP.</p>

		<p>Celulose" gera insegurança jurídica quanto ao regime de utilização do Armazém 32 pelas futuras arrendatárias das áreas STS14 e STS14A. Em segundo lugar, com a operação em "Pool", o Armazém 32 poderia receber navios com calado de até 14,4m em baixa-mar nos berços fronteiros ao arrendamento STS14, depois das obras de dragagem. O inverso, porém, não se aplica; os navios que calariam 14,4m no berço STS14 não poderiam ser operados no berço fronteiro ao Armazém 32, incorrendo em situação não isonômica na operação em formato de pool. Dessa forma, sugere-se a utilização da mesma sistemática de utilização de berços já adotada para o Terminal do STS07, sem a definição de um "Pool de Celulose", assegurando-se que a Arrendatária tenha prioridade "B" de 1ª preferência de atracação no cais fronteiro à Área Arrendada. Este modelo traz, ainda, o benefício de permitir uma operação de cais mais eficiente, sem o "cruzamento" de operações de carga e descarga dos futuros arrendatários. Por fim, é importante que o regramento da utilização dos berços de atracação conste da Minuta de Contrato de Arrendamento, e não meramente do EVTEA, como ocorre atualmente, haja vista o caráter referencial de tal estudo.</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	2.2 As condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto.	<p>Em face dos vultosos investimentos a serem realizados e da movimentação mínima contratual exigida pelo item 7.1.2.1 da minuta do contrato, é indispensável que conste, dentre os direitos do arrendatário, a garantia de prioridade e preferência de utilização do berço frontal da área do STS14, assegurando-se ainda que o 3º berço integrante das áreas do Macuco seja de utilização prioritária para as operações de celulose. Trata-se de exigência essencial para assegurar o atendimento dos parâmetros estabelecidos pelo edital e pelo contrato para o arrendamento em questão. Logo, sugere-se a inclusão de item que preveja expressamente (i) a prioridade e preferência do berço frontal para a arrendatária e (ii) a utilização prioritária do 3º berço para operações de celulose, por ordem de chegada dos navios.</p>	<p>Não acolhida. As obras de reforço do cais e aprofundamento do berço constituem investimentos a serem revestidos na forma de berço público, sem reservas ou direito à preferência. Informamos ainda que a prioridade de atracação dos berços públicos é objeto do Regulamento de Exploração Portuária-REP.</p>
Minuta de Contrato de Arrendamento	2.2 As condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto.	<p>O Contrato de Arrendamento n.º 02/2016, referente ao terminal 32, vizinho às áreas objeto da audiência pública, em razão das obrigações de produtividade lá impostas, em especial a de movimentação de 1,6 milhões de toneladas de celulose por ano, a partir do 5º ano, assegura a prioridade de atracação para as embarcações com cargas destinadas ou oriundas do Arrendamento quando utilizarem o trecho de cais fronteiro ao arrendamento. Considerando que o arrendamento das áreas STS14 e STS14A aumentará a utilização dos berços na referida região, requer</p>	<p>Não acolhida. Informamos que a prioridade de atracação dos berços públicos é objeto do Regulamento de Exploração Portuária-REP.</p>

		que seja confirmada que será respeitada a prioridade de atracação prevista no Contrato de Arrendamento n.º 02/2016, sob pena de inviabilizar o alcance dos parâmetros contratualmente estabelecidos.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	2.2 As condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto.	A previsão de criação de um pool de celulose, com o compartilhamento de berços, além de modificar parâmetros operacionais dos contratos de arrendamento existentes, trazendo impactos negativos à produtividade desses terminais, não considerou nos estudos objeto da presente audiência pública que a sua implantação resultará (i.) no cruzamento de veículos responsáveis pelo movimento de carga do armazém até o costado do navio (carrossel) e (ii.) um maior tempo de operação, dado que o embarque da carga poderá não ocorrer no berço defronte ao terminal, a exigir a revisão dos parâmetros de operação e produtividade das áreas STS14 e STS14A.	Não acolhida. Informamos que os novos arrendamentos não trarão qualquer impacto negativo aos contratos em andamento, uma vez que uma das premissas em qualquer processo licitatório é o respeito aos contratos existentes.
Minuta de Contrato de Arrendamento	3 Prazo do Arrendamento	A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) produziu o Parecer SEI nº 3080/2019/ME, de 1º de novembro de 2019, sobre o tema da presente audiência pública. Esta recomendação vale para as duas áreas (STS14 e STS14A). Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado à Antaq por meio de e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública. Esta Secretaria entende que, apesar de a prorrogação ser uma possibilidade trazida no Decreto nº 8.033/2013, ela deve ser evitada ou restrita à prorrogação apenas para fins de reequilíbrio contratual, garantindo-se uma maior concorrência pelo mercado. A OCDE tem entendimento semelhante (vide documento intitulado Avaliações de Impacto Concorrencial - Portugal 2018, citado neste parecer). Assim, por todo o exposto - ainda mais tendo em vista que os estudos afirmam que o prazo contratual de 25 anos é suficiente para amortizar os investimentos realizados -, esta Secretaria reitera a recomendação para que a prorrogação dos prazos dos arrendamentos seja permitida unicamente para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e apenas uma única vez, a exemplo do Contrato de Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração dos Aeroportos de Porto Alegre - Salgado Filho, de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães, de Florianópolis - Hercílio Luz e de Fortaleza - Pinto Martins.	Não acolhida. Eventual prorrogação contratual recaí sobre o juízo de conveniência e oportunidade do poder público, no caso a União.
Minuta de Contrato de Arrendamento	3.1 O Prazo de Arrendamento será de 25	O art. 19 do Decreto 8.033/2013 prevê que "os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo determinado de	Não acolhida. O prazo do arrendamento está devidamente justificado no Ato Justificatório, conforme prevê o art. 5º da

	(vinte e cinco) Anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato.	até trinta e cinco anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite máximo de setenta anos". Tendo em vista a solução normativa consolidada, e considerando que a estipulação de um prazo maior apresenta potenciais vantagens para a Administração (já que tende a atrair mais interessados, favorece a realização de investimentos e confere uma maior estabilidade ao arrendamento e possibilita uma economia de recursos ao fazer com que os processos licitatórios sejam menos frequentes), indaga-se por que não se adotou o prazo máximo de 35 (trinta e cinco) anos para o contrato de arrendamento, prorrogáveis nos termos da legislação.	Lei nº 8.987/95, isto é, o prazo se dá com base em diversos parâmetros como política pública voltada para o setor, amortização dos investimentos, atratividade e outros.
Minuta de Contrato de Arrendamento	3.1 O Prazo de Arrendamento será de 25 (vinte e cinco) Anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato.	Contribuição: Alterar a redação da subcláusula 3.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento, da seguinte forma: "3.1 O Prazo de Arrendamento será de 35 (trinta e cinco) anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato." Justificativa: A subcláusula 3.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento prevê que o Prazo de Arrendamento será de 25 (vinte e cinco) anos contados da Data de Assunção. Contudo, o art. 19 do Decreto Federal nº 8.033/2013 estabelece que "os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo determinado de até trinta e cinco anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite máximo de setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações". Entende-se que a estipulação de prazo de vigência maior para o Arrendamento, de 35 (trinta e cinco) anos, é mais adequado ao caso, já que a indústria de celulose é um mercado com ciclo produtivo de longa duração, com projeto com vida útil muito superior a 25 (vinte e cinco) anos, de modo que haverá demanda suficiente para um horizonte de 35 (trinta e cinco) anos. Além disso, a previsão de prazo maior é mais benéfica às Partes envolvidas, pelas seguintes razões: (i) caso o Poder Concedente decida por não prorrogar a vigência do Contrato de Arrendamento, somente precisará realizar novo procedimento licitatório, arcando com os respectivos custos, após o transcurso de 35 (trinta e cinco) anos, e não 25 (vinte e cinco), e durante todo este prazo, a Autoridade Portuária continuará sendo remunerada pelo Arrendamento; e (ii) a futura Arrendatária possuirá prazo maior para amortizar os investimentos necessários na área do Arrendamento e para explorá-lo, o que aumentará a atratividade do certame, contribuindo para a obtenção da proposta mais vantajosa à Administração Pública, o que consiste no fim maior da licitação (cf. art. 3º da Lei Federal nº 8.666/93). Nem se alegue que a estipulação de prazo	Não acolhida. O prazo do arrendamento está devidamente justificado no Ato Justificatório, conforme prevê o art. 5º da Lei nº 8.987/95, isto é, o prazo se dá com base em diversos parâmetros como política pública voltada para o setor, amortização dos investimentos, atratividade e outros.

		<p>maior, tal como requerido, seria impossível por gerar imprevisibilidade e imprecisão. Isso porque não há incerteza quanto à variabilidade das premissas para além do prazo de 25 (vinte e cinco) anos no caso concreto, haja vista que: (i) a área do Arrendamento é finita e será toda ocupada desde o início; e (ii) a demanda de celulose só tende a aumentar nas áreas STS14 e STS14A, motivando ações de aumento de produtividade e capacidade operacional cobertos pelo custo variável da operação. Propõe-se, portanto, que a redação da subcláusula 3.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento seja ajustada, de modo a alterar o Prazo do Arrendamento para 35 (trinta e cinco) anos.</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	<p>3.1.1 O Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, previsto no Apêndice 2 do Contrato, deverá ser celebrado pelas Partes em até 30 (trinta) dias, contados da comunicação de não objeção, pelo Poder Concedente, ao Plano Básico de Implantação apresentado pela Arrendatária como condição para a celebração deste Contrato.</p>	<p>Contribuição: Alterar a subcláusula 3.1.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento, da seguinte forma: "3.1.1 O Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, previsto no Apêndice 2 do Contrato, deverá ser celebrado pelas Partes somente quando as áreas objeto do Arrendamento estiverem à disposição para que a Arrendatária execute plenamente o Contrato de Arrendamento." Justificativa: O Apêndice 2 anexo à Minuta de Contrato de Arrendamento, que traz a minuta do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos ("Termo Provisório"), prevê como efeito da assinatura deste documento a permissão de uso e acesso dos bens inventariados indicados na lista anexa (...), a fim de que a Arrendatária proceda à execução do objeto do Arrendamento (subcláusula 1.1.2). Por meio da citada subcláusula do Termo Provisório, depreende-se que, a partir da assinatura deste documento, a Arrendatária passará a ter a posse direta dos bens objeto do Arrendamento. Diante disso, a assinatura efetiva do Termo Provisório apenas deverá ocorrer quando as áreas objeto do Arrendamento estiverem disponíveis para que a sua posse direta seja, efetivamente, entregue à Arrendatária. Esse entendimento foi corroborado pela ANTAQ (cf. Ata de Esclarecimentos ao Edital do Leilão nº 10/2018, e, mais recentemente, cf. Respostas às contribuições da Audiência Pública 06/2019-ANTAQ). Não se mostra adequada, portanto, a previsão da subcláusula 3.1.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento, no sentido de que o Termo Provisório será assinado em 30 dias contados da comunicação de não objeção do Poder Concedente ao PBI, haja vista a possibilidade de as áreas objeto do Arrendamento não estarem disponíveis à Arrendatária dentro deste prazo de 30 dias. Do contrário, poderia a Arrendatária ter um documento lhe autorizando a posse dos bens objeto do Arrendamento sem que tal situação se refletisse na prática. Dessa maneira, propõe-se</p>	<p>Não acolhida. O Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos é o documento que formaliza o início da execução do prazo contratual, do qual consta a relação dos bens integrantes da instalação e o estado que se encontram. No modelo atual de exploração, o PBI é peça importante para assegurar que a Arrendatária está em condições de implantar as atividades sem gerar interferências no conjunto portuário.</p>

		a alteração da Cláusula 3.1.1, para que conste que o Termo de Aceitação Provisória e a Permissão de Uso de Ativos previsto deve ser celebrado pela Parte quando as áreas objeto do Arrendamento estiverem à disposição para que a Arrendatária execute plenamente o objeto do Contrato de Arrendamento.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	3.4.1 Sem prejuízo do cumprimento dos requisitos legais e regulamentares exigíveis ao tempo da prorrogação, o Poder Concedente deverá também avaliar a conveniência e oportunidade do pedido tendo em vista:	Contribuição: Alteração da redação do subitem 3.4.1, "i" a "iii", da Minuta de Contrato de Arrendamento, da seguinte forma: "3.4.1 Sem prejuízo do cumprimento dos requisitos legais e regulamentares exigíveis ao tempo da prorrogação, o Poder Concedente deverá também avaliar a conveniência e oportunidade do pedido tendo em vista: (i) Cumprimento dos Parâmetros do Arrendamento, metas e prazos conforme previsto neste Contrato; em havendo descumprimentos contratuais, apenas serão considerados aqueles atribuíveis à Arrendatária, nos casos em que ela tiver agido com culpa ou dolo; (ii) Desempenho da Arrendatária relativamente às atribuições e aos encargos definidos no Contrato; em havendo descumprimentos contratuais, apenas serão considerados aqueles atribuíveis à Arrendatária, nos casos em que ela tiver agido com culpa ou dolo; (iii) Cometimento de infrações contratuais pela Arrendatária com decisão final, apuradas em processo administrativo, ressalvada a superação do inadimplemento ou reabilitação;" Justificativa: O subitem 3.4.1., "i" a "iii", da Minuta de Contrato de Arrendamento prevê que o Poder Concedente avaliará a conveniência e a oportunidade do pedido de prorrogação tendo em vista: (i) o cumprimento dos Parâmetros do Arrendamento, metas e prazos; (ii) o desempenho da Arrendatária relativamente às atribuições e aos encargos definidos no Contrato, em especial aqueles relacionados à realização de investimentos e à prestação das Atividades; e (iii) o cometimento de infrações contratuais pela Arrendatária, ressalvada a superação do inadimplemento ou reabilitação. Contudo, para que a decisão do Poder Concedente sobre a prorrogação seja a mais justa possível, propõe-se a alteração da redação do subitem 3.4.1, "i" a "iii", da Minuta de Contrato de Arrendamento, para deixar claro que o Poder Concedente só poderá levar em consideração, para decidir pela prorrogação ou não, (i) eventuais descumprimentos contratuais atribuíveis à Arrendatária, nos casos em que ela agiu com culpa ou dolo; e (ii) eventuais infrações contratuais cometidas pela Arrendatária com decisão final, apuradas em processo administrativo.	Acolhida parcialmente. Faz-se imperioso destacar o caráter de conveniência e oportunidade que reveste a prorrogação contratual. No entanto, a redação do item 3.4 do contrato será ajustada.

<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>4.1 O Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do Contrato, para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações mencionadas na Subcláusula 4.2 em relação ao PBI.</p>	<p>Contribuição: Inserir a subcláusula 4.1.1. na Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: "4.1.1. Transcorrido o prazo previsto na subcláusula 4.1 sem que tenha havido manifestação expressa por parte do Poder Concedente, considera-se tacitamente aprovado o PBI, na forma apresentada pela Arrendatária". Justificativa: A subcláusula 4.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento prevê que o Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar esclarecimentos/modificações ao PBI. A estipulação de prazo máximo para manifestação pelo Poder Concedente quanto ao PBI consiste em disposição de suma relevância para garantir a segurança jurídica, haja vista que a indefinição quanto à aprovação do PBI pode atrasar substancialmente a realização dos investimentos, trazer prejuízos e frustrar o planejamento estruturado feito pela Arrendatária. Ocorre que a recentemente publicada Lei Federal nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, fruto da Medida Provisória nº 881/2019 (a chamada "MP da Liberdade Econômica"), estabeleceu, em seu art. 3º, IX, ser direito de toda pessoa natural ou jurídica a garantia de que, nas solicitações de atos públicos de liberação da atividade econômica que se sujeitam ao disposto nesta Lei, apresentados todos os elementos necessários à instrução do processo, o particular será cientificado expressa e imediatamente do prazo máximo estipulado para a análise de seu pedido e de que, transcorrido o prazo fixado, o silêncio da autoridade competente importará aprovação tácita para todos os efeitos, ressalvadas as hipóteses expressamente vedadas em lei. Tendo em vista a situação em concreto e a disposição contida no citado diploma normativo, propõe-se a compatibilização da subcláusula 4.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento com o disposto no art. 3º, IX, da Lei Federal nº 13.874/2019, para prever que, uma vez decorrido o prazo máximo de 30 (trinta) dias estipulado na subcláusula 4.1, sem qualquer manifestação por parte do Poder Concedente, seja reconhecida a aprovação tácita do PBI, na forma apresentada pela Arrendatária.</p>	<p>Não Acolhida. Não há previsão tácita de aprovação do PBI.</p>
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>5.1.1 O Arrendamento será utilizado para a movimentação e armazenagem de celulose, nos termos do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto Organizado.</p>	<p>É sabido que o atual Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto de Santos encontra-se sob revisão e deverá ser substituído pela CODESP. Dito isso, questiona-se: (i) Como foi avaliada a viabilidade de implantação do terminal STS 14? (ii) O que garante a segurança jurídica em caso de possível alteração desse objeto quando publicado o novo PDZ?</p>	<p>Não acolhida. Como descrito no Ato Justificatório, item 35, após as novas premissas de planejamento para o setor portuário, definidas pelo Poder Concedente, a área passou a ser vocacionada para movimentação e armazenagem de celulose. Desse modo, considerando as competências atualmente dispostas no setor portuário, certamente o novo PDZ já estará adequado às novas vocações de exploração de área. No tocante à segurança jurídica, está sempre</p>

			observada pelo poder na adoção de suas medidas.
Minuta de Contrato de Arrendamento	5.1.1 O Arrendamento será utilizado para a movimentação e armazenagem de celulose, nos termos do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto Organizado.	Considerando que PDZ do Porto de Santos não está atualizado, questiona-se de que forma foi avaliada a viabilidade locacional da implantação de terminais de movimentação de celulose nas áreas STS14 e STS14A, considerando a proximidade de terminais especializados em graneis vegetais e o comprometimento da capacidade da malha ferroviária interna do Porto de Santos.	Não acolhida. Como descrito no Ato Justificatório, item 35, após as novas premissas de planejamento para o setor portuário, definidas pelo Poder Concedente, a área passou a ser vocacionada para movimentação e armazenagem de celulose. Desse modo, considerando as competências atualmente dispostas no setor portuário, certamente o novo PDZ já estará adequado às novas vocações de exploração de área. Maiores detalhes podem ser encontrados nos estudos que embasam o projeto.
Minuta de Contrato de Arrendamento	5.4 A Arrendatária terá o prazo máximo de 3 (três) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	Considerando a possibilidade de os Terminais entrarem em operação de forma antecipada, estimando o tempo de 2 anos para término das obras, haverá um tempo maior de convivência com outros terminais especializados em celulose, como o Rishis/Eldorado e o NST, havendo o risco de desequilíbrio entre oferta e demanda. Favor informar de que forma o eventual descumprimento da Movimentação Mínima Exigida seria tratado em caso de entrada em operação de forma antecipada.	Não acolhida. Na atual matriz de riscos, compete a arrendatária atender à movimentação mínima exigida e eventuais descumprimentos ou frustração de demanda estão alocados no campo de risco da arrendatária.
Minuta de Contrato de Arrendamento	5.4 A Arrendatária terá o prazo máximo de 3 (três) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	As minutas de contrato de arrendamento propõem o prazo máximo de 3 (três) anos, a contar da data de assunção, para disponibilização do investimento mínimo nos respectivos terminais, conforme anexos técnicos, para inícios das operações. Nesse sentido, questiona-se: o prazo de 3 (três) anos é suficiente para adequação das vias ferroviárias e rodoviárias de atendimento aos terminais do Macuco e Ponta da Praia? Se sim, favor informar e disponibilizar os documentos e informações técnicas que amparam a realização da adequação das vias no prazo mencionado.	Não acolhida. Como descrito no Ato Justificatório, item 35, após as novas premissas de planejamento para o setor portuário, definidas pelo Poder Concedente, a área passou a ser vocacionada para movimentação e armazenagem de celulose. Desse modo, considerando as competências atualmente dispostas no setor portuário, certamente o novo PDZ já estará adequado às novas vocações de exploração de área. Maiores detalhes podem ser encontrados nos estudos que embasam o projeto.
Minuta de Contrato de Arrendamento	5.5 A Arrendatária será responsável por todos os investimentos, benfeitorias adicionais e serviços não especificados, mas que venham a ser necessários para alcançar os Parâmetros do Arrendamento. Os projetos e construções deverão observar os Parâmetros Técnicos.	Os compromissos de investimento serão exigidos e aferidos em termos físicos ou de valor?	Não acolhida. Em termos físicos.

Minuta de Contrato de Arrendamento	7 Obrigações e Prerrogativas das Partes	Não está contemplado no edital as obras de melhoria dos acessos rodoviários aos terminais, inclusive a construção de viaduto. Tais obras são fundamentais para o pleno funcionamento dos terminais e a não execução das daquelas impactará significativamente na operação destes. Informar quem será responsável pelas intervenções e qual a previsão de conclusão das obras.	Não acolhida. As intervenções previstas em acesso ou áreas comuns do porto não descritas nos estudos extrapolam o objetivo e conteúdo dessa consulta pública.
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1 Obrigações da Arrendatária	Os documentos do Leilão indicam que o acesso ao terminal se dará pela Av. Governador Mário Covas Jr. e que a maioria das cargas utiliza atualmente a porta de entrada e saída do terminal portuário por meio de caminhões. Além disso, prevê que os acessos ferroviários serão operados pela PORTOFER TRANSPORTES FERROVIÁRIOS. Sabe-se, porém, que os acessos rodoviários e ferroviários serão readequados e que a conclusão das respectivas obras é essencial para a adequada operação do arrendamento e para o pleno atingimento dos parâmetros contratualmente estabelecidos. Recomenda-se, pois, a inclusão de uma previsão contratual apta a ressaltar expressamente que as obrigações impostas ao arrendatário apenas se tornarão exigíveis após a efetiva entrega dos ramais rodoviários e ferroviários .	Não acolhida. Na atual matriz de riscos, compete a arrendatária atender à movimentação mínima exigida e eventuais descumprimentos ou frustração de demanda estão alocados no campo de risco da arrendatária.
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1 Obrigações da Arrendatária	Os acessos terrestres da área a ser leiloada dependem da conclusão do sistema ferroviário por parte da empresa Rumo Logística S/A. Tal acesso é essencial para a plena operação do arrendamento. Sem a conclusão das obras necessárias à chegada da carga pela linha férrea, será inviável que a futura arrendatária cumpra suas obrigações contratuais (inclusive no que se refere à movimentação mínima contratual prevista no item 7.1.2.1 da minuta do contrato) e realize investimentos. Caso a arrendatária não tenha nenhuma garantia no que diz respeito aos acessos, existe o risco de a licitação restar deserta (já que nenhuma empresa assumiria o risco de realizar pesados investimentos para a construção de um terminal que pode chegar a nunca ser operacional) ou, ainda, de a futura arrendatária assumir a área em condições diversas daquelas originalmente previstas (o que poderia ensejar litígios e discussões envolvendo o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro). Sugere-se, assim, que a minuta do contrato preveja que a não entrega das novas estruturas do sistema ferroviário do Porto até a assinatura do contrato de arrendamento constitua condição suspensiva de todas as obrigações contratuais até que haja plena condição operacional. Pede-se que seja considerada a inclusão dos itens 7.1.3 e 7.1.4 no contrato, nos seguintes termos: 7.1.3.	Não acolhida. Na atual matriz de riscos, compete a arrendatária atender à movimentação mínima exigida e eventuais descumprimentos ou frustração de demanda estão alocados no campo de risco da arrendatária.

		<p>Caso os ramais ferroviários (via permanente) e os acessos rodoviários necessários à plena operação do terminal não sejam entregues antes da Data de Assunção do objeto, as obrigações contratuais do Arrendatário ficarão integralmente suspensas até a efetiva e integral conclusão das obras, ficando prorrogado o prazo do arrendamento. 7.1.4. Na hipótese de o acesso ferroviário (via permanente) não ser concluído no prazo de 5 (cinco) anos da Data de Assunção do objeto, as partes poderão renegociar os termos do presente contrato, assegurado o direito ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato, ou o Arrendatário optar pela sua rescisão antecipada, mediante o pagamento das indenizações devidas, incluindo a devolução, devidamente corrigida e atualizada, dos valores pagos pelo Arrendatário até a rescisão .</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1 Obrigações da Arrendatária	<p>Como é de conhecimento público, os acessos terrestres às áreas a serem licitadas dependem, por um lado, de modificações no sistema ferroviário a serem executados por terceiro externo ao arrendamento (no caso, pela empresa Rumo Logística S/A) e, por outro, da conclusão de obras relacionadas ao cesso rodoviário. A efetiva entrega dos ramais rodoviários e ferroviários impacta diretamente da operação e na própria viabilidade do arrendamento, constituindo condição inafastável para a realização de investimentos e para o atingimento do MMC previsto no item 7.1.2.1 da minuta do contrato. É essencial, portanto, que o contrato preveja alternativas para a hipótese de eventual atraso ou não entrega dos acessos ferroviários e rodoviários. Caso contrário, há o risco de o certame restar deserto, já que dificilmente alguma empresa estará disposta a assumir os riscos derivados de atividades que precisam ser executadas por terceiros alheios à relação contratual que será firmada em decorrência do Leilão. Recomenda-se que o contrato estabeleça expressamente que a efetiva entrega dos acessos ferroviários e ferroviários constitui condição suspensiva de todas as obrigações contratuais, de modo que toda e qualquer obrigação da arrendatária ficará suspensa em caso de atraso ou não entrega dos referidos ramais.</p>	<p>Não acolhida. Como se observa, a modelagem considerou a capacidade da malha ferroviária do Porto de Santos, bem como a implantação do Ferroanel Norte, cabendo ao futuro arrendatário intervenções em ramais.</p>
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a:	<p>Conforme consta da Seção B dos estudos anexos ao edital, os terminais portuários voltados à exportação de celulose no Brasil devem ser estruturados para atender a cadeia logística do setor. Diante disso, e visando uma maior eficiência na alocação das áreas portuárias, é imprescindível que o edital tome em conta preocupações de ordem concorrencial. O mercado de exportação de celulose</p>	<p>Não acolhida. A Antaq acompanha atentamente eventuais manifestação de poder de mercado, sendo a concentração apenas um indicativo. E regra é a ampla liberdade de participação nos certames, sendo restrições a exceção.</p>

		<p>possui altas barreiras à entrada de novos competidores, considerando que depende da disponibilidade de terminais portuários para escoamento da produção. Caso o edital não contenha restrições à participação de empresas que já detenham grande participação na movimentação de celulose na região do Porto de Santos, é possível que se configure uma situação de domínio de mercado e abuso do poder econômico, em prejuízo não só ao setor como à toda a ordem econômica nacional. Destaca-se que o arrendamento das áreas destinadas a celulose no Porto de Santos tem o potencial de fomentar o desenvolvimento da área e a exportação da carga, impactando, direta e positivamente, a economia e a balança comercial do país. Não faria sentido, portanto, admitir a participação de empresas que dispõem de arrendamentos portuários e (ou) já têm as suas necessidades de exportação de celulose plenamente atendidas por outros mecanismos (como, por exemplo, a celebração de contratos de longo prazo com outros terminais). Caso contrário, estar-se-ia admitindo a indevida concentração concorrencial. Sugere-se, portanto, que o edital limite a possibilidade de participação no certame de empresas que já possuam participação expressiva e posição dominante na movimentação de celulose na região do Porto de Santos. Sugere-se, ainda, que seja adotado o critério do art. 36, § 2º, da Lei 12.529/2011 (Lei de Defesa da Concorrência) para a caracterização de posição dominante, ou seja: o controle de 20% ou mais do mercado relevante. Sob essa ótica, pede-se a inclusão da alínea xxxii no item 7.1.1 do contrato, nos seguintes termos: xxxii. Abster-se de atender, na condição de usuário, eventuais pessoas jurídicas que detenham, isoladamente, percentual igual ou superior a 20% do mercado de celulose (ato de concentração, art. 36, § 2º da lei 12.529/11) na área de influência dos portos brasileiros ou que possuam mais de 20% da reserva do mercado .</p>	
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a:</p>	<p>Contribuição: I) Inserir a alínea xxxii na subcláusula 7.1.1. da Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: "xxxii. Os dados e documentos referidos no subitem "xvii", xviii e "xxiii" serão utilizados apenas para os fins especificados neste Contrato de Arrendamento, e em nenhuma circunstância serão publicados ou divulgados a terceiros;" II) Inserir a subcláusula 18.1.1 na Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: "Cláusula 18.1.1. Os dados e documentos referidos na subcláusula 18.1 serão utilizados apenas para os fins especificados neste Contrato de Arrendamento, e em nenhuma circunstância serão publicados ou divulgados a</p>	<p>Não acolhida. No que tange a essa preocupação, as informações técnicas, operacionais, econômico-financeiras e contábeis recebidas e/ou solicitadas das empresas reguladas são dotadas de confidencialidade, conforme previsão expressa contida o Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002. As informações solicitadas são fundamentais para o harmônico exercício regulatório do setor. Contudo, não vislumbramos que a posse dessas informações pela Agência Reguladora prejudique a adoção de qualquer estratégia comercial não nociva pela empresa, haja vista o sigilo com que serão tratadas.</p>

terceiros." Justificativa: As subcláusulas 7.1.1, "xvii"; "xviii" e "xxiii", e 18.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento determinam que: (i) a Arrendatária deve prestar contas das Atividades e fornecer informações econômico-financeiras, operacionais e sobre os Bens do Arrendamento ao Poder Concedente, à ANTAQ e aos órgãos governamentais competentes; (ii) os agentes de fiscalização do Poder Concedente, da ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário terão livre acesso às demonstrações financeiras e aos demais documentos, sistemas de informações e estatísticas, concernentes à prestação das Atividades; (iii) a ANTAQ e o Poder Concedente terão livre acesso aos dados que compõem o custo das Atividades, sempre que pleiteada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato ou, ainda, quando necessário para arbitragem de conflito; e (iv) a ANTAQ terá acesso aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes ao Arrendamento, assim como aos Bens do Arrendamento. Contudo, não há previsão nestes dispositivos de que deverá ser guardado o sigilo dos dados e documentos da Arrendatária acessados. Considerando a necessidade de garantir de maneira objetiva que serão preservadas as informações concorrenciais sensíveis das Proponentes, propõe-se a previsão expressa, na Minuta de Contrato de Arrendamento, de que os dados e documentos acessados por força da subcláusula 7.1.1, "xvii", "xviii" e "xxiii", e 18.1 serão utilizados apenas para os fins especificados no Contrato, e, em nenhuma circunstância, serão publicados ou divulgados a terceiros, que poderão empregar os dados na obtenção de vantagens competitivas. Vale mencionar que o teor do disposto no art. 19 do Decreto nº 4.122/2002 não prejudica o acolhimento da contribuição ora apresentada. Isso porque, embora o referido dispositivo estabeleça que a ANTAQ deverá dar "tratamento confidencial às informações técnicas, operacionais, econômico-financeiras e contábeis que solicitar às empresas prestadoras de serviços", autoriza-se a divulgação de informações diretamente necessárias para "impedir a discriminação de usuários ou prestadores de serviço" (cf. inciso I do art. 19) e "verificar o cumprimento das obrigações assumidas em decorrência de autorização, permissão ou concessão" (cf. inciso II do art. 19). Considerando-se o teor aberto e subjetivo dos incisos I e II do art. 19, que autorizam a divulgação de informações pela ANTAQ, propõe-se a inclusão de previsão contratual expressa vedando a divulgação dos dados e dos documentos acessados por força das subcláusulas 7.1.1,

		"xvii", "xviii", "xxiii", e 18.1 da Minuta de Contrato, para conferir maior segurança ao sigilo das informações confidenciais da Arrendatária.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a:	Contribuição: Inclusão da alínea "a" na subcláusula 7.1.1, "vi", da Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: "a) A Arrendatária fica, desde já, autorizada a demolir os Bens do Arrendamento transferidos por meio do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, para viabilizar o emprego da solução técnica a ser escolhida pela Arrendatária para exploração do Arrendamento." Justificativa: A subcláusula 7.1.1, "vi", da Minuta de Contrato de Arrendamento prevê que a futura Arrendatária poderá implantar ações necessárias à demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas, arrendadas ou não, em que as Atividades deverão ser executadas. Apesar disso, não há clareza na Minuta de Contrato de Arrendamento sobre se a Arrendatária pode demolir Bens do Arrendamento transferidos por meio do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos para exploração do objeto do Arrendamento, apesar de haver indicações a este respeito na Seção C do EVTEA ("A área é caracterizada como brownfield (previamente ocupada por estruturas permanentes). Portanto, o empreendimento será executado sobre terreno com estruturas existentes, podendo essas ser demolidas ou renovadas"). Neste sentido, para conferir maior segurança jurídica à futura Arrendatária de que poderá demolir os Bens do Arrendamento, propõe-se a inclusão na Minuta de Contrato de Arrendamento de disposição neste sentido.	Não acolhida. A demolição só poderá ocorrer com o Termo de Aceitação Definitiva de Bens.
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a:	É importante que o desenho do arrendamento dos terminais portuários pela ANTAQ leve também em consideração preocupações de cunho concorrencial, a fim de maximizar a eficiência dos terminais e evitar situações de abuso de poder econômico. Desse modo, e considerando que a necessidade de celebração de contrato de arrendamento para a exploração de área dentro do porto organizado é uma significativa barreira à entrada no mercado de exportação de celulose, sugere-se que o Contrato preveja que a futura Arrendatária não atenderá eventuais usuários que exerçam posição dominante na exportação de celulose na região do Porto de Santos.	Não acolhida. As instalações portuárias localizadas em portos públicos possuem a característica da generalidade na prestação do serviço, ou seja, devem atender a todos o interessados indistintamente. Caso haja qualquer restrição ou tratamento discriminatório a Agência atuará prontamente.
Minuta de Contrato de Arrendamento	xiii. Elaborar o projeto básico e projeto executivo,	Contribuição: Alteração da redação do subitem 7.1.1, "xiii", da Minuta de Contrato de Arrendamento, da seguinte forma:	Não acolhida. Caso não seja uma obrigação contratual expressa e clara, a imputação de ônus ou encargo a

	<p>executar as obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias, bem como substituir ou reparar, às suas custas, quaisquer bens ou serviços relacionados às Atividades que venham a ser justificadamente considerados pelo Poder Concedente ou pela ANTAQ, como defeituosos, incorretos, insuficientes ou inadequados, assim entendidos os bens ou serviços inaptos a viabilizar as obrigações assumidas pela Arrendatária, notadamente os Parâmetros do Arrendamento;</p>	<p>"xiii. Elaborar o projeto básico e projeto executivo, executar as obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias, bem como substituir ou reparar, às suas custas, quaisquer bens ou serviços relacionados às Atividades que venham a ser justificadamente considerados pelo Poder Concedente ou pela ANTAQ, como defeituosos, incorretos, insuficientes ou inadequados, assim entendidos os bens ou serviços inaptos a viabilizar as obrigações assumidas pela Arrendatária, notadamente os Parâmetros do Arrendamento, garantido o direito da Arrendatária de manifestação sobre a decisão de substituição ou reparação de bens ou serviços;" Justificativa: O subitem 7.1.1, "xiii", da Minuta de Contrato de Arrendamento prevê que a Arrendatária deverá substituir ou reparar, às suas custas, quaisquer bens ou serviços relacionados às Atividades que venham a ser justificadamente considerados pelo Poder Concedente ou pela ANTAQ como defeituosos, incorretos, insuficientes ou inadequados, assim entendidos os bens ou serviços inaptos a viabilizar as obrigações assumidas pela Arrendatária, notadamente os Parâmetros de Arrendamento. Propõe-se que a Arrendatária tenha a oportunidade de se manifestar sobre a decisão do Poder Concedente ou da ANTAQ de substituição ou reparação de bens ou serviços, haja vista que: (i) a Arrendatária conhece detalhadamente as condições práticas da prestação das Atividades, e poderia contribuir para a formação do convencimento do Poder Concedente ou da ANTAQ sobre a necessidade de substituição ou reparação de bens ou serviços, tornando tal decisão mais fundamentada; e (ii) a depender do bem ou do serviço, sua substituição ou reparação pode ser muito custosa à Arrendatária, razão pela qual só deve ser determinada quando assim for estritamente necessário.</p>	<p>arrendatária é permeado pela possibilidade de contraditório.</p>
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>xxvi. Informar ao Poder Concedente, à ANTAQ e às autoridades públicas quaisquer atos ou fatos ilegais ou ilícitos de que tenha conhecimento em razão das Atividades;</p>	<p>Solicitamos que sejam esclarecidos quais tipos de ato ou fato seriam considerados ilegais ou ilícitos em razão das Atividades. Seriam atos de operadores portuários contratados pela Arrendatária? Segue o trecho a ser esclarecido no item 7.1.1, "xxvi": "A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a [...] xxvi) Informar ao Poder Concedente, à ANTAQ e às autoridades públicas quaisquer atos ou fatos ilegais ou ilícitos de que tenha conhecimento em razão das Atividades;"</p>	<p>Não acolhido. A ilegalidade está relacionada aos fatos não previstos em lei ou normativos que regulam o setor. Já a ilicitude está vinculada aos fatos que violam disposições legais.</p>
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>xxvii. Nas hipóteses não dispensadas pela</p>	<p>Considerando que, em caso de contratação de operadores portuários, a Arrendatária será responsável por qualquer</p>	<p>Não acolhida. O edital e o contrato refletem as disposições contidas na Lei 12.815/13 e no Decreto 8.033/2013.</p>

	<p>legislação, pré-qualificar-se para realizar a movimentação e a armazenagem de cargas diretamente ou comprovar a contratação de operadores portuários pré-qualificados para tal fim, bem como manter a condição de pré-qualificada ou a contratação de operadores portuários pré-qualificados durante o Prazo do Arrendamento;</p>	<p>dano causado pelos mesmos, entendemos que não é necessária a exigência de pré-qualificação destes. Assim, sugerimos exclusões do termo "pré qualificados" do item 7.1.1, xxvii, para que passe a figurar a seguinte redação: "A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a [...] xxvii) Nas hipóteses não dispensadas pela legislação, pré-qualificar-se para realizar a movimentação e a armazenagem de cargas diretamente ou comprovar a contratação de operadores portuário para tal fim, bem como manter a condição de pré-qualificada ou a contratação de operadores portuários pré-qualificados durante o Prazo do Arrendamento; (a) Em caso de contratação de operadores portuários, a Arrendatária e o operador portuário serão solidariamente responsáveis pelo ressarcimento dos danos, no caso dos eventos descritos nos incisos I, II e III, do art. 26 da Lei 12.815/13;"</p>	
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>xxix. No prazo máximo de 12 (doze) meses a partir da Data de Assunção:</p>	<p>O Apêndice 3 do Contrato, que contém o Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos, não apresenta um inventário dos bens que integram o Arrendamento, delegando a tarefa de realização desse levantamento à futura Arrendatária. Ocorre que o Contrato estabelece inúmeras obrigações relativas aos "Bens do Arrendamento" para a Arrendatária, contidas, em especial, em sua Cláusula 15, obrigações que impactam no dimensionamento do lance que será ofertado pelas licitantes. Diante disso, por razões de segurança jurídica e a fim de resguardar a correspondência dos lances com a realidade da execução do Contrato, é imprescindível que o Apêndice 3 apresente o inventário de todos os bens que integrarão o Arrendamento. Sugere-se, portanto, que o referido inventário conste como um dos anexos do edital e/ou do contrato.</p>	<p>Não acolhida. Contudo, iremos avaliar a possibilidade.</p>
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual de celulose indicados no quadro abaixo:</p>	<p>O Contrato exige, em sua Cláusula 7.1.2.1, que a Arrendatária mantenha uma movimentação anual mínima de celulose que aumenta gradualmente nos 10 primeiros anos de arrendamento, até estabilizar em 1.065 milhões de toneladas por ano. Todavia, não prevê qualquer penalidade para a hipótese em que a movimentação mínima não seja atingida. Uma vez que a vocação dos terminais é o atendimento à cadeia logística de celulose, nos termos do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado, o contrato deve desincentivar a frustração dessa finalidade pela futura Arrendatária. Além disso, é necessário que o edital preveja mecanismos capazes de prevenir empresas que já detêm alta participação no</p>	<p>Não acolhida. Não vislumbramos a previsão de ocorrência desse cenário. Cláusulas nesse sentido tendem a restringir a competitividade do certame.</p>

		mercado de entrar na licitação apenas para evitar a movimentação da carga de empresas concorrentes, frustrando o objetivo de maximizar a eficiência na movimentação de celulose no Porto de Santos e promovendo reserva de mercado. Sugere-se, portanto, que o não atendimento da movimentação mínima contratual por 3 (três) anos consecutivos ou 5 (cinco) anos alternados resulte na declaração de extinção do arrendamento. Pede-se, portanto, a inclusão do subitem (ii) no item 7.1.2.1 do contrato: (ii) O não atendimento da Movimentação Mínima Exigida por 3 (três) anos consecutivos ou por 5 (cinco) anos alternados terá por consequência a extinção do arrendamento, por culpa da Arrendatária, nos termos do item 26.4 do contrato .	
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual de celulose indicados no quadro abaixo:	Considerando-se que o atingimento das condições operacionais do terminal depende de alguns fatores alheios à vontade e ao controle da futura arrendatária (como, por exemplo, a devida instalação dos ramais ferroviários), sugere-se que o item 7.1.2.1 do contrato estabeleça que o prazo a ser observado para o atingimento dos quantitativos mínimos de movimentação anual somente seja contado a partir do efetivo início das operações da área. Pede-se para que seja considerada a inclusão de uma alínea no item 7.1.2.1, nos seguintes termos: O prazo a ser observado para fins de atingimento dos quantitativos de Movimentação Mínima Exigida, nos termos do quadro anterior, apenas começará a contar a partir do efetivo início das operações do arrendamento .	Não acolhida. Na atual matriz de riscos, compete a arrendatária atender à movimentação mínima exigida e eventuais descumprimentos ou frustração de demanda estão alocados no campo de risco da arrendatária.
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual de celulose indicados no quadro abaixo:	O terminal foi destinado pelo Poder Concedente e pela Autoridade Portuária especificamente à movimentação de celulose. Considerando experiências anteriores em que foram apresentadas propostas aventureiras por empresas que não tinham como assegurar a movimentação mínima exigida pelo contrato (como ocorreu, por exemplo, com o STS36), sugere-se que seja estabelecida uma hipótese de rescisão contratual pelo não atingimento da movimentação mínima durante determinado período. A medida resguardará a seriedade do certame e a efetiva movimentação de celulose no Porto de Santos.	Não acolhida. Neste caso específico, não vislumbramos a ocorrência desse cenário. Cláusulas nesse sentido tendem a restringir a competitividade do certame.
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual de celulose indicados no	O terminal foi destinado pelo Poder Concedente e pela Autoridade Portuária especificamente à movimentação de celulose. Considerando experiências anteriores em que foram apresentadas propostas aventureiras por empresas que não tinham como assegurar a movimentação mínima exigida pelo contrato (como ocorreu, por exemplo, com o	Não acolhida. Neste caso específico, não vislumbramos a ocorrência desse cenário. Cláusulas nesse sentido tendem a restringir a competitividade do certame.

	quadro abaixo:	STS36), sugere-se que seja estabelecida uma hipótese de rescisão contratual pelo não atingimento da movimentação mínima durante determinado período. A medida resguardará a seriedade do certame e a efetiva movimentação de celulose no Porto de Santos.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual de celulose indicados no quadro abaixo:	O contrato prevê uma carência de 3 (três) anos para o atingimento dos índices de movimentação mínima estabelecidos, na medida em que zera tal nos primeiros anos da concessão. Tendo em vista os significativos investimentos a serem realizados pela futura arrendatária, bem como a modificação da destinação a ser conferida para a área leiloadada (que passará a comportar a movimentação e armazenagem de celulose), sugere-se um prazo de carência de 5 (cinco) anos - prazo este mais compatível à realidade concreta do que o prazo de 3 (três) anos inicialmente proposto pela minuta do contrato. Sugere-se, assim, que o quadro constante do item 7.1.2.1 seja alterado para zerar as exigências atinentes à Movimentação Mínima Exigida nos 5 (cinco) primeiros anos da concessão.	Não acolhida. O prazo para início da entrada em operação é condizente com as intervenções propostas, além de estar alinhado como o planejamento setorial.
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	Contribuição: Exclusão da subcláusula 7.1.2.2, "c", da Minuta de Contrato de Arrendamento, ou, ao menos, alteração da redação desse dispositivo, da seguinte forma: 7.1.2 A Arrendatária obriga-se ainda a: (...) 7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: (...) (c) Conjunto de equipamentos para carregamento e transporte que possibilitem remessa para embarque, do armazém para o cais, de no mínimo 11 mil toneladas por dia; Justificativa: Propõe-se a exclusão da subcláusula 7.1.2.2, "c", da Minuta de Contrato de Arrendamento, que impõe à futura Arrendatária a obrigação de aquisição de conjunto de equipamentos para carregamento e transporte que possibilitem remessa para embarque, do armazém para o cais, de no mínimo 25 mil toneladas por dia. Referida proposta justifica-se porque a exigência de aquisição de equipamentos desta natureza retira a flexibilidade de a Arrendatária empreender o modelo operacional que julgar mais adequado, que otimize a utilização de seu capital; e, além disso, não tem sido aplicada aos recentes leilões de arrendamentos destinados a celulose, como por exemplo em Itaqui e Paranaguá. A modelagem do arrendamento portuário deve focar nos resultados a serem exigidos da futura Arrendatária, não nos meios a serem por ela empregados para atingir tais resultados. Além disso, a capacidade de carregamento e transporte exigida, de, no mínimo, 25 mil toneladas por dia,	Não acolhida. Informamos que o dimensionamento dos terminais e conseqüentemente os indicadores operacionais serão revisados.

		<p>mostra-se excessiva, à luz da Movimentação Mínima Exigida. Com efeito, a capacidade de 25 mil toneladas por dia: (i) é muito superior à praticada atualmente no Porto de Santos; e (ii) supera até mesmo a capacidade estabelecida na Seção C - Engenharia do EVTEA (foi prevista prancha média geral de 470 t/h; 470 x 24 totaliza 11.280 mil toneladas por dia). Dessa forma, mostra-se irrazoável exigir a aquisição de equipamentos e, ainda mais, com capacidade muito além do necessário para atingimento da Movimentação Mínima Exigida. Desse modo, desde que a futura Arrendatária atenda aos Parâmetros de Desempenho do Arrendamento estabelecidos na Minuta de Contrato de Arrendamento, à Movimentação Mínima Exigida e ao restante de suas obrigações contratuais, não há razão para se exigir a aquisição de determinado equipamento para carregamento e transporte de cargas, haja vista a existência de diversas outras opções que permitirão que a Arrendatária atenda à Movimentação Mínima Exigida. Subsidiariamente, caso não se entenda pela exclusão da subcláusula 7.1.2.2, "c", da Minuta de Contrato de Arrendamento, requer-se a substituição da capacidade exigida para 11 mil toneladas por dia (470 t/h x 24).</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	Os compromissos de investimento serão exigidos e aferidos em termos físicos ou de valor?	Não acolhida. Em termos físicos.
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	O material da consulta pública indica que o vencedor da área STS 14 deverá fazer investimentos em reforço de cais e dragagem de berço (cerca de R\$14M). Já para o STS 14A não há investimentos listados. Ao mesmo tempo, fala-se em pool de berços. Qual é o motivo desta configuração, levando em consideração que a previsão é no sentido de que o STS T14A movimentará 600 mil tons / ano a mais que o STS 14?	Não acolhida. Informamos que o dimensionamento dos terminais e conseqüentemente os indicadores operacionais serão revisados.
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	Contribuição: I) Exclusão da subcláusula 7.1.2.2, "f"; II) Inclusão da subcláusula 7.2, "iv", na Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: "7.2 Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente, da ANTAQ e da Administração do Porto. (...) iv. O Poder Concedente deverá disponibilizar à Arrendatária a Área do Arrendamento livre de quaisquer bens móveis ou removíveis." III) Alteração da redação da subcláusula 15.4 da Minuta de Contrato, nos seguintes termos: "15.4 Os bens imóveis mencionados na	Não acolhida. Os equipamentos da antiga arrendatária já tem sua alienação autorizada pela Antaq, conforme publicação no Diário Oficial da União. Os custos de desmobilizam das demais equipamentos já estão incluídos no fluxo de caixa do projeto.

		<p>Subcláusula anterior e existentes na data da celebração deste Contrato serão cedidos à Arrendatária mediante a assinatura de Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos entre a Arrendatária, o Poder Concedente e a ANTAQ, cujo modelo integra o Apêndice 2 deste Contrato." IV) Exclusão da subcláusula 15.4.1; V) Alteração dos subitens 3.1.2, 3.1.3 e 3.1.5 do Apêndice 3 da Minuta de Contrato de Arrendamento, da seguinte forma: "3.1. A Arrendatária se obriga a: (...) 3.1.2. utilizar a área e bens exclusivamente para execução do objeto do Arrendamento, vedado seu uso para qualquer outra finalidade; 3.1.3. zelar pela guarda e conservação das áreas e dos bens de forma a poder devolvê-los ao Poder Concedente nas mesmas condições de operação em que ora lhes são entregues; (...) 3.1.5. ocupar os imóveis e assumir a responsabilidade pela guarda dos mesmos e bens, a partir da assinatura deste instrumento." Justificativa: Propõe-se a inclusão de subcláusula na Minuta de Contrato atribuindo ao Poder Concedente a obrigação de disponibilizar à Arrendatária a área do Arrendamento livre de quaisquer bens ou instalações removíveis. Referida proposta justifica-se porque, conforme consta da Nota Técnica Conjunta nº 13/2019 - GEINF/GENEC/GEMAB, as áreas STS14 e STS14A tiveram sua vocação alterada de movimentação e armazenagem de contêineres para celulose. Logo, os bens removíveis existentes na área do Arrendamento não terão utilidade alguma à Arrendatária, e sua remoção lhe imporá custos excessivos. Como consequência desta proposta, sugere-se: (i) a exclusão da subcláusula 7.1.2.2, "f", da Minuta de Contrato de Arrendamento da área STS14, que impunha à Arrendatária a obrigação de remoção de dois shiploaders; (ii) a alteração da redação da subcláusula 15.4 das Minutas de Contrato de Arrendamento das áreas STS 14 e STS14A, para retirar a menção a bens móveis existentes na Área Arrendada; (iii) a exclusão da subcláusula 15.4.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento das áreas STS14 e STS14A, segundo a qual a Arrendatária poderia recusar-se, motivadamente, a receber bens móveis considerados desnecessários à operação e manutenção das Atividades ou que estivessem anormalmente deteriorados; e (iv) alteração dos subitens 3.1.2 e 3.1.3 do Apêndice 3 da Minuta de Contrato de Arrendamento, para retirar as menções a equipamentos do Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos.</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os	Contribuição: Inclusão da alínea "g" na subcláusula 7.1.2.2 da Minuta de Contrato de Arrendamento da área STS14,	Não acolhida. Na atual matriz de riscos, compete a arrendatária atender à movimentação mínima exigida e

seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:

com a seguinte redação: "7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: g) Obra de execução de via longitudinal ao conjunto dos armazéns 30, 31, 32, STS14 e STS14A, com interligação elevada para a Avenida Mário Covas, na altura do atual viaduto projetado para o Adensamento do Macuco. O Poder Concedente deverá obter todas as autorizações e licenças necessárias à execução da obra, entregando à Arrendatária a área livre de quaisquer óbices ou impedimentos. Imediatamente após a execução da obra, a via será transferida à Autoridade Portuária, que será responsável por sua manutenção e conservação." Justificativa: Conforme indicado no parágrafo 75 da Nota Técnica Conjunta nº 13/2019 - GEINF/GENEC/GEMAB, o incremento da carga de celulose na região do Macuco pode ser atendido, com bom nível de serviço, "via melhorias no Projeto de Adensamento Ferroviário e adequações no projeto de viaduto rodoviário, que estão atualmente com a Autoridade Portuária". Disto se extrai que o bom desempenho das Atividades e o atingimento da Movimentação Mínima Exigida poderão ser diretamente prejudicados caso não seja construído um acesso rodoviário às áreas STS14 e STS14A. Com efeito, sem a execução do acesso rodoviário, será impraticável abastecer/operar o armazém com a carga de celulose necessária para atender à Movimentação Mínima Exigida, sem contar os efeitos financeiros prejudiciais que tal fato também acarretará à Arrendatária. Importante frisar, ainda, que o acesso rodoviário é primordial para a operação do arrendamento, ainda que este não seja o modal predominante para o recebimento da carga, e também para garantia da segurança das Atividades desempenhadas na Área Arrendada (trata-se de via de acesso de veículos de emergência como corpo de bombeiros, polícias e ambulância). Atualmente, a capacidade de recepção rodoviária das áreas STS14 e STS14A sofre interferências com a infraestrutura ferroviária, conforme consta do Plano Mestre do Porto de Santos, de Maio/2018. A solução proposta pela Libra, quando arrendatária do T35 e T37, consistia na construção de um viaduto, que ligaria a atual Av. Mário Covas à Av. Ismael Coelho de Souza através de duas faixas de rolamento. Segundo o projeto, o viaduto de entrada teria início no antigo terreno da Lloydbratti e transportaria a Av. Mário Covas sobre o antigo pátio de contêineres da Libra até o trecho do pátio ferroviário. Entretanto, com a saída da Libra da área, o projeto foi interrompido. Dada a imprescindibilidade da execução do acesso rodoviário à recepção de cargas

eventuais descumprimentos ou frustração de demanda estão alocados no campo de risco da arrendatária.

		<p>rodoviárias e ao cumprimento das movimentações esperadas dos terminais, propõe-se a alocação à Arrendatária da responsabilidade de execução de via longitudinal ao conjunto dos armazéns 30, 31, 32, STS14 e STS14A, com interligação elevada - viaduto - para a Avenida Mário Covas, na altura do atual viaduto projetado para o Adensamento do Macuco. Para tanto, o Poder Concedente deverá obter todas as autorizações e licenças necessárias à execução da obra, entregando à Arrendatária a área livre de quaisquer óbices ou impedimentos. Imediatamente após a execução da obra, a via será transferida à Autoridade Portuária, que será responsável por sua manutenção e conservação.</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	(a) Obras construção de novo armazém com capacidade estática mínima de 97.000 toneladas;	<p>A capacidade estática prevista no edital é incompatível com as reais características da área do STS14 e também com os parâmetros observados nos demais terminais de celulose recentemente leiloados, de modo que se faz necessária sua readequação. O cálculo da capacidade estática mínima (Seção C - Engenharia dos estudos relativos ao STS14) considerou toda a área do armazém, sem descontar as áreas que serão destinadas aos ramais ferroviários, à manobra de empilhadeiras (em caso de falha na ponte rolante) e ao carregamento dos caminhões-prancha. Segue comparativo com as densidades de outros terminais: LEILÃO Nº 01/2018-ANTAQ - PAR01 Área: 27.530m² Armazém: 21.600m² (15.000m² armazenagem, 6.600m² ramais ferroviários) Capacidade: 60.000t Relação capacidade x área: 2,17t/m² de área do terminal; 2,77t/m² de área do armazém; 4,00t/m² de área de armazenagem. LEILÃO Nº 03/2018-ANTAQ - IQI18 Área: 53.545m² Armazém: 24.222m² (275x88m) Capacidade: 73.000t Relação capacidade x área: 1,36t/m² de área do terminal; 3,01t/m² de área do armazém STS14 Área: 31,018m² Armazém: 23.980 m² (218 m x 110 m) Capacidade no Edital: 97.000t Relação capacidade x área: 3,18t/m² de área do terminal; 4,05t/m² de área do armazém;</p>	Não acolhida. Informamos que o dimensionamento dos terminais e consequentemente os indicadores operacionais serão revisados.
Minuta de Contrato de Arrendamento	(b) Aquisição de conjuntos de pontes rolantes com cobertura em toda área de armazenagem e recepção ferroviária, dotadas de capacidade mínima de 36 toneladas, para maior eficiência do sistema de armazenagem, bem como propiciar o	<p>Contribuição: Exclusão da subcláusula 7.1.2.2, "b", da Minuta de Contrato de Arrendamento. Justificativa: Propõe-se a exclusão da subcláusula 7.1.2.2, "b", da Minuta de Contrato, que impõe à futura Arrendatária a obrigação de aquisição de conjuntos de pontes rolantes para armazenagem e descarregamento ferroviário. Referida proposta justifica-se porque a exigência de aquisição de equipamentos desta natureza retira a flexibilidade de a Arrendatária empreender o modelo operacional que julgar mais adequado, que otimize a utilização de seu capital; e,</p>	Não acolhida. Informamos que a cláusula que trata de investimentos mínimos será revista de modo que se mantenha a possibilidade do arrendatário empreender o modelo operacional que entender mais adequado.

	<p>descarregamento ferroviário de uma composição paramétrica, de 67 vagões com 88 toneladas cada, em no máximo 7 horas;</p>	<p>além disso, não tem sido aplicada aos recentes leilões de arrendamentos destinados a celulose, como por exemplo em Itaqui e Paranaguá. Entende-se que a modelagem do arrendamento portuário deve focar nos resultados a serem exigidos da futura Arrendatária, não nos meios a serem por ela empregados para atingir tais resultados. Trata-se de diretriz adotada pelo Poder Público até mesmo para fiscalizar a prestação de serviços públicos, em diversos setores. Justifica-se, ainda, a proposta porque existem diversos outros equipamentos e tecnologias para armazenagem e descarregamento ferroviário, eventualmente mais adequados para o caso específico, sob as óticas operacional e financeira. Com efeito, a implantação de pontes rolantes em toda a área dos Arrendamentos dificultaria a transferência de cargas entre virtuais blocos formados sob as pontes, conforme sistema sugerido na Seção "C" do EVTEA, o que inviabilizaria a preparação de blocos de embarque (pré-carga). Desse modo, desde que a futura Arrendatária atenda aos Parâmetros de Desempenho do Arrendamento estabelecidos na Minuta de Contrato de Arrendamento, à Movimentação Mínima Exigida e ao restante de suas obrigações contratuais, não há razão para se exigir que a Arrendatária empregue um determinado equipamento ou tecnologia para armazenagem e descarregamento ferroviário, no caso, as pontes rolantes.</p>	
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>(b) Aquisição de conjuntos de pontes rolantes com cobertura em toda área de armazenagem e recepção ferroviária, dotadas de capacidade mínima de 36 toneladas, para maior eficiência do sistema de armazenagem, bem como propiciar o descarregamento ferroviário de uma composição paramétrica, de 67 vagões com 88 toneladas cada, em no máximo 7 horas;</p>	<p>O tempo previsto no edital para o descarregamento ferroviário de composições paramétricas de 67 vagões com 88 toneladas cada (7 horas) não é compatível com as atividades efetivamente necessárias à realização dessa atividade. No cálculo de micro-capacidade presente no EVTEA do STS14 (Seção C - Engenharia - 3. Compatibilização da Capacidade Futura do Empreendimento), foi considerado 0,5 hora como tempo médio de manobra ferroviária impeditiva ao descarregamento. Contudo, a realidade das manobras realizados no Porto de Santos demonstra que é mais adequado considerar o tempo de 1,5h. Sugere-se, assim, que a alínea (b) do item 7.1.2.2 da minuta do contrato estipule o tempo máximo de 9,5h, nos seguintes termos: 7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: (b) Aquisição de conjuntos de pontes rolantes com cobertura em toda área de armazenagem e recepção ferroviária, dotadas de capacidade mínima de 36 toneladas, para maior eficiência do sistema de armazenagem, bem como propiciar o</p>	<p>Não acolhida. Informamos que em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.</p>

		descarregamento ferroviário de uma composição paramétrica, de 67 vagões com 88 toneladas cada, em no máximo 9,5 horas.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	(b) Aquisição de conjuntos de pontes rolantes com cobertura em toda área de armazenagem e recepção ferroviária, dotadas de capacidade mínima de 36 toneladas, para maior eficiência do sistema de armazenagem, bem como propiciar o descarregamento ferroviário de uma composição paramétrica, de 67 vagões com 88 toneladas cada, em no máximo 7 horas;	A modelagem dos terminais STS14 e STS14A considera o sistema de recepção ferroviária de carga, o que causa grande preocupação em razão da capacidade ferroviária da margem direita do Porto de Santos frente às expansões em curso dos terminais localizados na Ponta da Praia, conforme amplamente destacado na audiência presencial realizada em Santos no último dia 25 de outubro. Por esta razão, faz-se necessário definir, previamente à licitação da área, os responsáveis pela elaboração do projeto, o próprio projeto que assegura o acesso ferroviário das cargas destinadas à margem direita do Porto de Santos, especialmente na região do Macuco e da Ponta da Praia, assim como o seu cronograma de implantação, sob pena de gerar grande insegurança jurídica aos interessados frente aos vultosos investimentos exigidos na área e inviabilizar as operações dos terminais já existentes na região.	Não acolhida. Informamos que em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Minuta de Contrato de Arrendamento	(b) Aquisição de conjuntos de pontes rolantes com cobertura em toda área de armazenagem e recepção ferroviária, dotadas de capacidade mínima de 36 toneladas, para maior eficiência do sistema de armazenagem, bem como propiciar o descarregamento ferroviário de uma composição paramétrica, de 67 vagões com 88 toneladas cada, em no máximo 7 horas;	Ainda relacionado ao acesso ferroviário às áreas STS14 e STS14A, o planejamento logístico deve considerar as interferências com as áreas vizinhas e compatibilizar estes novos arrendamentos com as operações existentes e os compromissos contratuais assumidos, em especial com a área objeto do Contrato de Arrendamento n.º 02/2016 (área 2), que aguarda a conclusão das obras de realocação das linhas férreas para efetiva disponibilização à Arrendatária. Atualmente já é possível afirmar a mora do Poder Concedente no cumprimento das obrigações contratuais, notadamente a sua efetiva liberação à Arrendatária, sem que se tenha qualquer previsão da sua efetiva disponibilização, já com reflexos negativos na execução deste Contrato de Arrendamento. Além do mais, deverá ser assegurada a mesma eficiência logística ferroviária atual e/ou equivalente àquela prevista para o STS14 e STS14A ao Contrato de Arrendamento n.º02/2016, sob pena, igualmente, de inviabilizar o cumprimento das obrigações estabelecidas no Contrato de Arrendamento.	Não acolhida. Informamos que o formato do atendimento ferroviário a ser implantado no STS14 e STS14A respeitará os contratos existentes.
Minuta de Contrato de Arrendamento	(d) Obras de reforço do cais público para rebaixamento do calado entre os cabeços 313 e 324, de forma a possibilitar o aprofundamento do berço de atracação para	Contribuição: Alteração da redação da subcláusula 7.1.2.2, "d", na Minuta de Contrato de Arrendamento da área STS14, da seguinte forma: 7.1.2 A Arrendatária obriga-se ainda a: (...) 7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: (...) (d) Obras de reforço do cais público para rebaixamento do calado entre	Não acolhida. Informamos que a análise será realizada no âmbito do redimensionamento dos terminais a ser realizado em função das adequações na recepção ferroviária.

	profundidade de -15,0m DHN;	os cabeços 313 e 324, de forma a possibilitar o aprofundamento do berço de atracação para profundidade de projeto de -14,5m DHN;" Justificativa: A Minuta de Contrato de Arrendamento da área STS14 impõe à futura Arrendatária a execução de obras de reforço do cais público para rebaixamento do calado entre os cabeços 313 e 324, de forma a possibilitar o aprofundamento do berço de atracação para profundidade de -15,0m DHN. Propõe-se a alteração da profundidade de projeto para -14,5m DHN, para obter a mesma configuração de berço de atracação existente no STS14A.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	(d) Obras de reforço do cais público para rebaixamento do calado entre os cabeços 313 e 324, de forma a possibilitar o aprofundamento do berço de atracação para profundidade de -15,0m DHN;	Contribuição: Alteração da redação da subcláusula 7.1.2.2, "d", na Minuta de Contrato de Arrendamento da área STS14, da seguinte forma: 7.1.2 A Arrendatária obriga-se ainda a: (...) 7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: (...) (e) Dragagem de aprofundamento no berço de atracação entre os cabeços de 313 e 325 para profundidade de projeto de -14,5m DHN, de forma a obter o calado mínimo na baixa-mar de 13,7m; Justificativa: A Minuta de Contrato de Arrendamento da área STS14 impõe à futura Arrendatária a execução de dragagem de aprofundamento no berço de atracação entre os cabeços de 313 e 325 para profundidade de -15,0m DHN, de forma a obter o calado mínimo na baixa-mar de 14,4m. Propõe-se a alteração da profundidade de projeto para -14,5m DHN e o calado-mínimo na baixa-mar de 13,7, para obter a mesma configuração de berço de atracação existente no STS14A.	Não acolhida. Informamos que a análise será realizada no âmbito do redimensionamento dos terminais a ser realizado em função das adequações na recepção ferroviária.
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.2 Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente, da ANTAQ e da Administração do Porto.	Contribuição: Alterar a redação da subcláusula 7.2, "ii", "j", da Minuta de Contrato de Arrendamento, da seguinte forma: "7.2 (...) ii. Compete à ANTAQ: j) Arbitrar, em âmbito administrativo, mediante solicitação dos Usuários ou da própria Arrendatária, o Preço dos serviços prestados aos Usuários, quando não for alcançado acordo entre as Partes e houver a necessidade de coibir eventual abuso de poder econômico contra os Usuários, nos termos da subcláusula 10.1". Justificativa: A subcláusula 7.2, "ii", "j", da Minuta de Contrato de Arrendamento prevê que a ANTAQ pode arbitrar, em âmbito administrativo, mediante solicitação dos Usuários ou da própria Arrendatária, o Preço dos serviços prestados aos Usuários, quando não for alcançado acordo entre as Partes. Por outro lado, a subcláusula 10.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento estabelece que a ANTAQ deve coibir eventual abuso de poder econômico contra os Usuários, mediante prévio procedimento	Acolhida. A minuta de contrato será ajustada em atenção à contribuição.

		<p>administrativo, no qual poderá solicitar e utilizar informações fornecidas pelos interessados. Para manter a coerência entre os dois dispositivos e compatibilizá-los, propõe-se que a subcláusula 7.2, "ii", "j", da Minuta de Contrato de Arrendamento seja alterada para deixar claro que a ANTAQ arbitrar o Preço dos serviços prestados aos Usuários quando não for alcançado acordo entre as Partes e houver a necessidade de coibir eventual abuso de poder econômico contra os Usuários, nos termos da subcláusula 10.1.</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.2 Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente, da ANTAQ e da Administração do Porto.	<p>A Resolução 176/1979 da Portobrás, ainda em vigência, estabelece as prioridades de atracação de navios no porto de Santos. Em seu item 3, a Resolução determina que será concedida prioridade "B" para atracação de navio que tenha a movimentar exclusivamente mercadorias para as quais o Porto possua cais preferencial. Nos termos do item 2.2 do contrato, as condições de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto, enquanto que o 5.1.1 prevê que o arrendamento será desenvolvido de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado. Considerando que os terminais STS14 e STS14A são destinados à movimentação de celulose, deve ser concedida prioridade e preferência aos navios das Arrendatárias, que movimentarão celulose, para a atracação em seus respectivos berços. A prioridade e preferência de atracação é essencial à operacionalização das atividades que serão realizadas nos terminais. Caso o Contrato não preveja a prioridade e preferência a operação dos terminais perderá muito em eficiência, prejudicando diretamente a capacidade das futuras Arrendatárias de manter a movimentação mínima exigida pela Cláusula 7.1.2.1 do Contrato, bem como de amortizar os altos investimentos previstos contratualmente. Destaca-se que o estabelecimento contratual de eventual direito de prioridade e preferência é não só absolutamente recomendável, como plenamente possível, uma vez que a CODESP figurará como interveniente no contrato de arrendamento. Sugere-se, portanto, que o Contrato preveja a prioridade e preferência de atracação dos navios de cada Arrendatária no berço frontal ao seu terminal, bem como que, para o terceiro berço da área, seja estabelecida uma preferência genérica para a atracação de navios que movimentam celulose. Pede-se para que seja incluído o subitem (iii) dentre as atribuições e prerrogativas do Poder Concedente, da ANTAQ e da Administração do Porto (item 7.2), para contemplar o seguinte: (iii) compete ao Poder Concedente, à ANTAQ e à Administração do Porto adotar providências</p>	<p>Não acolhida. Conforme item 2.2 da minuta de contrato, as condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto. Entendemos que a fixação de regras de acesso no instrumento de outorga pode vir a prejudicar a gestão do porto ao longo dos anos, o que não impede que essa preferência seja consignada no Regulamento de Exploração do Porto.</p>

		voltadas a garantir que a arrendatária tenha prioridade e preferência na utilização do berço frontal da área que lhe foi outorgada e que o 3º (terceiro) berço integrante das áreas contíguas seja de utilização prioritária para as operações de celulose, por ordem cronológica de chegada do navio .	
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.2 Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente, da ANTAQ e da Administração do Porto.	Em face dos vultosos investimentos a serem realizados e da movimentação mínima contratual exigida pelo item 7.1.2.1 da minuta do contrato, é indispensável que conste, dentre os direitos do arrendatário, a garantia de prioridade e preferência de utilização do berço frontal da área do STS14, assegurando-se ainda que o 3º berço integrante das áreas do Macuco seja de utilização prioritária para as operações de celulose. Trata-se de exigência essencial para assegurar o atendimento dos parâmetros estabelecidos pelo edital e pelo contrato para o arrendamento em questão. Diante dessas circunstâncias, sugere-se que as atribuições do Poder Concedente, da ANTAQ e da Administração do Porto contemplem também providências voltadas a garantir (i) a prioridade e preferência do berço frontal para a arrendatária e (ii) a utilização prioritária do 3º berço para operações de celulose, por ordem de chegada dos navios.	Não acolhida. Conforme item 2.2 da minuta de contrato, as condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto. Entendemos que a fixação de regras de acesso no instrumento de outorga pode vir a prejudicar a gestão do porto ao longo dos anos, o que não impede que essa preferência seja consignada no Regulamento de Exploração do Porto.
Minuta de Contrato de Arrendamento	7.2 Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente, da ANTAQ e da Administração do Porto.	A área de arrendamento do STS14A será atendida por 3 (três) berços públicos contíguos, localizados no denominado Pool de Celulose (cabeços 303/313, 313/323 e 323/333), no cais do Macuco, cuja utilização será regrada pelo Regulamento de Exploração do Porto - REP. Como consta do próprio Ato Justificatório do Leilão, o reordenamento dos referidos berços teve por finalidade permitir a sua compatibilização com os novos navios de projeto e também evitar a subutilização dos terminais. Vale dizer que o atingimento dos parâmetros do arrendamento e da MMC estabelecida dependerá essencialmente da forma de utilização dos berços. O futuro arrendatário apenas terá condições de atingir os quantitativos contratualmente estipulados caso lhe seja garantido o direito de prioridade e preferência sobre a o berço frontal da área arrendada. Portanto, pede-se para que, desde logo, a Administração do Porto (que necessariamente figurará como interveniente no contrato) assegure tal condição, mediante a inclusão de específica cláusula contratual nesse sentido. Além disso, e considerando que a área passou a ser vocacionada para movimentação e armazenagem de celulose, sugere-se que o 3º berço seja de utilização prioritária para essas operações, podendo ser utilizado, por ordem de chegada dos navios, por qualquer empresa independentemente da sua condição de arrendatária do STS14 ou STS14A. Pede-	Não acolhida. Conforme item 2.2 da minuta de contrato, as condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto. Entendemos que a fixação de regras de acesso no instrumento de outorga pode vir a prejudicar a gestão do porto ao longo dos anos, o que não impede que essa preferência seja consignada no Regulamento de Exploração do Porto.

		se para que a garantia de tais condições seja incluída também nas atribuições do Poder Concedente, da ANTAQ e da Administração do Porto.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	ii. Compete à ANTAQ:	A disponibilização de acessos ferroviário e rodoviário para o transporte das cargas que serão movimentadas no terminal é conditio sine qua non para o cumprimento do objeto do contrato. Desse modo, é importante que o contrato resguarde o Arrendatário do risco de realizar altos investimentos e não lograr êxito em efetivamente operar o terminal. Diante disso, e considerando que o desenho do arrendamento levou em consideração o transporte ferroviário como o principal modal para a movimentação da carga que será operada no terminal, requer-se que seja elencada entre as obrigações da ANTAQ a de disponibilizar os acessos ferroviários necessários para tanto. Além disso, considerando que as rodovias serão utilizadas para o transporte de uma parte residual da carga, e considerando ainda a necessidade de assegurar uma alternativa em caso de falhas na prestação do serviço ferroviário, é necessário que o contrato estabeleça também a disponibilização dos acessos rodoviários como obrigação da ANTAQ.	Não acolhida. Os estudos para elaboração do projeto levaram em consideração as previsões e capacidades de malha contidas no plano de logística que envolve o porto. Não há como garantirmos que tais expectativas se concretizem. O porto é ponta de uma cadeia logística e, dessa forma, podem ocorrer eventuais atrasos na efetivação de outros modais.
Minuta de Contrato de Arrendamento	ii. Compete à ANTAQ:	Ao tratar das atribuições da ANTAQ, o contrato não é claro em estabelecer para a agência a obrigação de disponibilizar os acessos rodoviários e ferroviários imprescindíveis à viabilização da movimentação de celulose no terminal e, por conseguinte, do cumprimento das obrigações atribuídas à Arrendatária. Sugere-se, portanto, que seja incluído um subitem no item 7.2, ii, do Contrato, determinando que compete à ANTAQ Disponibilizar os acessos rodoviários necessários para a viabilização da operação do terminal.	Não acolhida. Os estudos para elaboração do projeto levaram em consideração as previsões e capacidades de malha contidas no plano de logística que envolvem o porto. Não há como garantirmos que tais expectativas se concretizem. O porto é ponta de uma cadeia logística e, dessa forma, podem ocorrer eventuais atrasos na efetivação de outros modais.
Minuta de Contrato de Arrendamento	ii. Compete à ANTAQ:	A dificuldade de acesso terrestre aos portos é, atualmente, um dos maiores gargalos do setor portuário brasileiro. O problema é especialmente acentuado no Porto de Santos, conforme amplamente noticiado pela mídia (Cf. http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/06/acesso-terminais-e-maior-problema-nos-10-principais-portos-brasileiros.html e https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2013/12/04/acesso-terrestre-deficiente-e-burocracia-sao-os-principais-gargalos-do-setor-portuario). Estudo realizado em 2016 indica que os problemas relacionados aos acessos rodoviários no Porto de Santos incluem, especialmente, (i) gargalos nos acessos locais ao porto; (ii) restrição de tráfego de veículos pesados na Rodovia dos Imigrantes; (iii) interferências com o tráfego	Não acolhida. Os estudos para elaboração do projeto levaram em consideração as previsões e capacidades de malha contidas no plano de logística que envolvem o porto. Não há como garantirmos que tais expectativas se concretizem. O porto é ponta de uma cadeia logística e, dessa forma, podem ocorrer eventuais atrasos na efetivação de outros modais.

		<p>urbano; (iv) falta de segregação física entre vias rodoviária e ferroviária; (v) interferência da malha ferroviária com os acessos rodoviários (Cf. HILDORF, Wilson de Castro; NOGUEIRA NETO, Mário de Souza. Porto de Santos: prospecção sobre as causas das dificuldades de acesso. Revista Gestão e Produção, São Carlos, v. 23, n. 1, p. 219-231, 2016). Apesar de a questão estar sendo, atualmente, abordada pela CODESP, a futura Arrendatária não possui qualquer garantia contratual de que os acessos rodoviários necessários para a movimentação de sua carga serão disponibilizados de forma plena e suficiente para a viabilização da operação. Considerando que a efetivação das melhorias necessárias no acesso rodoviário ao Porto de Santos não é de responsabilidade da Arrendatária, e considerando que tal acesso é imprescindível à consecução do objeto do arrendamento, sugere-se que o Contrato preveja expressamente a plena disponibilização desses acessos como obrigação da ANTAQ, em um novo subitem a ser inserido no item 7.2, ii, do Contrato, com a seguinte redação: Disponibilizar os acessos rodoviários necessários para a plena viabilização da operação do terminal .</p>	
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>ii. Compete à ANTAQ:</p>	<p>A operacionalização do objeto do arrendamento depende diretamente da conclusão de obras que não são de responsabilidade da futura Arrendatária, relacionadas aos acessos rodoviário e ferroviário ao terminal. Todavia, o Contrato não aborda a questão, gerando imensa insegurança jurídica. Outros modelos de contratos que envolvem a exploração de serviço público, como os relativos à infraestrutura aeroportuária e rodoviária, preveem uma relação das obras sob responsabilidade do Poder Público, bem como soluções para as situações em que haja atraso ou não conclusão dessas obras. O modelo contratual da ANAC, por exemplo, prevê em caso de atraso a possibilidade de a concessionária do serviço realizar, a suas expensas, as obras de responsabilidade do Poder Público, mediante o recebimento de reembolso dos custos. A solução, contudo, não se amolda às peculiaridades do contrato de arrendamento portuário ora discutido. Considerando a complexidade e especificidade das obras necessárias para a implementação do acesso ferroviário ao terminal, e considerando, ainda, que parte das obras necessárias deve ser realizada fora da área do Porto Organizado, é necessário que o Contrato preveja para o Poder Concedente a obrigação de disponibilização dos acessos ferroviário e rodoviário necessários à viabilização da operação. Sugere-se, portanto, que seja considerada a inclusão da alínea (I) no item 7.2 do Contrato, nos seguintes</p>	<p>Não acolhida. Os estudos para elaboração do projeto levaram em consideração as previsões e capacidades de malha contidas no plano de logística que envolve o porto. Não há como garantirmos que tais expectativas se concretizem. O porto é ponta de uma cadeia logística e, dessa forma, podem ocorrer eventuais atrasos na efetivação de outros modais.</p>

		termos: 7.2 Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente, da ANTAQ e da Administração do Porto. (...) ii. Compete à ANTAQ: (...) I) Disponibilizar os acessos rodoviários e ferroviários (via permanente) necessários para o processamento das cargas provenientes e destinadas à movimentação no terminal portuário arrendado .	
Minuta de Contrato de Arrendamento	9.2 Condições de Pagamento	Os acessos terrestres da área a ser leiloada dependem da conclusão do sistema ferroviário por parte da empresa Rumo Logística S/A. Tal acesso é essencial para a plena operação do arrendamento. Sem a conclusão das obras necessárias à chegada da carga pela linha férrea, será inviável que a futura arrendatária cumpra suas obrigações contratuais (inclusive no que se refere à movimentação mínima contratual prevista no item 7.1.2.1 da minuta do contrato) e realize investimentos. Caso a arrendatária não tenha nenhuma garantia no que diz respeito aos acessos, existe o risco de a licitação restar deserta (já que nenhuma empresa assumiria o risco de realizar pesados investimentos para a construção de um terminal que pode chegar a nunca ser operacional) ou, ainda, de a futura arrendatária assumir a área em condições diversas daquelas originalmente previstas (o que poderia ensejar litígios e discussões envolvendo o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro). Sugere-se, assim, que a minuta do contrato preveja que a não entrega das novas estruturas do sistema ferroviário do Porto até a assinatura do contrato de arrendamento permita a suspensão das obrigações de pagamento previstas. Pede-se que seja considerada a inclusão do item 9.2.7 no contrato, nos seguintes termos: 9.2.7. Caso os ramais ferroviários não sejam entregues antes da Data de Assunção do objeto, as obrigações de pagamento ficarão integralmente suspensas até a efetiva e integral conclusão das obras, ficando prorrogado o prazo do arrendamento .	Não acolhida. Os impactos da malha rodoviária e ferroviária foram estimados com base em plano setoriais específicos. No modelo atual, prevê que todo e qualquer risco de demanda é responsabilidade do arrendatário.
Minuta de Contrato de Arrendamento	9.2 Condições de Pagamento	Sem a disponibilização de acessos terrestres para a movimentação da carga no terminal (pelas vias ferroviária e rodoviária) o terminal restará inoperante, impossibilitando o atingimento da Movimentação Mínima Contratada pela Arrendatária. Numa situação em que a operação no terminal se torne impossível por motivo não imputável à Arrendatária, é preciso que o contrato estabeleça expressamente a suspensão das obrigações de pagamento contratualmente impostas à Arrendatária. Sugere-se que o contrato estabeleça a disponibilização do acesso ferroviário como condição para a implementação das obrigações de pagamento previstas contratualmente para a Arrendatária.	Não acolhida. Na atual matriz de riscos, compete a arrendatária atender à movimentação mínima exigida e eventuais descumprimentos ou frustração de demanda estão alocados no campo de risco da arrendatária.

Minuta de Contrato de Arrendamento	9.2 Condições de Pagamento	Sem a disponibilização de acessos terrestres para a movimentação da carga no terminal (pelas vias ferroviária e rodoviária) o terminal restará inoperante, impossibilitando o atingimento da Movimentação Mínima Contratada pela Arrendatária. Nessa situação, em que a operação no terminal se torne impossível por motivo não imputável à Arrendatária, é preciso que o contrato estabeleça expressamente a suspensão das obrigações de pagamento contratualmente impostas à Arrendatária. Sugere-se que o contrato estabeleça a disponibilização do acesso ferroviário como condição para a implementação das obrigações de pagamento previstas contratualmente para a Arrendatária.	Não acolhida. Na atual matriz de riscos, compete a arrendatária atender à movimentação mínima exigida e eventuais descumprimentos ou frustração de demanda estão alocados no campo de risco da arrendatária.
Minuta de Contrato de Arrendamento	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	Incluir item com o seguinte texto: A Arrendatária deverá pagar à Prefeitura Municipal de Santos valor equivalente a 2% (dois por cento) de sua receita líquida, o qual será depositado no Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Santos (FUNDURB), criado pela Lei Municipal nº 2.956, de 26 dezembro de 2013. Os recursos financeiros assim destinados serão utilizados no âmbito da relação porto-cidade, incluindo obras, equipamentos e serviços públicos. Justificativa: Consta que a Autoridade Portuária Nacional do Peru inclui essa cláusula em seus contratos de concessão, com bons resultados no âmbito da relação porto-cidade, reduzindo conflitos, favorecendo à proatividade entre atores de cidades portuárias e melhorando a imagem do porto perante a população.	Não acolhida. Contudo, eventual incidência do percentual citado será analisado.
Minuta de Contrato de Arrendamento	12.1 Caberá à Arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais relacionados ao Arrendamento, de forma a manter a regularidade ambiental.	Entendemos que a Arrendatária deve se responsabilizar pela recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais cujo fato gerador for posterior à Data de Assunção, qual seja, aquela em que a Arrendatária terá permissão para entrar na área arrendada e utilizar os ativos, independentemente de haver Passivos Ambientais conhecidos ou não conhecidos na Data de Assunção. Assim propomos a seguinte alteração (em maiúsculo) na redação item 12.1: "Caberá à Arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais relacionados ao Arrendamento, CUJO FATO GERADOR SEJA POSTERIOR À DATA DE ASSUNÇÃO, de forma a manter a regularidade ambiental".	Não acolhido. Os passivos ambientais conhecidos são de responsabilidade da arrendatária que adequará seu valor de outorga a ser pago à União de acordo com o montante financeiro desses passivos.
Minuta de Contrato de Arrendamento	12.1 Caberá à Arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais relacionados ao	Contribuição: Alterar a redação das subcláusulas 12.1 e 13.1.14 da Minuta de Contrato de Arrendamento, da seguinte forma: "12.1 Caberá à Arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais existentes dentro da Área Arrendada, de forma a manter a regularidade ambiental, ressalvado o disposto	Acolhida. Será alterada a redação da minuta do contrato.

Arrendamento, de forma a manter a regularidade ambiental.

na subcláusula 13.3.2. (...) 13.1 Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao Arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: 13.1.14 Recuperação, remediação e gerenciamento do Passivo Ambiental existentes dentro da Área Arrendada, com exceção do expressamente assumido pelo Poder Concedente nos termos deste Contrato;" Justificativa: As subcláusulas 12.1 e 13.1.14 da Minuta de Contrato de Arrendamento alocam à Arrendatária a recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais relacionados ao Arrendamento, com exceção dos Passivos Ambientais expressamente assumidos pelo Poder Concedente. Porém, a expressão "Passivos Ambientais relacionados ao Arrendamento" é bastante abrangente, e pode contemplar Passivos Ambientais localizados fora da Área Arrendada, cuja recuperação, remediação e gerenciamento pode ser extremamente custosa à Arrendatária. Entende-se razoável que a Arrendatária somente assumira a obrigação de recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais localizados dentro da Área Arrendada, já que é nela que a Arrendatária desempenhará suas Atividades. Previsão similar consta de algumas modelagens de contratos de concessão de rodovias (e.g., Contrato de Concessão da MGO - neste caso, é alocado ao Poder Concedente o risco de recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário). Note-se que, por força da subcláusula 13.3.2 da Minuta de Contrato de Arrendamento, são alocados ao Poder Concedente os custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da área do Arrendamento, desde que não conhecido até a Data de Assunção e identificado no laudo ambiental técnico mencionado na Cláusula 12 e que não tenha sido ocasionado pela Arrendatária. O mesmo raciocínio deveria ser aplicado à Arrendatária. Assim, propõe-se que, à luz do previsto na subcláusula 13.3.2 da Minuta de Contrato de Arrendamento, a Arrendatária só se responsabilize pela recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais existentes na Área Arrendada, correndo por conta do Poder Concedente os custos relativos a Passivos Ambientais não conhecidos até a Data de Assunção e identificados no laudo ambiental técnico mencionado na Cláusula 12 e que não tenha sido ocasionado pela Arrendatária.

<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental.</p>	<p>A área licitanda foi operada por outra empresa arrendatária desde o ano de 1996 e eventualmente pode ter passivo ambiental oculto relevante, já que são mais de 23 anos de operação e de potencial geração de passivos ambientais. O Edital, por outro lado, tendo em conta a dimensão da área a ser arrendada e a complexidade das obras e dos investimentos que serão feitos pela empresa que se sagrar vencedora do Certame, assegura nos seus itens 5.4 e 7.1.2.1 o prazo de 3 (três) anos, contados da data de assunção, para a realização das obras, quando poderão ser revelados eventuais passivos ambientais ocultos. Sugere-se que o itens 12.2 e 12.3 do contrato de arrendamento passem a ter a seguinte redação: 12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária até a conclusão das obras necessárias para a plena operação do terminal serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental. 12.3 Até a conclusão das obras necessárias para a plena operação do terminal, a Arrendatária poderá contratar consultoria ambiental independente e apresentar um laudo ambiental técnico à ANTAQ, com indicação de eventuais passivos ambientais não conhecidos até a Data de Assunção .</p>	<p>Não acolhida. Considera-se o prazo de 360 dias bastante razoável para identificação de passivos ambientais.</p>
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental.</p>	<p>Entendemos que o Poder Concedente deve se responsabilizar pela recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais cujo fato gerador for anterior à Data de Assunção, independentemente de serem conhecidos ou não conhecidos na Data de Assunção. Assim propomos a seguinte alteração com inclusão (em maiúsculo) e exclusão na redação item 12.2 e a exclusão do subitem 12.2.1, passando o item 12.1 a ter a seguinte redação: "Os Passivos Ambientais CUJO FATO GERADOR SEJA ANTERIOR À Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental". Sugerimos, ainda, que seja incluído novo item 12.2.1, com a seguinte redação: "Os custos de recuperação, remediação e gerenciamento referentes aos passivos ambientais cujo fato gerador for anterior à Data de Assunção, caberão ao Poder Concedente, mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos da Cláusula 13".</p>	<p>Não acolhido. Os passivos ambientais conhecidos são de responsabilidade da arrendatária que adequará seu valor de outorga a ser pago à União de acordo com o montante financeiro desses passivos.</p>
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>12.3 No prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção, a Arrendatária</p>	<p>Entendemos que o Poder Concedente deve se responsabilizar pela recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais cujo fato gerador for anterior à Data de Assunção, independentemente de</p>	<p>Não acolhido. Os passivos ambientais conhecidos são de responsabilidade da arrendatária que adequará seu valor de outorga a ser pago à União de acordo com o montante financeiro desses passivos.</p>

	<p>poderá contratar consultoria ambiental independente e apresentar um laudo ambiental técnico à ANTAQ, com indicação de eventuais passivos ambientais não conhecidos até a Data de Assunção.</p>	<p>serem conhecidos ou não conhecidos na Data de Assunção. Assim, sugerimos a exclusão de todo o item 12.3.</p>	
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>12.3.4 À ANTAQ caberá a prerrogativa de avaliar, a qualquer tempo, se os passivos indicados no referido laudo poderiam ter sido conhecidos, nos termos dos critérios fixados na Subcláusula 12.2.1.</p>	<p>Ao estabelecer o risco sobre os passivos ambientais, o item 12.1 do Contrato aloca à Arrendatária a obrigação de recuperar, remediar e gerenciar os passivos ambientais já existentes. Por outro lado, o item 12.2 do Contrato determina que serão de responsabilidade do Poder Concedente os passivos ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção. As previsões significam que o risco sobre os passivos ambientais não conhecidos é alocado ao Poder Concedente pelos primeiros 360 (trezentos e sessenta) dias a partir da Data de Assunção. Todavia, em sentido totalmente contrário ao estabelecido pelos itens anteriores, o item 12.3.4 do Contrato prevê que a ANTAQ tem a prerrogativa de avaliar, a qualquer tempo, se os passivos ambientais indicados pela Arrendatária como não conhecidos poderiam ter sido conhecidos - situação na qual a responsabilidade pelo passivo passaria a ser da Concessionária. A previsão mitiga toda a alocação de riscos prevista pelo Contrato, gerando imensa insegurança jurídica à Arrendatária ao conceder carta branca para que o Poder Concedente decida, de forma potestativa e a qualquer tempo, que a Arrendatária deverá se responsabilizar por um passivo não conhecido. Destaca-se que a previsão sequer é necessária para resguardar o Poder Concedente, considerando que o item 12.1 já determina que a Arrendatária é responsável pelos passivos ambientais conhecidos. Diante disso, sugere-se que o item 12.3.4 seja excluído do Contrato.</p>	<p>Não acolhida. O papel da ANTAQ é conferir a informação do arrendatário se de fato aquele passivo ambiental era não conhecido, de forma a resguardar o interesse público.</p>
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>12.4 Os passivos ambientais conhecidos e aqueles não identificados no laudo ambiental técnico a que se refere a Subcláusula 12.3 são de responsabilidade da Arrendatária, bem como aqueles que ocorram posteriormente à data de</p>	<p>Nos termos do art. 445 do Código Civil, o prazo para reclamação de vícios ocultos em bens imóveis deve ser contado a partir da data de seu conhecimento pelo contratante. A mesma lógica deve ser aplicada ao contrato de arrendamento em questão, sob risco de severos prejuízos ao seu equilíbrio econômico-financeiro e à capacidade da futura Arrendatária de manter o cumprimento integral de suas obrigações. A limitação da responsabilidade do Poder Concedente pelos passivos ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária</p>	<p>Não acolhida. Considera-se o prazo de 360 dias bastante razoável para identificação de passivos ambientais.</p>

	celebração deste Contrato.	ao prazo de 360 dias, contados da assunção da área, inviabiliza a avaliação de riscos e custos pelas licitantes no momento de formulação de suas propostas. As propostas, evidentemente, só podem levar em consideração os passivos ambientais já efetivamente identificados ou passíveis de identificação. A imputação do risco por eventuais passivos ocultos à futura Arrendatária pode levar as licitantes a reduzirem seus lances, considerando o risco de precisarem arcar com um passivo muito superior ao identificado. Sugere-se, portanto, que as Cláusula 12.2 e 12.4 do Contrato sejam readequadas para estabelecer que o Poder Concedente será responsável pelos Passivos Ambientais ocultos (não conhecidos no momento da vistoria e nem passíveis de identificação naquele momento) que vierem a ser identificados pela Arrendatária durante todo o prazo de execução das obras previstas contratualmente, afastando a limitação temporal de 360 dias. Pede-se para que seja considerada a seguinte redação: 12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, desde que não correspondam a passivos ocultos (não conhecidos no momento da vistoria nem passíveis de identificação por ocasião da elaboração do laudo ambiental técnico), sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental. (...) 12.4 Os passivos ambientais conhecidos e aqueles não identificados no laudo ambiental técnico a que se refere a Subcláusula 12.3 são de responsabilidade da Arrendatária, desde que não correspondam a passivos ocultos nos termos da Subcláusula 12.2, bem como aqueles que ocorram posteriormente à data de celebração deste Contrato.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	12.4 Os passivos ambientais conhecidos e aqueles não identificados no laudo ambiental técnico a que se refere a Subcláusula 12.3 são de responsabilidade da Arrendatária, bem como aqueles que ocorram posteriormente à data de celebração deste Contrato.	Entendemos que Arrendatária deve se responsabilizar pela recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais cujo fato gerador for posterior à Data de Assunção, independentemente de haver Passivos Ambientais conhecidos ou não conhecidos na Data de Assunção. Assim propomos a seguinte alteração com inclusão (em maiúsculo) e exclusão na redação item 12.4 passando a ser: "Os passivos ambientais CUJO FATO GERADOR SEJA POSTERIOR À DATA DE ASSUNÇÃO são de responsabilidade da Arrendatária, bem como aqueles que ocorram posteriormente à data de celebração deste Contrato.	Não acolhido. Os passivos ambientais conhecidos são de responsabilidade da arrendatária que adequará seu valor de outorga a ser pago à União de acordo com o montante financeiro desses passivos.
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.1 Com exceção das hipóteses previstas neste	A legislação prevê a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato na hipótese de eventos	Não acolhida. Está perfeitamente demonstrado na matriz de risco as responsabilidades da arrendatária.

	<p>Contrato, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao Arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:</p>	<p>supervenientes e imprevisíveis virem a impactar nas condições originalmente acordadas entre as partes por ocasião da realização do certame (nos termos do art. 65, inc. II, alínea "d", da Lei 8.666/93). Trata-se de uma decorrência do próprio texto constitucional (CF/88, art. 37, XXI). Portanto, a transferência integral dos riscos para o particular não se coaduna com o panorama normativo aplicável. Sugere-se que o item 13.1. do contrato seja readequado considerando tal circunstância, para o fim de ressaltar expressamente que "a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao arrendamento, ressalvadas as hipóteses de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual .</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	<p>13.1.7 Perecimento, destruição, roubo, furto, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos Bens do Arrendamento, responsabilidade que não é reduzida ou excluída em virtude da fiscalização da ANTAQ;</p>	<p>Entendemos que roubo e furto de bens do Arrendamento são fatos totalmente alheios ao controle da Arrendatária e, desta forma, o risco relativo a tais eventos não deve ser a ela alocado. Sendo assim, sugerimos a completa alteração o item 13.1.7, que passaria a vigorar da seguinte redação: "13.1 Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao Arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: [...] 13.1.7 Perecimento, destruição, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos Bens do Arrendamento, responsabilidade que não é reduzida ou excluída em virtude da fiscalização da ANTAQ";</p>	<p>Não acolhida. A segurança e guarda dos equipamentos é de inteira responsabilidade do arrendatário, sendo de sua e exclusva responsabilidade os riscos por perecimento, destruição, roubo, furto, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos Bens do Arrendamento,</p>
Minuta de Contrato de Arrendamento	<p>13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato por:</p>	<p>A ocorrência de manifestações sociais e/ou públicas é fato completamente alheio à vontade e ao controle da Arrendatária, de forma que não cabe a ela arcar com os riscos decorrentes de eventuais prejuízos ocasionados pela ocorrência de tais manifestações. Entendemos que este risco deve ser alocado ao Poder Concedente. Assim, sugerimos a exclusão do item 13.1.8.</p>	<p>Não acolhida. A doutrina não acolhe a tese que o risco não deve ser atribuído a quem o fato é completamente alheio a sua vontade. A doutrina afirma que se deve atribuir os riscos que o suporta a menor custo. No presente caso, é factível que a arrendatária por intermédio de securitização arque com o custo de uma possível manifestação social. Ao contrário, se fosse atribuído ao poder concedente, o mesmo arcaria com os lucros cessantes e outros prejuízos de todos os arrendatários, e o pior, sem a securitização que diminui consideravelmente o custo.</p>
Minuta de Contrato de Arrendamento	<p>13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao</p>	<p>Contribuição: I) Exclusão da subcláusula 13.1.8 e 13.2.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento; e II) Inclusão da subcláusula 13.3.9 na Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: 13.3.9 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução ou a</p>	<p>Não acolhida. A doutrina não acolhe a tese que o risco não deve ser atribuído a quem o fato é completamente alheio a sua vontade. A doutrina afirma que se deve atribuir os riscos que o suporta a menor custo. No presente caso, é factível que a arrendatária por intermédio de securitização</p>

Contrato por:

prestação das Atividades relacionadas ao Contrato. Caso não se entenda pela aceitação da contribuição acima, impõe-se, ao menos, a: I) Exclusão da subcláusula 13.2.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento; e II) Inclusão da subcláusula 13.3.9 na Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: 13.3.9 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução ou a prestação das Atividades relacionadas ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na Subcláusula 13.1.8;" Justificativa: De acordo com a subcláusula 13.1.8 da Minuta de Contrato, o risco relacionado à ocorrência de manifestações sociais foi alocado à Arrendatária até um prazo limitado, de acordo com a existência ou não de cobertura de seguros para as perdas e danos causados por tais eventos. Nos casos em que for excedido o prazo previsto na subcláusula 13.1.8, a Arrendatária será responsável por este risco, porém não será penalizada (subcláusula 13.2.1). Não há, a nosso ver, qualquer razão técnica para que o Contrato de Arrendamento aloque referido risco à futura Arrendatária. Propõe-se que tal risco seja alocado totalmente ao Poder Concedente, em quaisquer casos, pois, primeiramente, tais manifestações não são relacionadas às atividades operacionais da Arrendatária, tampouco sua resolução encontra-se sob o controle e a ingerência da Arrendatária. Em verdade, dado o caráter do risco em questão, quem possui algum controle sobre a resolução de manifestações sociais é o próprio Poder Concedente. O fechamento de portos organizados em decorrência de manifestações sociais, por exemplo, pode afetar drasticamente a Arrendatária, prejudicando a continuidade das suas atividades e frustrando as expectativas de receitas que tenha. Eventos relativamente recentes, relacionados às manifestações de caminhoneiros, que impediram arrendatárias de movimentarem combustíveis líquidos nos diferentes terminais portuários do país, comprovam o caráter totalmente imprevisível, danoso e prejudicial da ocorrência de referidos eventos para o desenvolvimento das suas atividades. Ainda que as arrendatárias adotem as medidas judiciais cabíveis, elas se mantêm em situação de impotência, em muitos casos, para a efetiva resolução dos problemas verificados. Diante disso, trata-se de risco que, diante da sua relevância e elevado grau de imprevisibilidade - quanto à sua ocorrência e quanto aos seus efeitos -, deve ser alocado ao Poder Concedente, que dispõe de melhores condições para evitá-lo ou remediar seus efeitos. Caso não se entenda pela aceitação da contribuição acima, impõe-se, ao menos, a alocação ao Poder Concedente do risco de

arque com o custo de uma possível manifestação social. Ao contrário, se fosse atribuído ao poder concedente, o mesmo arcaria com os lucros cessantes e outros prejuízos de todos os arrendatários, e o pior, sem a securitização que diminui consideravelmente o custo.

		<p>manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução ou a prestação das Atividades relacionadas ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 13.1.8, da mesma forma prevista em uma das últimas modelagens de contratos de concessão de rodovias federais (Rodovia de Integração Sul). Atualmente, conforme previsto na subcláusula 13.2.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento, tal hipótese apenas impede a penalização da Arrendatária, mas ainda assim o risco é a ela atribuído, e não ao Poder Concedente. Contudo, pelos mesmos motivos expostos acima, não nos parece razoável tal previsão, sobretudo quando foram excedidos os prazos estipulados na subcláusula 13.1.8.</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.1.9 Paralisação das Atividades da Arrendatária em razão de greve de seus colaboradores ou de seus subcontratados;	Se a não efetivação da demanda projetada decorrer da implantação de novos portos organizados ou de novas instalações portuárias privadas, entendemos que o risco não pode ser alocado à Arrendatária, tendo em vista que se trata de fato totalmente alheio à sua vontade. Assim, sugerimos a exclusão do item 13.1.19.	Não acolhia. O risco da demanda é única e exclusivamente do arrendatário. A implantação de novas instalações portuárias aumenta a concorrência, devendo o arrendatário adequar-se a nova situação, uma decisão meramente de álea empresarial que foge do controle do poder concedente.
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.1.12 Alterações na legislação dos impostos sobre a renda;	Entendemos que o risco de alterações na legislação dos impostos sobre a renda é fato alheio à vontade da Arrendatária e não deve ser a ela alocado, da mesma forma que não é a ela alocado o risco por qualquer outra alteração na legislação tributária, nos termos do item 13.3.5. Assim, sugerimos a exclusão do item 13.1.12.	Não acolhida. O texto da minuta do contrato reflete o previsto na Legislação. Lei 8.987/1995, art. 9º, §3º.
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.1.19 Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado;	Favor esclarecer que o risco alocado à Arrendatária na subcláusula 13.1.19 não está relacionado à eventual frustração da demanda e consequente descumprimento da Movimentação Mínima Exigida em virtude de restrições no acesso ferroviário administrado pela CODESP e pela Portofer e eventual saturação da infraestrutura ferroviária existente, considerando a demanda de outros terminais.	Não acolhida. O modelo portuário prevê que todo e qualquer risco de demanda é responsabilidade do arrendatário.
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.2.5 Valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da instituição de limitações administrativas, direito de passagem ou servidões que beneficiem a Arrendatária.	Os compromissos de investimento serão exigidos e aferidos em termos físicos ou de valor?	Não acolhida. Em termos físicos.

Minuta de Contrato de Arrendamento

13.3 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

Contribuição: I) Inserir a subcláusula 13.3.9 na Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: "13.3.9. Não conclusão, no prazo máximo de 30 (trinta) meses, a contar da Data de Assunção, de obras de infraestrutura ferroviária e rodoviária dentro da área do Porto Organizado necessárias para a recepção de celulose das áreas STS14 e STS14A. Caso se materialize este risco, não poderá a Arrendatária ser sancionada por descumprimentos contratuais que decorram deste fato;" II) Inserir a subcláusula 26.8 na Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: "26.8. Rescisão antecipada do Contrato: 26.8.1. O Contrato poderá ser rescindido antecipadamente por iniciativa da Arrendatária, quando da eventual ocorrência de atraso superior a 30 (trinta) meses, contados da Data de Assunção, na conclusão das obras de infraestrutura ferroviária e rodoviária dentro da área do Porto Organizado necessárias para a recepção de celulose das áreas STS14 e STS14A, ressalvado o direito da Arrendatária de optar pela manutenção do Contrato com o devido reequilíbrio contratual, bem como a revisão de outras condições contratuais, nos termos do presente Contrato. 26.8.2. Na hipótese descrita no subitem 26.8.1, a Arrendatária fará jus à indenização prevista na subcláusula 26.5.3, bem como ao ressarcimento do Valor da Outorga pago pela Arrendatária, proporcionalmente ao prazo restante do Arrendamento, acrescida de lucros cessantes." III) Inserir a subcláusula 7.2, "iii", na Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: "7.2 Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente, da ANTAQ e da Administração do Porto. (...) iii. O Poder Concedente deverá adotar todas as medidas necessárias para garantir a conclusão das obras de infraestrutura ferroviária e rodoviária dentro da área do Porto Organizado necessárias para atendimento das demandas de celulose das áreas STS14 e STS14A em até 30 (trinta) meses após a Data de Assunção." Justificativa: Conforme indicado no parágrafo 75 da Nota Técnica Conjunta nº 13/2019 - GEINF/GENEC/GEMAB, o incremento de carga de celulose na região do Macuco pode ser atendido, com bom nível de serviço, "via melhorias no Projeto de Adensamento Ferroviário e adequações no projeto de viaduto rodoviário, que estão atualmente com a Autoridade Portuária". Disto se extrai que o bom desempenho das Atividades e o atingimento à Movimentação Mínima Exigida poderão ser diretamente prejudicados caso não sejam concluídas, no prazo adequado para o início das Atividades, as obras de infraestrutura ferroviária e rodoviária dentro da área do

Não acolhida. O modelo portuário prevê que todo e qualquer risco de demanda é responsabilidade do arrendatário.

		<p>Porto Organizado necessárias para a recepção de celulose nas áreas STS14 e STS14A. Com relação às obras de infraestrutura ferroviária, algumas das mais relevantes são: (i) o adensamento ferroviário na região do Macuco; (ii) a remodelação do pátio do Macuco após o adensamento, incorporando três novas linhas férreas (com 1.500 metros úteis cada), para apoio aos armazéns 31, 32, STS14 e STS14A; (iii) a conclusão do projeto ferro-rodoviário no Valongo (Novo Valongo); (iv) a consolidação/reforma do pátio do Valongo; e (v) a construção de uma linha férrea adicional entre os pátios do Valongo e Santa, atualmente duplicado. Quanto às obras de infraestrutura rodoviária, entende-se que a mais importante é a execução de via longitudinal ao conjunto dos armazéns 30, 31, 32, STS14 e STS14A, com interligação elevada para a Avenida Mário Covas, na altura do atual viaduto projetado para o adensamento do Macuco. Sem a execução dessas obras, será impraticável abastecer o armazém com a carga de celulose necessária para atender à Movimentação Mínima Exigida, sem contar os efeitos financeiros prejudiciais que tal fato também acarretará à Arrendatária. Diante disto, propõe-se a inserção de três cláusulas na Minuta de Contrato de Arrendamento para tratamento do tema. A primeira cláusula aloca ao Poder Concedente o risco de atraso superior a 30 (trinta) meses, contado da Data de Assunção, na conclusão das citadas obras de infraestrutura rodoviária e ferroviária. Caso se materialize o risco, será devido o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento, não podendo a Arrendatária vir a ser sancionada pelo descumprimento de suas obrigações contratuais provocado por este fato. A segunda cláusula prevê que o Contrato de Arrendamento poderá ser rescindido antecipadamente pela Arrendatária caso haja atraso na execução das obras de infraestrutura superior a 30 (trinta) meses. Note-se que a previsão de rescisão antecipada consta dos últimos contratos de concessão de rodovias do Estado de São Paulo, a exemplo das rodovias Florínea-Igarapava e Piracicaba-Panorama. Por fim, a terceira cláusula atribui ao Poder Concedente a obrigação de adotar todas as medidas necessárias para garantir a execução das obras mencionadas acima no prazo adequado.</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.3 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do	Contribuição: Incluir a subcláusula 13.3.9 na Minuta de Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: "13.3.9. Impossibilidade de aderir ao Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI, instituído pela Lei Federal nº 11.488/2007, ou ao	Não acolhida. Há não inclusão do REPORTE ou o REIDI é de inteira responsabilidade da arrendatária.

	<p>Poder Concedente:</p>	<p>Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO, instituído pela Lei Federal nº 11.033/2004, sem culpa da Arrendatária, incluindo a hipótese de eventual atraso na chegada ao Brasil de bens importados sujeitos ao REPORTO, caso a importação tenha sido realizada durante o período de vigência do REPORTO." Justificativa: Consta da 'Seção E - Financeiro' que uma das premissas da modelagem financeira do arrendamento consiste na adoção dos seguintes programas de incentivo: (i) Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI, instituído pela Lei Federal nº 11.488/2007; e (ii) Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO, instituído pela Lei Federal nº 11.033/2004. Ocorre que há situações que podem impedir a Arrendatária de gozar do REIDI ou do REPORTO, sem que a Arrendatária tenha culpa. É o que ocorre, por exemplo, caso o Poder Concedente demore a transferir à Arrendatária a posse das áreas arrendadas, e, com isso, a Arrendatária deixe de poder aderir ao REPORTO, que se aplica às importações e às aquisições no mercado interno realizadas até 31 de dezembro de 2020 (cf. art. 2º, §1º, da Instrução Normativa RFB nº 1.370, de 28 de junho de 2013). O mesmo se dá caso demorem a chegar ao Brasil bens importados e sujeitos ao REPORTO, sem culpa da Arrendatária, caso a importação tenha ocorrido na data de vigência do REPORTO. Considerando que a Arrendatária não dispõe de meios para gerir o risco de ser impedida de aderir ao REIDI ou ao REPORTO, caso não tenha agido com culpa, propõe-se a alocação deste risco ao Poder Concedente. Sendo assim, caso o risco em questão venha a se materializar, será devido o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento.</p>	
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>13.3 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:</p>	<p>O item 13.3.4 do Contrato, adequadamente, estabelece que o Poder Concedente é responsável por danos decorrentes do atraso na disponibilização da área do arrendamento. Todavia, a redação da cláusula restringe a alocação do risco de forma indevida ao condicionar a responsabilidade à verificação de um atraso superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e à comprovação de prejuízo significativo . Num contrato de arrendamento, a obrigação mais primordial da parte arrendadora consiste, justamente, na disponibilização da área livre e desembaraçada para a execução do objeto do contrato. A alocação do risco pelos atrasos na disponibilização da área ao Poder Concedente decorre logicamente do fato de que a disponibilização da área é, justamente, sua principal obrigação. A</p>	<p>Não acolhida. a Data da Assunção importa a Permissão de Uso de Ativos, ou seja a partir desde momento o licitante vencedor já poderá ocupar, mesmo que provisoriamente, a área objeto da licitação. A data da Assunção já pressupõe que a área está desocupada limpa e desimpedida para uso.</p>

		<p>disponibilização da área é, inclusive, imprescindível ao cumprimento das obrigações assumidas pela Arrendatária - o que significa que eventual atraso teria o potencial de comprometer toda a execução do contrato. Não é possível, portanto, o estabelecimento de previsões mitigadoras para a incidência dessa responsabilidade. Sugere-se, portanto, que o item 13.3.4 do Contrato passe a ter a seguinte redação: 13.3.4 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde haja comprovação de prejuízos; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações .</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.3 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	<p>A execução das obrigações da Arrendatária está diretamente atrelada à disponibilização, pelo Poder Concedente, de acessos ferroviário e rodoviário à área do arrendamento, pois de outro modo a movimentação da carga restará impossibilitada. Considerando que a Arrendatária não possui qualquer ingerência sobre a efetiva disponibilização desses acessos, é necessário que o Contrato preveja expressamente que o risco pela não disponibilização é assumido pelo Poder Concedente, uma vez que não existe qualquer previsão contratual clara nesse sentido. Requer-se que seja adicionado um subitem no Item 13.3 do Contrato, prevendo, no rol dos riscos alocados ao Poder Concedente, a Não disponibilização dos acessos rodoviário e ferroviário necessários à movimentação da carga destinada/proveniente do terminal arrendado .</p>	Não acolhida. O modelo portuário prevê que todo e qualquer risco de demanda é responsabilidade do arrendatário.
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.3.1 Descumprimento de obrigações contratuais atribuídas ao Poder Concedente;	<p>Contribuição: Alterar a redação da subcláusula 13.3.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento, nos seguintes termos: "13.3 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.3.1 Descumprimento ou atraso no cumprimento de obrigações legais, regulamentares ou contratuais atribuídas ao Poder Concedente;" Justificativa: A subcláusula 13.3.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento impõe ao Poder Concedente o risco de descumprimento de obrigações contratuais a ele atribuídas. Contudo, não consta da citada subcláusula qualquer referência a descumprimentos, pelo Poder Concedente, de obrigações legais ou regulamentares a ele atribuídas, ou ao atraso no cumprimento de suas obrigações contratuais, legais ou regulamentares. Entende-se que todos esses riscos devem ser atribuídos ao Poder Concedente, não podendo ser arcados pela Arrendatária, por decorrerem de culpa do Poder Concedente. Assim, para</p>	Não acolhida. É entendimento da Comissão que conforme o item 13.3.8 da Minuta de Contrato já abarca pleito da interessada

		evitar qualquer dúvida a respeito do tema, propõe-se a alteração da redação do subitem 13.3.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento, para deixar claro que o Poder Concedente também assumirá o risco de descumprimento de suas obrigações legais ou regulamentares, assim como o risco de atraso no cumprimento de suas obrigações legais, regulamentares ou contratuais.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.3.2 Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da área do Arrendamento, desde que não conhecido até a Data de Assunção e identificado no laudo ambiental técnico mencionado na Cláusula 12 e que não tenha sido ocasionado pela Arrendatária;	Nos termos do art. 445 do Código Civil, o prazo para reclamação de vícios ocultos em bens imóveis deve ser contado a partir da data de seu conhecimento pelo contratante. Portanto, não é razoável a limitação temporal estabelecida pelo item 13.3.2 no que diz respeito ao afastamento da responsabilidade da arrendatária pelos passivos ambientais. Sugere-se que a redação da cláusula seja ajustada para que indique o seguinte: "13.3.2 Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da área do Arrendamento, desde que não conhecido até a Data de Assunção, não identificado no laudo ambiental técnico mencionado na Cláusula 12, não ocasionado pela Arrendatária, nem tampouco derivado de vício oculto (não passível de identificação em momento anterior)".	Não acolhida. Os vícios ocultos poderão ser objeto de revisão da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos termos do item 14.1.1 da Minuta de Contrato observando-se os termos do Código Civil. Contudo, de outra sorte o item 13.1.8 (Alocação de Riscos) impõe ao signatário do contrato esta incumbência quando da participação na licitação, portanto é de seu conhecimento prévio a matriz de riscos (obrigações do arrendatário).
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.3.2 Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da área do Arrendamento, desde que não conhecido até a Data de Assunção e identificado no laudo ambiental técnico mencionado na Cláusula 12 e que não tenha sido ocasionado pela Arrendatária;	Entendemos que o Poder Concedente deve se responsabilizar pela recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais cujo fato gerador for anterior à Data de Assunção, independentemente de serem conhecidos ou não conhecidos na Data de Assunção. Assim, sugerimos alterações na redação do item 13.2.2. com inclusão (em maiúsculo) e exclusão de trechos, tornando-o com a seguinte redação: "13.2 A Arrendatária é igualmente responsável pelos seguintes riscos, mas não será penalizada, nos termos deste Contrato e seus Anexos, nos casos em que tais riscos se materializarem: [...] 13.2.2 Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da área do Arrendamento CUJO FATO GERADOR SEJA ANTERIOR À DATA DE ASSUNÇÃO".	Não acolhida. Existe o prazo alocado no item 12.2 exatamente para abarcar tais situações, ainda os vícios ocultos poderão ser objeto de revisão da recomposição do equilíbrio econômico -financeiro nos termos do item 14.1.1 da Minuta de Contrato observando-se os termos do Código Civil. Contudo, de outra sorte o item 13.1.8 (Alocação de Riscos) impõe ao signatário do contrato esta incumbência quando da participação na licitação, portanto é de seu conhecimento prévio a matriz de riscos (obrigações do arrendatário).
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.3.3 Paralisação das atividades da Arrendatária em razão dos riscos ambientais previstos na Subcláusula 13.3.2, desde que não tenham sido causados pela Arrendatária;	Contribuição: Alterar a redação da subcláusula 13.3.3 da Minuta de Contrato de Arrendamento, nos seguintes termos: "13.3 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) 13.3.3 Paralisação das atividades da Arrendatária por culpa do Poder Concedente ou da Administração do Porto, ou em razão dos riscos ambientais previstos na Subcláusula	Não acolhida. É entendimento da Comissão que após a Data da Assunção os riscos ambientais são doravante de responsabilidade do arrendatário, não cabendo nenhuma responsabilidade ao Poder Concedente ou à Autoridade Portuária senão os casos previstos no próprio contrato.

		<p>13.3.2, desde que não tenham sido causados pela Arrendatária;" Justificativa: A subcláusula 13.3.3 da Minuta de Contrato impõe ao Poder Concedente o risco de paralisação das atividades da Arrendatária em razão dos riscos ambientais previstos na Subcláusula 13.3.2, desde que não tenham sido causados pela Arrendatária. Contudo, referida subcláusula não impõe ao Poder Concedente o risco de paralisação das atividades da Arrendatária por culpa do Poder Concedente ou da Administração do Porto. Entende-se que estes riscos deveriam ser expressamente previstos na subcláusula 13.3.3 da Minuta de Contrato de Arrendamento, por se tratarem de fatos não imputáveis à Arrendatária e que não podem ser por ela assumidos.</p>	
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>13.3.4 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data de Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações;</p>	<p>Contribuição: I) Alterar a redação da subcláusula 13.3.4 da Minuta de Contrato de Arrendamento: "13.3 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) 13.3.4 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses contados da homologação do resultado do Leilão e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações;" Caso se decida por rejeitar a contribuição acima, impõe-se, ao menos, a aceitação da proposta abaixo de alteração da subcláusula 13.3.4 da Minuta de Contrato de Arrendamento: "13.3 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) 13.3.4 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses contados da celebração do Contrato e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações;" II) Incluir a subcláusula 26.8 na Minuta de Contrato de Arrendamento: "26.8. Rescisão antecipada do Contrato: 26.8.1. O Contrato poderá ser rescindido antecipadamente por iniciativa da Arrendatária, quando da eventual ocorrência de atraso superior a 24 (vinte e quatro) meses, contados da celebração do Contrato, na disponibilização, à Arrendatária, da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto do Contrato, salvo na hipótese de a Arrendatária optar por seu direito à revisão</p>	<p>Não acolhida. A Data da Assunção já pressupõe a assinatura do contrato de arrendamento, pois só se efetiva este em momento posterior à assinatura do contrato. Portanto não há mais impedimento que impossibilite a efetiva ocupação do licitante vencedor da área em função da Celebração do Termo de Aceite Provisório do arredamento e sua infraestrutura disponível.</p>

das condições contratuais, nos termos do presente Contrato. 26.8.2. Na hipótese descrita no subitem 26.8.1, a Arrendatária fará jus à indenização prevista na subcláusula 26.5.3, acrescida de lucros cessantes e do ressarcimento do Valor da Outorga pago pela Arrendatária, proporcionalmente ao prazo restante do Arrendamento." Justificativa: A subcláusula 13.3.4 aloca ao Poder Concedente os custos decorrentes de atraso na disponibilização da Área do Arrendamento, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízos significativos. Conforme disposto na subcláusula 1.1.1, "xviii", a Data de Assunção consiste na data de celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos. A subcláusula 3.1.1 prevê que o Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos deverá ser celebrado entre as Partes em até 30 dias contados da comunicação de não objeção, pelo Poder Concedente, ao Plano Básico de Implantação apresentado pela Arrendatária como condição para a celebração deste Contrato. Porém, a assinatura efetiva do Termo Provisório apenas deverá ocorrer quando as áreas objeto do Arrendamento estiverem disponíveis para que a sua posse direta seja, efetivamente, entregue à Arrendatária. Esse entendimento foi corroborado pela ANTAQ (cf. Ata de Esclarecimentos ao Edital do Leilão nº 10/2018, e, mais recentemente, cf. Respostas às contribuições da Audiência Pública 06/2019-ANTAQ). Não se mostra adequada, portanto, a previsão da subcláusula 3.1.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento, no sentido de que o Termo Provisório será assinado em 30 dias contados da comunicação de não objeção do Poder Concedente ao PBI, haja vista a possibilidade de as áreas objeto do Arrendamento não estarem disponíveis à Arrendatária dentro deste prazo de 30 dias. Do contrário, poderia a Arrendatária ter um documento lhe autorizando a posse dos bens objeto do Arrendamento sem que tal situação se refletisse na prática. Sendo assim, resta evidente que a disponibilização da área se dá na Data de Assunção, não sendo possível dissociar ambos eventos, com o que não faz sentido falar em atraso na disponibilização da área a contar da Data de Assunção. Logo, a previsão contratual nunca se materializará, e tal disposição não confere qualquer segurança jurídica à Arrendatária. Assim, propõe-se que o atraso de 12 (doze) meses seja contado a partir da homologação do resultado do Leilão, e não da Data de Assunção, ou, ao menos, a partir da data de celebração do Contrato. Por fim, também se propõe a inclusão de subcláusula prevendo que a

		<p>Arrendatária poderá rescindir antecipadamente referido instrumento contratual caso haja atraso superior a 24 meses, contados da celebração do Contrato, na disponibilização da Área do Arrendamento, salvo na hipótese de a Arrendatária optar por seu direito à revisão das condições contratuais, nos termos do Contrato. Note-se que a previsão de rescisão antecipada consta dos últimos contratos de concessão de rodovias do Estado de São Paulo, a exemplo das rodovias Florínea-Igarapava e Piracicaba-Panorama.</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.3.5 Alteração na legislação tributária, com exceção dos impostos incidentes sobre a renda.	<p>Contribuição: Alteração da subcláusula 13.3.5 da Minuta de Contrato de Arrendamento, da seguinte forma: 13.3.5 Alteração na legislação, inclusive acerca de normas técnicas e regulatórias, e, ainda, criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira do Contrato, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda. Justificativa: A subcláusula 13.3.5 da Minuta de Contrato de Arrendamento não aloca ao Poder Concedente o risco de alterações na regulamentação aplicável ao Contrato de Arrendamento. Contudo, é importante prever a alocação dos riscos sobre alterações na regulamentação aplicável ao Contrato de Arrendamento, de forma a consubstanciar maior segurança jurídica ao investidor, dado que tais situações não são de ocorrência incomum, especialmente se se considerar o longo prazo de vigência do Contrato de Arrendamento. Há que se considerar que, ao elaborarem suas propostas, as Proponentes tomam por base um determinado cenário regulatório, técnico e tributário. Ou seja, são consideradas nas propostas todos os custos de atendimento ao ordenamento jurídico (legal e infralegal) vigente no momento de sua elaboração. A mudança desse cenário é algo completamente alheio à vontade das proponentes e a alteração na legislação, especialmente no caso de se tornar ainda mais rigorosa, pode vir a desequilibrar significativamente a equação econômico-financeira do Contrato de Arrendamento, podendo chegar ao extremo de inviabilizar o empreendimento. Assim é que, tradicionalmente, no direito brasileiro, esse tipo de risco é alocado ao Poder Concedente, visto que os agentes privados não têm instrumentos para se precaver desses riscos. Noutras palavras, considerando que tais riscos são naturalmente associados a atos do Poder Concedente, seja diretamente, por meio da capacidade de alterar a regulamentação do setor, seja indiretamente, quando outros agentes da União alteram ou criam legislação sobre o setor ou sobre matéria tributária, parece justo que tais riscos</p>	<p>Não acolhida. As licitações STA 14 e STS 14-A (arrendamentos portuários) permitem ao arrendatário alterar os preços praticados pela prestação do serviço público, de sorte que é possível transferir aos seus usuários (clientes), positivamente ou negativamente, os ônus e/ ou bônus impostos por novas normas técnicas ou regulatórios, ou seja, pela criação e/ou extinção de novos tributos ou encargos, observado a prerrogativa da Agência Reguladora de coibir práticas abusivas de poder econômico contra usuários.</p>

		sejam alocados ao Poder Concedente. Porém, na questão tributária, deve-se excepcionar tal alocação quanto à matéria específica do imposto sobre a renda, por força do que determina o art. 9º, §3º, da Lei Federal nº 8.987/95.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.3.5 Alteração na legislação tributária, com exceção dos impostos incidentes sobre a renda.	Entendemos que o risco de alterações na legislação dos impostos sobre a renda é fato alheio à vontade da Arrendatária e não deve ser a ela alocado, da mesma forma que não é a ela alocado o risco por qualquer outra alteração na legislação tributária, nos termos do item 13.3.5. Assim, sugerimos a seguinte alteração com exclusão na redação do item 13.3.5, que passaria a vigorar da seguinte maneira: "13.3. A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: "[...] 13.3.5. Alteração na legislação tributária".	Não acolhida. O efeito da alteração no imposto sobre rendas gera efeitos para todos (erga omnes), independentemente da atividade econômica explorada.
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.3.8 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão;	Considerando a existência de Ação Anulatória de Sentença Arbitral (proc. n. 1016436-70.2019.4.01.3400), em trâmite perante a Justiça Federal do Distrito Federal, ajuizada pelo Grupo Libra, detentora do anterior contrato de arrendamento nas áreas atualmente denominadas STS14 e STS14-A, favor esclarecer (i) de que forma ANTAQ trata a questão nos documentos editalícios e (ii) qual será a consequência para o contrato de eventual procedência da referida ação e posterior êxito do Grupo Libra quanto aos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro. Em caso de retomada das áreas pelo Grupo Libra, favor esclarecer de que forma será calculada a indenização por investimentos não amortizados ou depreciados realizados pelo novo arrendatário.	Não acolhida. O impedimento do futuro licitante declarado vencedor do certame, e, que tenha realizado algum tipo de investimento, e impossibilitado de explorar a área objeto da licitação será indenizada nos termos do item 26.3 da Minuta do Contrato.
Minuta de Contrato de Arrendamento	13.3.8 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão;	Tendo em vista o trâmite, perante a Justiça Federal da 1ª Região, da Ação Declaratória de Nulidade de Sentença Arbitral objeto do processo nº 1016436-70.2019.4.01.3400, ajuizada pelo Grupo Libra, em face da União e da CODESP, questiona-se: qual será a consequência para o contrato de arrendamento do terminal STS14 em caso de procedência da ação judicial e posterior êxito do Grupo Libra quanto aos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro ajuizados no âmbito de seu antigo contrato de arrendamento?	Não acolhida. O impedimento do futuro licitante declarado vencedor do certame, e, que tenha realizado algum tipo de investimento, e impossibilitado de explorar a área objeto da licitação será indenizada nos termos do item 26.3 da Minuta do Contrato.

<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>14 Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro</p>	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) produziu o Parecer SEI nº 3080/2019/ME, de 1º de novembro de 2019, sobre o tema da presente audiência pública. Esta recomendação vale para as duas áreas (STS14 e STS14A). Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado à Antaq por meio de e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública. Esta Secretaria identificou, nas minutas de contrato objeto da presente audiência pública, os mesmos problemas encontrados nas Audiências Públicas Antaq nº 01, 02 e 03 de 2018 e na Audiência Pública Antaq nº 06/2019 especificamente quanto ao procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Veja-se o seguinte trecho do Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS /SUPROC/SEPRAC-MF: (...) os eventos geradores de desequilíbrio contratual podem ter repercussão no tempo. Nesse sentido, tem sido praxe a utilização do mecanismo de Fluxo de Caixa Marginal (FCM) para cada evento gerador de desequilíbrio, calculando-se a compensação financeira que anule os impactos financeiros positivos ou negativos do evento. A utilização do FCM para casos de recomposição do equilíbrio contratual está prevista, por exemplo, no mencionado contrato de aeroportos e nos contratos de concessão de rodovias federais. (grifos não constantes no original) Buscando maior clareza contratual, esta Seae/ME reitera a recomendação de que o contrato preveja a metodologia de FCM para o cálculo de compensação financeira que anule os impactos financeiros positivos ou negativos do evento ensejador de desequilíbrio contratual.</p>	<p>Não acolhida. A adoção do fluxo de caixa marginal para reestabelecimento do equilíbrio econômico financeiro do contrato é previsto por regulamento próprio para a tratativa, sendo que já é um mecanismo adotado pela Agência Reguladora e Poder Concedente a mais de 5 anos, notadamente a Resolução nº 3.220/2014-ANTAQ. Portanto, entende-se que está questão não deverá ser tratada (metodologia) como condição contratual, pois no futuro poderia ser utilizado outra metodologia ou novo procedimento técnico.</p>
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>14.1.3 O Poder Concedente deverá instaurar concomitante procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, caso determine ou autorize previamente investimentos pela Arrendatária dentro ou fora do arrendamento na infraestrutura do Porto Organizado, bem como eventuais execuções de serviços de interesse público ou expansão ou redução da área arrendada.</p>	<p>Os compromissos de investimento serão exigidos e aferidos em termos físicos ou de valor?</p>	<p>Não acolhida. Em termos físicos.</p>

<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>14.4 A conversão dos valores de indenização em prorrogação de contrato é uma faculdade do Poder Concedente afeta a juízo de conveniência e oportunidade, cuja decisão se dará em função do interesse público, além de critérios técnicos e jurídicos, não cabendo qualquer direito subjetivo à prorrogação em favor da Arrendatária.</p>	<p>Contribuição: Alterar a redação da subcláusula 14.4 da Minuta de Contrato de Arrendamento, da seguinte forma: "14.4 A conversão dos valores de indenização em prorrogação de contrato é uma faculdade do Poder Concedente afeta a juízo de conveniência e oportunidade, cuja decisão se dará em função do interesse público, além de critérios técnicos e jurídicos, objetivamente indicados e amplamente motivados, previstos em lei, regulamento e neste Contrato, não cabendo qualquer direito subjetivo à prorrogação em favor da Arrendatária." Justificativa: A subcláusula 14.4 da Minuta de Contrato de Arrendamento estabelece que a prorrogação contratual consiste em uma faculdade do Poder Concedente afeta a juízo de conveniência e oportunidade, cuja decisão se dará em função do interesse público, além de critérios técnicos e jurídicos, não cabendo qualquer direito subjetivo à prorrogação em favor da Arrendatária. Contudo, a subcláusula 14.4 não especifica quais seriam os "critérios técnicos e jurídicos" que pautarão a decisão de prorrogação contratual. Para conferir maior segurança jurídica à futura Arrendatária quanto a legalidade da prorrogação contratual e evitar arbitrariedades, propõe-se a alteração da subcláusula 14.4 da Minuta de Contrato de Arrendamento, para prever expressamente que os critérios técnicos e jurídicos deverão ser objetivamente indicados e amplamente motivados, além de ser previstos em lei, regulamento e no Contrato.</p>	<p>Não Acolhida. A prorrogação contratual está inserida dentro do critério de conveniência e oportunidade do Poder Concedente. Regras mínimas para alçar o benefício estão contidas no contrato, sem prejuízo de outras aplicáveis.</p>
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>15.1 Sem prejuízo de outras disposições deste Contrato sobre o tema, integram o Arrendamento os bens a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da Arrendatária:</p>	<p>Nos documentos dos editais não são mencionados os 8 portêineres e 8 transtêineres existentes que ocupam considerável área operacional. Considerando que tais equipamentos são desnecessários para a operação de celulose, sugere-se a remoção pelo Poder Concedente com risco de atraso de cronograma e oneração na modelagem econômica caso o pleito não seja atendido.</p>	<p>Não acolhida. A área será entregue livre e desocupada ao futuro arrendatário até a data da assunção, sendo responsabilidade da antiga arrendatária e/ou da Autoridade Portuária a retirada ou o desmonte desses equipamentos</p>
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>15.2 A Arrendatária recebe os Bens do Arrendamento, inclusive as áreas, infraestruturas e Instalações Portuárias, no estado em que se encontram e por sua conta e risco.</p>	<p>A área licitada era anteriormente destinada à movimentação de contêineres e, como amplamente noticiado, foi recentemente desocupada pelo Grupo Libra. Considerando a alteração da destinação do terminal, bem como a sua desocupação em situação de litígio, é possível que existam na área bens que não serão aproveitados pela futura Arrendatária. A eventual presença desses bens inservíveis ao arrendamento na área afetará diretamente a capacidade da Arrendatária de cumprir as obrigações contratualmente estabelecidas. Com a área ocupada, será impossível</p>	<p>Não acolhida. Durante o procedimento licitação é possível visitar as áreas objeto da licitação STS 14 e STS 14-A de sorte a tomar pleno das condições e infra estruturas disponíveis. Ainda faz parte do rol de documentos (Edital da Licitação) aos quais o licitante faz juntada para participar da licitação: I - Modelo 15 (Atestado de Visita Técnica) e II - Modelo 16 (Declaração de Pleno Conhecimento). Portanto, faz parte da alocação de riscos do licitante interessado tomar conhecimento prévio das condições da área, assim como a infraestrutura existente.</p>

realizar as obras previstas, bem como dar início à operação e cumprir as exigências de movimentação mínima de celulose. Ademais, o Contrato estabelece para a Arrendatária obrigações de manutenção e devolução dos Bens do Arrendamento, o que significaria que a Arrendatária não poderia dispor desses bens. Nessa situação, é imprescindível que o Contrato preveja uma solução para a destinação desses bens, sob pena de inviabilizar o próprio objeto do contrato. Destaca-se que o problema não reside necessariamente nos custos para a desmobilização desses equipamentos, mas nos procedimentos burocráticos necessários para a desincorporação desses bens do patrimônio da União, previstos (entre outras normas) pela Resolução Normativa 29/2019 da ANTAQ, para que possam receber destinação adequada. Diante disso, sugere-se que o Contrato preveja expressamente que a área será entregue à Arrendatária livre e desembaraçada, sem quaisquer bens do arrendamento anterior (que apresentava destinação distinta daquela que foi conferida ao terminal), e que as obrigações contratuais ficarão suspensas até que isso ocorra. Pede-se para que a redação do item 15.2 seja readequada nos seguintes termos: 15.2 A Arrendatária recebe os Bens do Arrendamento, inclusive as áreas, infraestruturas e Instalações Portuárias, livres e desocupada de quaisquer bens inservíveis ao objeto do arrendamento (movimentação e armazenagem de celulose), no estado em que se encontram e por sua conta e risco, ficando o prazo do arrendamento suspenso até que isso ocorra. 15.2.1 Até que a área seja liberada nos termos do item anterior, ficam suspensas as obrigações contratuais e o prazo do arrendamento . Na hipótese de se reputar que caberá à futura arrendatária liberar a área, sugere-se que o contrato preveja que ela poderá dar a destinação que entender mais adequada aos bens, encontrando-se ampla e plenamente autorizada a adotar providências voltadas à disposição dos bens públicos em questão. Nesse caso, é essencial que (1) as devidas autorizações perante os órgãos da Administração Pública já instruem os documentos licitatórios e que (2) o Anexo C (Dos Investimentos Previstos) e a Seção C (Engenharia) dos estudos de viabilidade levem em consideração os custos para desmobilização de todos os equipamentos eventualmente existentes na área. Considere-se, portanto, a seguinte redação alternativa: 15.2 A Arrendatária recebe os Bens do Arrendamento, inclusive as áreas, infraestruturas e Instalações Portuárias, no estado em que se encontram e por sua conta e risco. 15.2.1 A Arrendatária está ampla e devidamente autorizada a

		conferir a destinação que reputar mais adequada aos bens inservíveis ao objeto do contrato (remanescentes do arrendamento anterior), conforme as autorizações e licenças que instruem os documentos licitatórios .	
Minuta de Contrato de Arrendamento	15.3 Os Bens do Arrendamento deverão ser mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em perfeito estado, ressalvado o desgaste natural pela sua utilização.	O contrato contém diversas previsões relativas aos bens do arrendamento , o que inclui o estabelecimento de várias obrigações para a Arrendatária, como a de receber os bens do arrendamento no estado em que se encontram, revertendo-os, em perfeito estado, ao final do arrendamento, prevista nos itens 15.2 e 15.3 do Contrato. Todavia, é possível que existam atualmente na área bens que não serão empregados na execução do objeto do contrato de arrendamento, considerando a recente alteração da destinação do terminal licitado. Diante disso, é necessário que o contrato traga, entre seus anexos, o inventário de todos os bens que serão recebidos pela Arrendatária. Além disso, é imprescindível que o contrato preveja a possibilidade de que os bens inservíveis ao arrendamento sejam demolidos/desmontados pela futura arrendatária. Sugere-se a seguinte redação para o item 15.3 do Contrato: 15.3 Os Bens do Arrendamento deverão ser mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em perfeito estado, ressalvado o desgaste natural pela sua utilização. Os bens inservíveis ao arrendamento atualmente existentes na área arrendada, listados no anexo ao Contrato, não serão revertidos ao Poder Concedente, e poderão ser desmobilizados/desmontados pela Arrendatária para que recebam destinação adequada, estando asseguradas todas as licenças/autorizações necessárias para tanto .	Não acolhida. A seção C-2 dos estudos (Seção C - Engenharia) apresenta a relação dos ativos existentes na área. Ademais, a cláusula 15.4.1 da Minuta de Contrato prevê que a Arrendatária poderá recusar-se, motivadamente, a receber os bens móveis considerados desnecessários à operação e manutenção das atividades, ou que estejam anormalmente deteriorados. No caso da área STS14, a cláusula 7.1.2.2 alínea "f" da Minuta de Contrato ainda determina a remoção de dois "shiploaders" para a futura arrendatária.
Minuta de Contrato de Arrendamento	15.7 Ressalvados os casos de Revisão Extraordinária previstos na Subcláusula 14.1.3 ou Subcláusula 14.2, todos os Bens do Arrendamento ou investimentos neles realizados, inclusive na manutenção da atualidade e modernidade dos Bens do Arrendamento e das Atividades a eles associadas, deverão ser integralmente amortizados pela Arrendatária no prazo	Os compromissos de investimento serão exigidos e aferidos em termos físicos ou de valor?	Não acolhida. Em termos físicos.

	de vigência do Contrato, de acordo com os termos da legislação vigente e deste Contrato, não cabendo qualquer pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no advento do termo contratual.		
Minuta de Contrato de Arrendamento	16.1 A Arrendatária deverá manter, durante a vigência contratual, em favor do Poder Concedente, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, a Garantia de Execução do Contrato em quaisquer das modalidades admitidas no Contrato, no valor de R\$ 94.309.200,00 (noventa e quatro milhões, trezentos e nove mil e duzentos reais), a qual será reduzida para R\$ 18.861.840,00 (dezoito milhões, oitocentos e sessenta e um mil, oitocentos e quarenta reais) quando concluídos os investimentos mínimos elencados na cláusula 7.1.2.2, e finalizado o pagamento do Valor de Outorga, nos termos da cláusula 9.2.4.	Os compromissos de investimento serão exigidos e aferidos em termos físicos ou de valor?	Não acolhida. Em termos físicos.
Minuta de Contrato de Arrendamento	16.3 A Garantia de Execução do Contrato, a critério da Arrendatária, poderá ser prestada em uma das seguintes modalidades:	O item 16.3 da minuta do edital prevê que a Garantia de Proposta poderá ser prestada em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, podendo ser utilizada a combinação das modalidades para composição do valor. Tal exigência presta-se a evitar a participação de possíveis aventureiros, bem como assegurar que a interessada tenha efetiva condições de arcar com as condições por ela oferecidas no certame, assumindo a obrigação de honrar os compromissos assumidos no âmbito do leilão, sob pena de perda da garantia. Sugere-se, assim, que o edital admita, para fins de garantia da proposta, a apresentação de créditos tributários da interessada perante a União. Pede-se para que se	Não acolhida. Não há previsão legal para a inclusão desejada.

		considere a inclusão do subitem 16.3.7 do item 16.3 do contrato, nos seguintes termos: 16.3.7. Apresentação de créditos tributários da Proponente perante a União Federal, desde que líquidos e certos .	
Minuta de Contrato de Arrendamento	16.5 Sempre que o Poder Concedente utilizar a Garantia de Execução do Contrato, a Arrendatária deverá proceder à reposição do seu montante integral, no prazo de 10 (dez) dias úteis a contar da data de sua utilização, sendo que, durante este prazo, a Arrendatária não estará eximida das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato.	O item prevê que, sempre que o Poder Concedente utilizar a Garantia de Execução do Contrato, a Arrendatária deverá proceder à reposição do seu montante integral. No entanto, este montante a ser objeto de reposição deverá considerar a redução do valor da Garantia de Execução previsto no item 16.1. Assim, sugerimos a seguinte alteração na redação do item 16.5 (em maiúsculo): "Sempre que o Poder Concedente utilizar a Garantia de Execução do Contrato, a Arrendatária deverá proceder à reposição do seu montante integral, CONSIDERANDO A REDUÇÃO DE VALOR PREVISTA NA CLÁUSULA 16.1, no prazo de 10 (dez) dias úteis a contar da data de sua utilização, sendo que, durante este prazo, a Arrendatária não estará eximida das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato".	Acolhida parcialmente. A cláusula 16.5 passará a seguinte redação: "Sempre que o Poder Concedente utilizar a Garantia de Execução do Contrato, a Arrendatária deverá proceder à reposição do seu montante integral, considerando o disposto na cláusula 16.1, no prazo de 10 (dez) dias úteis a contar da data de sua utilização, sendo que, durante este prazo, a Arrendatária não estará eximida das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato."
Minuta de Contrato de Arrendamento	16.5 Sempre que o Poder Concedente utilizar a Garantia de Execução do Contrato, a Arrendatária deverá proceder à reposição do seu montante integral, no prazo de 10 (dez) dias úteis a contar da data de sua utilização, sendo que, durante este prazo, a Arrendatária não estará eximida das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato.	Considerando que o prazo para reposição de uma garantia pode levar mais que 10 (dez) dias úteis solicitamos que este prazo seja adequado para no mínimo 30 (trinta) dias úteis.	Não acolhida. O prazo de 10 (dez) dias úteis mostra-se razoável para a reposição da Garantia.
Minuta de Contrato de Arrendamento	17.2 Todas as apólices de seguros a serem contratados pela Arrendatária deverão conter Cláusula de renúncia aos direitos de sub-rogação em face do Poder Concedente, seus representantes, os Financiadores, e seus sucessores, e conterão Cláusulas estipulando que	Contribuição: I) Exclusão da subcláusula 17.2 da Minuta de Contrato; II) Alteração da subcláusula 17.4.1 da Minuta de Contrato: 17.4.1 Contratar seguro na modalidade Riscos de Engenharia - Obras Civis em Construção e Instalações e Montagem(...) com Limite Máximo de Indenização - LMI igual à Perda Máxima Possível da Obra (PMP) a ser calculada conforme projetos apresentados pela Arrendatária, excluindo itens do projeto que não são seguráveis, tais como, mas não exclusivamente, custos elaboração do projeto e as built. (...)" III) Exclusão das alíneas "e" e "f" da subcláusula 17.4.1 da	I) Não acolhida. Entende-se que tais condições conferem maior segurança ao contrato, pois caso o financiador assumira o controle ou a administração temporária da concessionária, não estariam necessariamente assegurados. Além disso, trata-se de cláusula padrão em contratos administrativos utilizada nos leilões anteriores. Atendendo o disposto no art. 4º, inciso II da Lei nº 12.462/2011, a CPLA tem adotado modelo de minutas que são resultado de exaustiva análise jurídica e apreciação da sociedade. A alegação, no entanto, é desprovida de razão fática, ou de manifestação da SUSEP que confronte o

não serão canceladas e não terão condições alteradas sem a anuência do Poder Concedente.

Minuta de Contrato; IV) Inclusão da alínea "j" na subcláusula 17.4.1 da Minuta de Contrato: "j) Danos materiais causados às Propriedades Circunvizinhas." V) Exclusão da alínea "a" da subcláusula 17.4.2 da Minuta de Contrato VI) Alteração das subcláusulas 17.4.2, 17.5.1 e 17.5.2 da Minuta de Contrato: 17.4.2 Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral (...) cobrindo a Arrendatária pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), pessoais, morais, decorrentes das atividades de execução das obras, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, inclusive para os danos decorrentes (...). " 17.5.1 Contratar seguro com cobertura para as despesas fixas necessárias à continuidade da prestação das Atividades (...);" "17.5.2 Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral(...) cobrindo a Arrendatária pelos montantes com que possa ser responsabilizada a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), pessoais, morais, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, decorrentes das Atividades, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos; (...) Justificativa: Propõe-se a exclusão da obrigação de contratar apólices de seguros com cláusulas de renúncia aos direitos de sub-rogação, prevista na subcláusula 17.2. Nas apólices relacionadas à execução de obras, a inclusão dessas cláusulas não teria efeito prático, pois o Poder Concedente e os financiadores já seriam cossegurados. A renúncia da seguradora nos demais seguros torna sua contratação menos ofertada e muito mais cara, praticamente caracterizando o seguro como fora de condições comuns de mercado, colocando em risco a possibilidade de a Arrendatária cumprir a obrigação, ou, eventualmente, permitindo-a fazê-lo apenas em condições comerciais quase que proibitivas. Para o seguro previsto na subcláusula 17.4.1, propõe-se a definição de Limite Máximo de Indenização igual à Perda Máxima Possível da obra, a ser calculada conforme projetos, excluindo-se itens não seguráveis, como custos de elaboração de projetos. A proposta visa adaptar a cobertura à linguagem do mercado securitário. Além disso, propõe-se a exclusão: (i) da cobertura de danos patrimoniais, prevista na subcláusula 17.4.1, alínea "e", por já estar incluída na apólice de seguro

dispositivo. II) Não acolhida. Entende-se que a sugestão apresentada poderá trazer insegurança jurídica ao aumentar a largura para a interpretação subjetiva da cláusula. Além disso, convém lembrar que quem faz o projeto é a Arrendatária, quem deve se responsabilizar por eventuais erros do projeto. III) Não acolhida. Entende-se que não há duplicidade de cobrança na alínea "e", da cláusula 17.4.1 e, no que diz respeito à alínea "f" do mesmo item, não há evidências que indiquem indisponibilidade de seguro para avarias de máquinas. Frise-se que tal cobertura é critério exigido nos leilões portuários realizados até o momento e não há indicação, até o momento, de problemas com tal requisito. IV) Não acolhida. Entende-se que a alteração da cobertura de "Danos materiais causados às Propriedades Circunvizinhas" da modalidade de seguro "Responsabilidade Civil Geral e Cruzada" para a modalidade "Riscos de engenharia – Obras Civis em Construção e Instalações e Montagem" proposta reduz a segurança oferecida. V) Idem resposta ao item IV. VI) Não acolhida. A sugestão traz maior insegurança à cobertura. Além disso, trata-se de cláusula padrão em contratos administrativos utilizada nos leilões anteriores. Atendendo o disposto no art. 4º, inciso II da Lei nº 12.462/2011, a CPLA tem adotado modelo de minutas que são resultado de exaustiva análise jurídica e apreciação da sociedade.

		<p>de Riscos Nomeados; e (ii) da cobertura de Avaria de Máquinas, prevista na subcláusula 17.4.1, alínea "f", pois máquinas de grande porte não têm cobertura oferecida pelo mercado e máquinas de pequeno porte já têm cobertura na apólice de Riscos de Engenharia. Propõe-se a inclusão de alínea "j" na subcláusula 17.4.1, tendo por objeto cobertura de Danos Materiais causados às Propriedades Circunvizinhas, originalmente proposta na apólice de Responsabilidade Civil Geral e Cruzada de Obras, mas presente apenas nas apólices de Riscos de Engenharia. Quanto às subcláusulas 17.4.2 e 17.5.2, propõe-se ajuste para adaptar o seguro à linguagem de mercado, denominando-o como Responsabilidade Civil Geral apenas, pois esses seguros não têm a característica de participação de mais de um participante no empreendimento, para o que se contrata o seguro com característica denominada Cruzada. Nesse caso, o Poder Concedente e seus administradores, empregados, funcionários e contratados têm cobertura para danos materiais causados a terceiros, não sendo cossegurados, como seria numa apólice de seguro Cruzada. Por fim, sobre a subcláusula 17.5.1, previa-se cobertura para lucros cessantes. Parece-nos que o objetivo do Poder Concedente era proteger a capacidade financeira da Arrendatária para garantir o recebimento do Arrendamento ao longo da execução contratual. Para manter esse objetivo com uma cobertura mais eficiente, propomos que a cobertura seja apenas para as despesas fixas necessárias à continuidade da prestação das Atividades. Assim, o recebimento do Arrendamento estaria protegido pelo seguro, em benefício final do Poder Concedente.</p>	
<p>Minuta de Contrato de Arrendamento</p>	<p>20.7 A suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal será aplicada no caso de práticas reiteradas de infrações contratuais, nos termos do presente Contrato e da regulamentação vigente.</p>	<p>Contribuição: Alterar a redação da subcláusula 20.7 da Minuta de Contrato de Arrendamento, da seguinte forma: "20.7 A suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal será aplicada no caso de práticas reiteradas de infrações contratuais, nos termos do presente Contrato e da regulamentação vigente, observados os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade." Justificativa: De acordo com a subcláusula 20.7 da Minuta de Contrato de Arrendamento, a pena de suspensão do direito de participação em licitações e de contratação com a Administração Pública será aplicada em caso de práticas reiteradas de infrações contratuais. Contudo, referida subcláusula não especifica que tipo de infração contratual poderia ensejar a aplicação da pena de suspensão. Considerando a gravidade da pena de suspensão e os</p>	<p>Não acolhida. O direito de contratar com a Administração Pública está regulamentado na legislação, somado a isso, sanção com tal gravidade somente será evocada com fundamento nos princípios da razoabilidade e proporcionalidade. Sendo assim, não se identifica necessidade de alteração da redação original.</p>

		severos prejuízos provocados pela Arrendatária com a sua aplicação, entende-se que somente a prática reiterada de infrações mais gravosas poderia justificar a imposição dessa sanção. Por tal razão, propõe-se a alteração da redação da subcláusula 20.7 da Minuta de Contrato de Arrendamento, para deixar claro que referida pena só pode ser aplicada caso sejam observados os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	21.1 A Arrendatária se manterá como uma SPE, na forma de sociedade por ações, constituída de acordo com a lei brasileira, por prazo indeterminado, com a finalidade exclusiva de explorar o Arrendamento.	Entendemos que deveria haver liberdade da Arrendatária para a definição da forma de sociedade, não havendo obrigatoriedade de ser, necessariamente, uma sociedade por ações. Assim, sugerimos exclusão de parte do item 21.1, propondo a seguinte redação: "a Arrendatária se manterá como uma SPE, constituída de acordo com a lei brasileira, por prazo indeterminado, com a finalidade exclusiva de explorar o Arrendamento".	Sugestão acolhida. Não identificada necessidade de que a SPE se dê exclusivamente na forma de sociedade de ações.
Minuta de Contrato de Arrendamento	22 Capital Social Mínimo	A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) produziu o Parecer SEI nº 3080/2019/ME, de 1º de novembro de 2019, sobre o tema da presente audiência pública. Esta recomendação vale para as duas áreas (STS14 e STS14A). Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado à Antaq por meio de e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública. Esta Secretaria entende a importância de se garantir disponibilidade financeira para cumprimento das obrigações iniciais do contrato. Por outro lado, a obrigação de integralização total implica uma disponibilidade de caixa considerável, que pode afastar eventuais licitantes. E, como dito anteriormente, a integralização parcial do Capital Social, com integralização do restante em prazo razoável a ser estabelecido pela agência, pode garantir, a um só tempo, maior disputa no certame e estabilidade financeira do vencedor do certame. Ademais, a OCDE se manifestou num mesmo sentido, conforme citação disposta nesse parecer, em documento citado na manifestação anterior. Assim, esta Seae/ME recomenda que não seja necessária a integralização de 100% do Capital Social Mínimo como condição prévia à assinatura do contrato, mas apenas de parte considerada razoável pela agência para garantir a exequibilidade das atividades do arrendamento.	Acolhida. Iremos fracionar a integralização do capital social.
Minuta de Contrato de Arrendamento	25.6 As receitas obtidas durante o período de intervenção serão utilizadas	Os compromissos de investimento serão exigidos e aferidos em termos físicos ou de valor?	Não acolhida. Em termos físicos.

	para a cobertura dos investimentos, custos e despesas necessários para restabelecer o normal funcionamento das Atividades do Arrendamento.		
Minuta de Contrato de Arrendamento	26.1 O Arrendamento se extinguirá por:	Os acessos terrestres da área a ser leiloada dependem da conclusão do sistema ferroviário por parte da empresa Rumo Logística S/A. Tal acesso é essencial para a plena operação do arrendamento. Sem a conclusão das obras necessárias à chegada da carga pela linha férrea, será inviável que a futura arrendatária cumpra suas obrigações contratuais (inclusive no que se refere à movimentação mínima contratual prevista no item 7.1.2.1 da minuta do contrato) e realize investimentos. Caso a arrendatária não tenha nenhuma garantia no que diz respeito aos acessos, existe o risco de a licitação restar deserta (já que nenhuma empresa assumiria o risco de realizar pesados investimentos para a construção de um terminal que pode chegar a nunca ser operacional) ou, ainda, de a futura arrendatária assumir a área em condições diversas daquelas originalmente previstas (o que poderia ensejar litígios e discussões envolvendo o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro). Sugere-se, assim, que a minuta do contrato preveja que a não entrega das novas estruturas do sistema ferroviário do Porto até a assinatura do contrato de arrendamento permita extinção do contrato, por motivo de força maior, sem consequências para as partes. Pede-se que seja considerada a inclusão da alínea (g) no item 26.1 do contrato, nos seguintes termos: 26.1 O Arrendamento se extinguirá por: (...) g) Opção da Arrendatária em caso de não entrega dos ramais ferroviários (via permanente) ou dos acessos rodoviários necessários à operação do terminal em até 5 (cinco) anos da Data de Assunção do objeto arrendado .	Não acolhida. Os ramais ferroviários internos do terminal deverão ser conectados pelo futuro arrendatário ao sistema ferroviário do Porto de Santos, que passa ao lado do terminal.
Minuta de Contrato de Arrendamento	26.1 O Arrendamento se extinguirá por:	Caso não sejam disponibilizados os acessos terrestres para a movimentação da carga que será operada no terminal a execução do objeto do contrato de arrendamento se tornará impossível. Sugere-se que seja prevista a possibilidade de extinção do arrendamento pela Arrendatária em caso de inviabilização da execução do objeto do contrato sem que a Arrendatária tenha contribuído para isso.	Não acolhida. Os ramais ferroviários internos do terminal deverão ser conectados pelo futuro arrendatário ao sistema ferroviário do Porto de Santos, que passa ao lado do terminal.
Minuta de Contrato de Arrendamento	26.2.3 A Arrendatária não fará jus a qualquer	Os compromissos de investimento serão exigidos e aferidos em termos físicos ou de valor?	Não acolhida. Em termos físicos.

	indenização relativa a investimentos vinculados aos Bens do Arrendamento em decorrência do término do Contrato.		
Minuta de Contrato de Arrendamento	26.3.2 A indenização devida à Arrendatária cobrirá:	O parágrafo único do art. 59 da Lei 8.666/93 prevê expressamente que, em caso de eventual nulidade do contrato, a Administração deve indenizar o contratado pelo que este houver executado até a data em que ela for declarada e por outros prejuízos regularmente comprovados, contanto que o vício não lhe seja imputável. Ao tratar da rescisão antecipada dos contratos administrativos, o § 2º do art. 79 do mesmo diploma normativo igualmente estabelece o ressarcimento do particular por todos os prejuízos regularmente comprovados que houver sofrido. Tais previsões se relacionam intimamente ao princípio da vedação ao enriquecimento ilícito, estabelecido no direito brasileiro pelos arts. 884 a 886 do Código Civil, bem como à vedação ao confisco por parte da Administração Pública. Além disso, é amplamente assentado que a indenização devida ao particular na extinção antecipada do contrato deve abranger não só o foi executado até o momento da extinção, mas também as perdas e danos sofridos, assim como os lucros cessantes (sobre o assunto, conferir JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à lei de licitações e contratos administrativos. 18ª ed. São Paulo: Thomson Reuters, 2019, p. 1250). Destaca-se que o Contrato resguarda amplamente o Poder Concedente ao exigir que a Arrendatária contrate seguros abrangendo também os lucros cessantes (vide itens 17.4.2, 17.5.1 e 17.5.2). Por uma questão de paridade, é necessário que o contrato também assegure o mesmo direito à Arrendatária. Em face do exposto, sugere-se que o item 26.3 da minuta do contrato seja reformulado, com o objetivo de se ajustar ao texto legal e contemplar a possibilidade de ampla indenização do particular nos casos de rescisão por interesse público, inclusive por lucros cessantes. Recomenda-se, assim, a inclusão de subitem que preveja expressamente o direito do arrendatário à indenização "pelos prejuízos regularmente comprovados, incluindo eventuais lucros cessantes".	Não acolhida. Não há previsão de indenização de lucros cessantes.
Minuta de Contrato de Arrendamento	26.4.1 O Poder Concedente poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária na hipótese de inexecução total ou parcial	Contribuição: Alterar a redação da subcláusula 26.4.1, "b", "c", "d", "g", "h", "j" e "k", da seguinte forma: "26.4.1 O Poder Concedente poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária na hipótese de inexecução total ou parcial do Contrato, observado o disposto nas normas	Não acolhida. Muito embora a disposição contratual seja no sentido de que o Poder Concedente poderá declarar a rescisão contratual por culpa da arrendatária na hipótese de inexecução total ou parcial do contrato, todo o processo é lastreado por contraditório e ampla defesa, além do devida

do Contrato, observado o disposto nas normas regulamentares e legais pertinentes, e especialmente quando a Arrendatária:

regulamentares e legais pertinentes, e especialmente quando a Arrendatária: (...) b) Prestar as Atividades objeto deste Contrato de forma inadequada ou deficiente, de forma recorrente e injustificada, tendo por base os Parâmetros do Arrendamento; c) Descumprir reiterada e injustificadamente os prazos para implantação e operacionalização das Atividades; d) Descumprir reiterada e injustificadamente Cláusulas contratuais ou disposições legais e regulamentares concernentes ao Arrendamento, que comprometam a continuidade das Atividades ou a segurança dos Usuários, empregados ou terceiros; (...) h) Incorrer em desvio do objeto contratual ou alteração social ou modificação do objeto social ou estrutura da sociedade que impeça ou prejudique a execução do Contrato, recusando-se a Arrendatária a desfazer a operação indevida; g) Não cumprir as penalidades impostas, nos devidos prazos, salvo nos casos de execução da Garantia de Execução do Contrato; (...) j) Faltar com o pagamento de encargos contratuais à Administração do Porto por mais de 4 (quatro) meses consecutivos; k) Não atender injustificadamente a intimação do Poder Concedente ou da ANTAQ, no sentido de regularizar a prestação da Atividade;" Justificativa: A subcláusula 26.4.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento dá exemplos de situações que autorizam a declaração da rescisão do Contrato. Dentre tais hipóteses, destaca-se as seguintes infrações que podem ser cometidas pela Arrendatária, descritas nas alíneas "b", "c", "d", "g", "h", "j" e "k", a seguir transcritas: (i) prestar as Atividades objeto deste Contrato de forma inadequada ou deficiente, tendo por base os Parâmetros do Arrendamento (alínea "b"); (ii) descumprir os prazos para implantação e operacionalização das Atividades (alínea "c"); (iii) descumprir Cláusulas contratuais ou disposições legais e regulamentares concernentes ao Arrendamento (alínea "d"); (iv) incorrer em desvio do objeto contratual ou alteração social ou modificação do objeto social ou estrutura da sociedade que impeça ou prejudique a execução do Contrato (alínea "h"); (v) não cumprir as penalidades impostas, nos devidos prazos (alínea "g"); (vi) faltar com o pagamento de encargos contratuais à Administração do Porto por mais de 4 (quatro) meses (alínea "j"); (vii) não atender a intimação do Poder Concedente ou da ANTAQ, no sentido de regularizar a prestação da Atividade (alínea "k"). Como se vê, referidos dispositivos são bastante genéricos. Em razão disto, até mesmo infrações pontuais e de menor relevância, assim como infrações não atribuíveis à Arrendatária, poderiam, em tese, ensejar a rescisão contratual. Considerando a gravidade da rescisão contratual

razoabilidade e proporcionalidade. Assim, as disposições contratuais funcionam como mecanismos para o Poder Concedente atuar nos casos previstos.

		e os prejuízos dela decorrentes não somente à Arrendatária mas também ao Poder Concedente e à Autoridade Portuária, já que a rescisão contratual implicaria o encerramento das Atividades e a interrupção dos pagamentos dos Valores do Arrendamento, propõe-se que as alíneas "b", "c", "d", "g", "h", "j" e "k" da subcláusula 26.4.1 sejam restringidas, para que a rescisão contratual só possa ser aplicada em casos graves, nos quais a Arrendatária tenha agido com culpa ou dolo.	
Minuta de Contrato de Arrendamento	e) Paralisar a Atividade ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior, e aquelas autorizadas pela ANTAQ ou pelo Poder Concedente, nos termos da legislação aplicável;	Entendemos que deveria ser ressalvada a hipótese de paralisação da Atividade em razão de fato de terceiro, que também é hipótese totalmente alheia à vontade da Arrendatária. Assim, sugerimos a seguinte inclusão na redação do item 26.4. "e" (em maiúsculo): "O Poder Concedente poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária na hipótese de inexecução total ou parcial do Contrato, observado o disposto nas normas regulamentares e legais pertinentes, e especialmente quando a Arrendatária: [...] e) Paralisar a Atividade ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito, força maior E FATO DE TERCEIRO, e aquelas autorizadas pela ANTAQ ou pelo Poder Concedente, nos termos da legislação aplicável;"	Não acolhida. A proposição aumenta sobremaneira o grau de subjetividade do dispositivo.
Minuta de Contrato de Arrendamento	f) Perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação da Atividade objeto do Arrendamento;	Entendemos que não está bem definido o que pode ser considerado como perda das condições econômicas para manter a adequada prestação da Atividade objeto do Arrendamento, o que gera insegurança jurídica. Assim, sugerimos a seguinte alteração na redação do item 26.4.1, "f" (em maiúsculo): "O Poder Concedente poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária na hipótese de inexecução total ou parcial do Contrato, observado o disposto nas normas regulamentares e legais pertinentes, e especialmente quando a Arrendatária: [...] f) "Perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação da Atividade objeto do Arrendamento. POR "PERDA DAS CONDIÇÕES ECONÔMICAS" DEVE-SE ENTENDER DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS QUE COMPROVEM QUE A ARRENDATÁRIA NÃO TEM COMO HONRAR SUAS OBRIGAÇÕES";	Não acolhida. As demonstrações contábeis é um dos meios de aferirmos a capacidade econômica.
Minuta de Contrato de Arrendamento	26.4.7 Indenização	Os compromissos de investimento serão exigidos e aferidos em termos físicos ou de valor?	Não acolhida. Em termos físicos.
Minuta de Contrato de Arrendamento	26.5 Rescisão por culpa do Poder Concedente	O Contrato prevê, em seu item 26.1, c , que o Contrato poderá ser rescindido por culpa da Arrendatária. A hipótese	Não acolhida. A inserção proposta fragiliza os objetivos da Administração Pública de transferir ao particular a

		<p>de rescisão por culpa da Arrendatária é detalhadamente regradada pelo item 26.4 e seus subitens. Por outro lado, o item 26.1, d , estabelece a possibilidade de rescisão do Contrato por culpa do Poder Concedente, sem prever um regramento igualmente detalhado para a hipótese. A hipótese de rescisão por culpa do Poder Concedente prevê a necessidade de que a Arrendatária promova ação judicial especialmente intentada para esse fim, em razão da necessidade de assegurar a continuidade das atividades por elas prestadas. Todavia, é preciso considerar uma situação em que o descumprimento das obrigações do Poder Concedente inviabiliza o próprio início do exercício dessas atividades - o que ocorreria, por exemplo, em caso de não disponibilização dos acessos terrestres necessários à operação no terminal. Sugere-se seja inserido um subitem no item 26.5 do Contrato, com a seguinte redação: Caso o descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente impeça o início do exercício das atividades no terminal (como, por exemplo, pela não disponibilização da área ou dos acessos terrestres necessários à sua operação), a Arrendatária poderá rescindir o Contrato mediante mera notificação .</p>	<p>exploração de uma área portuária, uma vez que, excepcionalmente, podem ocorrer atrasos na disponibilização da área ou outros impedimentos de natureza diversa, mas que não afetam significativamente o futuro arrendatário, porque o prazo contratual começa a fluir com a partir da data de assunção da área.</p>
Minuta de Contrato de Arrendamento	a) A indenização devida à Arrendatária no caso de rescisão por culpa do Poder Concedente será calculada de acordo com a Subcláusula 26.3.2.	<p>O parágrafo único do art. 59 da Lei 8.666/93 prevê expressamente que, em caso de eventual nulidade do contrato, a Administração deve indenizar o contratado pelo que este houver executado até a data em que ela for declarada e por outros prejuízos regularmente comprovados, contanto que o vício não lhe seja imputável. Ao tratar da rescisão antecipada dos contratos administrativos, o § 2º do art. 79 do mesmo diploma normativo igualmente estabelece o ressarcimento do particular por todos os prejuízos regularmente comprovados que houver sofrido. Em face do exposto, sugere-se que o item 26.5 da minuta do contrato seja reformulado, com o objetivo de se ajustar ao texto legal e contemplar a possibilidade de ampla indenização do particular nos casos de rescisão por interesse público. Recomenda-se, assim, a inclusão de subitem que preveja expressamente o direito do arrendatário à indenização "pelos prejuízos regularmente comprovados, incluindo lucros cessantes".</p>	<p>Não acolhida. A doutrina não acolhe a tese que o risco não deve ser atribuído a quem o fato é completamente alheio a sua vontade. A doutrina afirma que se deve atribuir os riscos que o suporta a menor custo. No presente caso, é factível que a arrendatária por intermédio de securitização arque com o custo de uma possível manifestação social. Ao contrário, se fosse atribuído ao poder concedente, o mesmo arcaria com os lucros cessantes e outros prejuízos de todos os arrendatários, e o pior, sem a securitização que diminui consideravelmente o custo.</p>
Minuta de Contrato de Arrendamento	26.7.4 Indenização	Os compromissos de investimento serão exigidos e aferidos em termos físicos ou de valor?	Não acolhida. Em termos físicos.
Minuta de Contrato de Arrendamento	28 Disposições Finais	CONTRIBUIÇÃO PARA INCLUSÃO DE CLÁUSULA DE ARBITRAGEM NA MINUTA DE CONTRATO DE ARRENDAMENTO - 1ª PARTE: I) Inclusão, na Minuta de	Não acolhida. A inclusão de arbitragem como mecanismo para solução de controvérsias proposto é bastante interessante e será analisada.

Contrato de Arrendamento, da subcláusula 28.8, com a seguinte redação: "28.8. Arbitragem 28.8.1. As Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas a este Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados, relativas a direitos disponíveis, incluindo: 28.8.1.1. Questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste Contrato; 28.8.1.2. Cálculo de indenizações decorrentes da extinção, antecipada ou não, deste Contrato; 28.8.1.3. Inadimplemento de obrigações contratuais por quaisquer das Partes, incluindo a incidência das penalidades previstas neste Contrato e o seu cálculo; e 28.8.1.4. Divergências fundamentadas em aspectos eminentemente técnicos. 28.8.2. Não poderão ser objeto de arbitragem as questões relativas a direitos indisponíveis. 28.8.3. A submissão à arbitragem, nos termos deste item, não exime o Poder Concedente nem a Arrendatária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, ressalvada a possibilidade de o Tribunal Arbitral suspender de forma cautelar e/ou definitiva o cumprimento total ou parcial do Contrato. 28.8.4. A arbitragem será exclusivamente de direito. 28.8.5. A legislação aplicável para a solução de controvérsias é a brasileira, ficando vedado o julgamento por equidade. 28.8.6. As informações sobre o processo de arbitragem serão públicas, ressalvadas aquelas necessárias à preservação de segredo industrial ou comercial e aquelas consideradas sigilosas pela legislação brasileira. 28.8.7. A arbitragem será institucional. 28.8.8. A Parte que solicitar a instauração da arbitragem deverá notificar a outra Parte por escrito. 28.8.8.1. Em até 15 (quinze) dias contados da solicitação de instauração de arbitragem, a Arrendatária indicará a Câmara Arbitral que administrará o procedimento arbitral, dentre as câmaras credenciadas pela Advocacia-Geral da União. 28.8.8.2. O Poder Concedente poderá, no prazo de 15 (quinze) dias, contados da comunicação da indicação referida na subcláusula 28.8.8.1, manifestar objeção à Câmara Arbitral indicada pela Arrendatária. 28.8.8.3. Na hipótese da subcláusula 28.8.8.2, a Arrendatária indicará outra Câmara Arbitral credenciada pela Advocacia-Geral da União, no prazo de 15 (quinze) dias, contados da data da comunicação da objeção referida na subcláusula 28.8.8.2. 28.8.8.4. O Poder Concedente poderá, no prazo de 15 (quinze) dias, contados da comunicação da indicação referida na subcláusula 28.8.8.3, opor nova objeção à Câmara Arbitral indicada pela Arrendatária. 28.8.8.5. Na hipótese da subcláusula 28.8.8.4, a Arrendatária indicará nova Câmara Arbitral credenciada

		<p>pela Advocacia-Geral da União, no prazo de 15 (quinze) dias, contados da data da comunicação da objeção referida na subcláusula 28.8.8.4. A Câmara Arbitral indicada pela Arrendatária nesta oportunidade será a responsável por administrar o procedimento arbitral, não podendo o Poder Concedente opor nova objeção. 28.8.8.6. A indicação da Câmara Arbitral escolhida e a sua eventual objeção serão feitas por correspondência dirigida à outra Parte. 28.8.8.7. Na hipótese de não existir credenciamento válido quando da solicitação da arbitragem ou, havendo credenciamento válido, o Poder Concedente tenha objetado todas as câmaras credenciadas disponíveis nos termos dos itens 28.8.8.2 e seguintes, fica determinado que a Arrendatária indicará 3 (três) Câmaras Arbitrais, e o Poder Concedente poderá objetar até 2 (duas) delas, devendo ser escolhida pela Arrendatária uma Câmara Arbitral que não tenha recebido objeção. Justificativa: Propõe-se a inclusão, na Minuta de Contrato de Arrendamento, da arbitragem como mecanismo de solução de controvérsias. Referida proposta justifica-se porque se trata de boa prática adotada em diversos contratos celebrados com a Administração Pública, a exemplo da última modelagem de concessão de rodovias. Vale destacar que, nos termos do art. 1º, §1º, da Lei Federal nº 9.307/1996, a Administração Pública Direta e Indireta é expressamente autorizada a utilizar a arbitragem para dirimir conflitos relativos a direitos patrimoniais disponíveis. Além disso, a previsão da arbitragem em contratos de arrendamento portuário também é autorizada: (i) pelo art. 35, XVI, da Lei Federal nº 10.233/2001; (ii) pelo art. 62, §1º, da Lei Federal nº 12.815/2013; e (iii) pelo art. 31 da Lei Federal nº 13.448/2016. A minuta proposta considera os termos do Decreto Federal nº 10.025/2019, que dispõe sobre a arbitragem para dirimir litígios que envolvam a Administração Pública Federal nos setores portuário e de transporte rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroportuário.</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	28 Disposições Finais	<p>CONTRIBUIÇÃO PARA INCLUSÃO DE CLÁUSULA DE ARBITRAGEM NA MINUTA DE CONTRATO DE ARRENDAMENTO - PARTE FINAL: 28.8.9. O Tribunal Arbitral será composto por 03 (três) árbitros, cabendo a cada uma das Partes a escolha de 01 (um) árbitro. O terceiro árbitro será escolhido em conjunto pelos dois árbitros nomeados pelas Partes, a quem caberá a Presidência do Tribunal Arbitral. 28.8.9.1. Em caso de não haver consenso na escolha do terceiro árbitro, este será nomeado na forma do regulamento da Câmara Arbitral eleita. 28.8.9.2. Os árbitros escolhidos deverão observar os seguintes requisitos: (a) estar no gozo de plena capacidade</p>	<p>Não acolhida. A inclusão de arbitragem como mecanismo para solução de controvérsias proposto é bastante interessante e será analisada.</p>

civil; (b) deter conhecimento compatível com a natureza do litígio; e (c) não ter, com as partes ou com o litígio que lhe for submetido, relações que caracterizem as hipóteses de impedimento ou suspeição de juízes, conforme previsto na Lei nº 13.105, 16 de março de 2015 - Código de Processo Civil, ou outras situações de conflito de interesses previstas em lei ou reconhecidas em diretrizes internacionalmente aceitas ou nas regras do regulamento da Câmara Arbitral eleita. 28.8.10. A decisão administrativa contestada na arbitragem deverá ser definitiva, assim considerada aquela insuscetível de reforma por meio de recurso administrativo. 28.8.11. A arbitragem será realizada em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato. 28.8.12. Caso o regulamento da Câmara Arbitral eleita admita o requerimento, pelas Partes, de medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do Tribunal Arbitral, as Partes poderão peticionar neste sentido à Câmara Arbitral. 28.8.12.1. Não havendo a possibilidade de requisição à Câmara Arbitral de medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do Tribunal Arbitral, as Partes poderão recorrer ao Poder Judiciário. 28.8.12.2. Após a constituição do Tribunal Arbitral, sua competência é exclusiva para apreciação dos pedidos de medidas coercitivas, cautelar ou de urgência requeridos pelas Partes. 28.8.13. As custas e as despesas relativas ao procedimento arbitral, especificamente as custas da Câmara Arbitral e os honorários dos árbitros, serão antecipadas pela Arrendatária e, quando for o caso, serão restituídas conforme deliberação final em instância arbitral. 28.8.13.1. Na hipótese de sucumbência recíproca, as Partes arcarão proporcionalmente com as custas da Câmara Arbitral e com os honorários dos árbitros, devendo cada Parte arcar com os custos dos assistentes técnicos que contratar, das provas periciais que produzir e das testemunhas técnicas que invocar. 28.8.13.2. As despesas decorrentes da contratação de assistentes técnicos, da produção de prova pericial, incluindo os honorários periciais, e da invocação de testemunhas técnicas serão de responsabilidade das Partes, e não serão adiantadas pela Arrendatária ou restituídas ao final do procedimento arbitral. Decidindo o Poder Concedente pela contratação de assistentes técnicos, pela produção de prova pericial e/ou pela invocação de testemunhas técnicas, deverá assegurar-se da disponibilidade orçamentária para arcar com os respectivos custos. 28.8.13.3. As decisões condenatórias estabelecerão a forma de atualização da dívida que inclua correção monetária e juros de mora, observada a legislação

		<p>de regência. 28.8.13.4. Na hipótese de condenação em honorários advocatícios, serão observadas as regras estabelecidas no art. 85 da Lei Federal nº 13.105, de 16 de março de 2015 - Código de Processo Civil, excluído o ressarcimento, por quaisquer das partes, de honorários contratuais. 28.8.13.5. A restituição das custas e das despesas eventualmente devidas pelo Poder Concedente à Arrendatária poderá observar o disposto no § 2º do art. 15 do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, conforme publicado no Diário Oficial da União de 23 de setembro de 2019. 28.8.14. A arbitragem observará as disposições do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, conforme publicado no Diário Oficial da União de 23 de setembro de 2019, assim como as regras do regulamento da Câmara Arbitral eleita. Eventuais alterações do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019 realizadas após a celebração do Contrato somente serão aplicáveis à arbitragem mediante anuência das Partes. II) Alteração da redação da subcláusula 28.3, da seguinte forma: "28.3. Foro 28.3.1. Fica eleito o foro da Seção Judiciária do Distrito Federal para dirimir quaisquer controvérsias oriundas do presente Contrato não sujeitas à arbitragem, nos termos da subcláusula 28.8, bem como para apreciar as medidas coercitivas, cautelares ou de urgência requeridas pelas Partes antes da constituição do Tribunal Arbitral, caso a própria Câmara Arbitral não possa apreciá-las, nos termos de seu Regulamento. Justificativa: A justificativa para a contribuição consta da 1ª PARTE acima.</p>	
Minuta de Contrato de Arrendamento	a) Em caso de múltiplas fases de desenvolvimento do Arrendamento, a descrição acima deverá ser apresentada para cada fase.	Na hipótese de os novos arrendatários fasearem seus projetos de implantação, de modo que a operação do respectivo terminal seja iniciada em momento prévio ao prazo máximo de 3 (três) anos, questiona-se: (i) a movimentação será regulada? Se sim, quais serão os parâmetros de regulação que serão adotados; (ii) Existem ações previstas para redução de possíveis impactos nas demais operações já existentes? Em caso, positivo, quais seriam?	Não acolhida. A movimentação será regulada conforme já previsto no item 7.1.2.1 do Contrato, ou seja, nos 3 primeiros anos sua meta de movimentação é zero. Caso haja movimentação, a cobrança será realizada normalmente.
Nota Técnica Conjunta nº13/2019 - GEINF/GENEC /GEMAB	Nota Técnica Conjunta nº 13/2019 - GEINF/GENEC /GEMAB	Considerando a necessidade de melhorias logísticas para a viabilidade dos terminais de grãos e de celulose (cujo volume de carga será elevado), incluindo o Projeto de Adensamento Ferroviário e o Viaduto rodoviário, questiona-se sobre a (i) existência de estudos que demonstrem a magnitude, a relevância e a essencialidade da implantação dessas melhorias, para a viabilização do incremento da carga de celulose no STS14 e STS14A, sem prejuízo da operação dos terminais da margem direita; e (ii) no caso de	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) foram revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.

		dificuldades de implantação das supracitadas melhorias, quais seriam as medidas adotadas para não inviabilizar a operação dos terminais de grãos da margem direita.	
Nota Técnica Conjunta nº13/2019 - GEINF/GENEC /GEMAB	Nota Técnica Conjunta nº 13/2019 - GEINF/GENEC /GEMAB	Não se verificou do documento o modo pelo qual foram considerados, na estimativa da demanda, os impactos logísticos e operacionais relacionados à capacidade de atendimento aos demais terminais, pela infraestrutura ferroviária existente administrada pela Portofer, do incremento de carga referente a operação dos terminais STS14 e STS14-A. É necessário que tais impactos sejam considerados e, necessariamente, evidenciados. Caso V. Sas. entendam que o documento tenha considerado tais impactos, favor informar o trecho, a metodologia e os resultados verificados.	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) foram revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Nota Técnica Conjunta nº13/2019 - GEINF/GENEC /GEMAB	Nota Técnica Conjunta nº 13/2019 - GEINF/GENEC /GEMAB	As Notas Técnicas da EPL mencionam, sem o devido detalhamento da análise, a necessidade de melhoria relacionada ao Projeto de Adensamento Ferroviário, para que o incremento de carga de celulose seja recepcionado pelos novos terminais com bom nível de serviço. Assim, favor esclarecer (i) o atual nível de implementação do mencionado Projeto de Adensamento Ferroviário, incluindo os quantitativos relacionados ao aumento da capacidade de atendimento da malha ferroviária administrada pela Portofer em face da demanda de todos os terminais que dela necessitam até a ponta da praia e (ii) os prazos para a implantação do referido Projeto, inclusive considerando a demanda atual dos terminais de granéis sólidos na região da Ponta da Praia.	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) foram revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Delimitação da Área	Delimitação da Área	Indaga-se sobre a inclusão das instalações do Terminal 31 ao Cluster de Celulose em licitação, condicionada à cisão prévia do atual Contrato nº PRES/019.98, para separar do arrendamento original, exclusivamente, a área do Terminal 31.	Agradecemos a contribuição e esclarecemos que para fins das análises de cenários projetados pelo Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA foram considerados os contratos/situações existentes, não sendo possível agregar nesta etapa modificações contratuais que não contam com manifestação conclusiva da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA.
Ilustração Conceitual	Ilustração Conceitual	1ª PARTE ARMAZÉM XXXIX, área localizada na margem direita do Porto de Santos, objeto da CONCORRÊNCIA 10/97. Cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do PORTO ORGANIZADO, para exploração por prazo determinado (Lei 12.815/13 e Resolução ANTAQ 3220/2014). ARRENDAMENTO fixo paga a título de aluguel e proporcional à área ocupada (R\$/m²/mês). Parcela de arrendamento proporcional ao volume de movimentação do terminal (R\$/contêiner	Informamos que não identificamos embasamento técnico que justifique esta contribuição, o que inviabiliza uma análise mais detalhada.

movimentado), tipicamente sujeita a metas mínimas de movimentação (MMC - Movimentação Mínima Contratual). Contrato PRES 032/98, celebrado em 25.06.98, denominado "Instrumento Particular de Contrato de ARRENDAMENTO para Exploração de Instalação Portuária", tendo como objeto a área localizada na margem direita do Porto de Santos - Terminal 35. Contrato PRES 11/95, celebrado em 04.09.95, denominado "Contrato Operacional, com ARRENDAMENTO de área", tendo como objeto o ARRENDAMENTO de área do Porto de Santos localizada na região do Armazém 37 - Terminal 37. Segundo plano de unificação dos referidos terminais, aprovados pelo então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, havendo o Governo Federal autorizado a renovação antecipada dos contratos de arrendamento. Com capacidade operacional de 900 mil TEU (unidade que equivale a um contêiner de 20 pés), ao ano, constante do plano a construção de um novo cais, a arrendatária previa movimentar 1,8 milhão de TEU. Inexiste comparação entre as duas cargas a serem movimentadas na área comentada, em termos de recolhimentos tributários, postos de trabalho.

QUALIDADE DE VIDA Nesta quadra a observação quanto a qualidade de vida, que deve permear a movimentação de cargas no Porto de Santos, diante a condição limítrofe da cidade com o porto. Em que um morador do centro a ponta da praia, ao abrir a porta, está dentro do porto. Estando toda a comunidade santista próximas o suficiente para serem agredidos pela contaminação do meio ambiente. Inexistem estudos a respeito do meio ambiente em função das atividades portuárias. Mas podemos fazer um teste simples, deixar por um dia um veículo nas cercanias do porto, e veremos o seu estado ao final. O que se reflete de modo semelhante com os seres humanos. Havendo um empobrecimento da cidade com a movimentação de carga a granel, que não possui cadeia de serviços e valores agregados. Vê-se com o incentivo a movimentação da celulose, a cultura do granel e gás (embarque:soja-1º., açúcar-2º, milho-3º., celulose 4º.; desembarque: 1º. adubo), que parece disposta a nova administração cristalizar, descaracterizando a vocação natural do Porto de Santos, que é a carga containerizada. Situado o porto próximo a portentoso parque industrial. Decorrendo a naturalidade ante a proximidade do porto com uma das maiores áreas industriais do mundo, organizada e estruturada. O conceito de gestão na atualidade não pode excluir preservação do meio ambiente, um dos fatores fundamentais, tratando-se de qualidade de vida. Neste aspecto o Porto de Santos não tem dado a devida atenção, quanto a forma de gestão do

		<p>meio ambiente e as limitações ambientais. A foto extraída do sítio da companhia portuária permite intuir que o meio ambiente não está devidamente tratado, especialmente quanto de tem como principal produto embargado a soja, e as demais cargas a granel. Ao se avaliar material de biópsia do epitélio brônquico post mortem em sete casos fatais de asma, na cidade de Barcelona, Espanha, encontraram-se evidências de que os mesmos foram provocados pela exposição e inalação de poeira de soja . A sensibilização aos alérgenos inalantes contidos na poeira da soja foi verificada por meio dos testes cutâneos por puntura de leitura imediata, sendo considerados positivos aqueles com pápulas com diâmetro médio iguais ou superiores a 3 mm (extratos Alk-Abelló) mm e dosagem de IgE sérica (método Elisa por quimioluminescência, Pharmacia) para Dermatophagoides pteronyssinus, D. farinae, Acarus siro, Lepdoglyphus destructor, Tyrophagus putrescentiae, Cladosporium fulvum, Aspergillus sp, Rhizopus sp, Alternaria tenuis, Penicillium notatum e Penicillium expansum, Neurospora sp e soja. Estudo transversal, observacional, em diferentes grupos populacionais, urbano e rural, teve como intuito averiguar a existência de associação entre exposição à poeira de soja e sensibilização. (CONTINUA)...</p>	
Ilustração Conceitual	Ilustração Conceitual	<p>2ª PARTE DA ADMINISTRAÇÃO POLÍTICA E NÃO PÚBLICA DA COMPANHIA PORTUÁRIA A companhia ora alçada ao regime jurídico público, deve atender em sua direção e gestão aos princípios que lhe impostos constitucionalmente, dentre outros os da finalidade, motivação, razoabilidade e o do interesse público. A insistência permite intuir um jogo de cartas marcadas, existentes outros projetos, e carência na movimentação de contêineres, não nos esquecendo que a BTP enganou a todos, com um projeto em que foram unificadas áreas de granel líquido, a tanto se dispondo erigir um terminal de granel líquido, o fez para contêineres. Parece há no discurso da nova administração, que em que se mudou a marca, mas a prática é a velha e antiga, quer entregar o terminal para mais granel, quando sua vocação por tudo é para a movimentação de contêineres. Onde está a finalidade do granel, a motivação para que a tanto se disponha a área, a razoabilidade diante o preparo e equipamento e investimentos feitos na área, assim como o interesse público, com a carga pobre, de um ou poucos donos, que suga postos de trabalho, não possui valor agregado e compromete a região e o Porto de Santos. Dados do governo apontam que a companhia investiu</p>	<p>Informamos que não identificamos embasamento técnico que justifique esta contribuição, o que inviabiliza uma análise mais detalhada.</p>

		<p>apenas 03% do orçamento de investimentos em 2019. Se constata através de dados da própria administração pública que a nova direção investe muito apenas em discurso. SÍNTESE Sem sentido a mudança, a não ser que os verdadeiros interesses não estejam explícitos, mas ocultos, escondem o viés do privilégio a grupos específicos do setor. Mais adstrita a área ante com a vocação constante do PDZ, serviços que devem aumentar consideravelmente com o Acordo entre o Mercosul e a União Europeia. A cidade de Santos, tem tido significativo revés no ranking de desenvolvimento, riqueza e qualidade de vida. Fruto destes desserviços que vem sendo prestado ao longo dos anos. Em que os gestores públicos têm atuado politicamente. É o caso presente. A atual diretoria assumiu em meio a prisão no curso do mandato do ex-presidente. Contudo não se dignou sequer a uma auditoria. Mudou a marca do Porto de Santos, como se fosse uma quitanda, pintando uma nova placa, dizendo que agora a mesma está sob nova direção. Não desbordou do discurso e das viagens a título de aprendizagem pelo mundo. Bom que se procure saber de onde vieram estes diretores, onde se encontravam na vida privada, qual a experiência, quem os indicou, e o que de fato pretendem no Porto de Santos, não se olvidando que em parte serviram ao governo anterior. (CONTINUA)...</p>	
Ilustração Conceitual	Ilustração Conceitual	<p>3ª PARTE QUESTIONAMENTO Inexiste sensatez e estudos econômicos e ambientais para o abandono do movimento de contêineres na área, em atividade até poucos meses, com expressivo e importante postos de trabalho e recolhimentos tributários. Equipada a área, com investimentos havidos ao longo do arrendamento, para a movimentação de contêineres. A troca do tipo de carga a ser movimentada na área, trazendo uma carga pobre, sem cadeia de serviços que impulsiona a economia local, o granel uma vez mais, agora de celulose; em detrimento do Porto, do Plano de Desenvolvimento, da Economia Nacional, e dos Cidadãos SANTISTAS. A FIBRIA em associação com a DP WORLD, projetam um grande terminal para movimentação de celulosa na margem direita do Porto. Questiona-se a insistência de se priorizar o granel em detrimento do contêiner, vocação do porto de Santos, como fundamentado acima. Por que deixar o Porto de Santos nas mãos de poucos? Tende a virar um oligopólio, em que estarão prestigiando os poucos donos das cargas a granel. Como se comenta por exemplo Olmetto, Dreyfus, que poderão padronizar procedimentos e preços impondo prejuízos aos pequenos exportadores, e a todo o complexo portuário e a cidade, notadamente em face a qualidade de</p>	<p>Informamos que não identificamos embasamento técnico que justifique esta contribuição, o que inviabiliza uma análise mais detalhada.</p>

		<p>vida. Diante os fatos pode se concluir que tem continuidade no Porto de Santos, a continuidade da prática de um governo passado e atores em espelho, aos que atuavam em seu entorno. O mapa abaixo não deixa dúvidas quanto ao avanço do granel no Porto de Santos. Enquanto longes, estes senhores, no campo, com ar puro, divertem-se, dirigem-se a pista da fazenda tomam o jatinho e vão para os paraísos do mundo, deixando toda a sujeira e a dispersão na cidade de Santos, causando doenças e o empobrecimento. Fazendo do Porto de Santos uma DETROIT, matando a cidade e sua população. No futuro o importador e o exportador tendem a evitar a operação no Porto de Santos por falta de opções, qualidade e custo competitivo, principalmente na carga containerizada. O perverso fruto deste oligopólio no granel, se reproduz na outra ponta como horrível hermafrodita do mal, na carga containerizada, com poucos terminais especializados, arrendados por armadores, que atuarão do mesmo modo impondo preços e direcionando a carga para seus exclusivos terminais. Perde o Porto, a cidade, os importadores e os exportadores, a economia nacional e o Brasil. Ante a pretendida mudança da carga a ser movimentada na área, dá mostras a administração do distanciamento da vocação do porto, assim como do meio ambiente, em desprestígio aos investimentos já realizados na área, assim como a sua retomada imediata da movimentação. Não somos contra o desenvolvimento e a movimentação de qualquer tipo de carga, desde que respeito essencialmente a qualidade de vida. Respeitem a cidade. Querem movimentar granel, fertilizantes e outras cargas poluentes que construam terminal no final do estuário, como deu exemplo a VLI, e lá movimentem suas cargas. Simples. Manifesta-se a AAM-CODESP contrária a movimentação de granel na área em questão, ante ao preambularmente apontado, com as implicações e responsabilidades devidas, Santos, 25 de outubro de 2019 JOSÉ FRANCISCO PACCILLO Presidente</p>	
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	<p>A Seção A referente à apresentação dos projetos menciona a disponibilidade de acesso ferroviário como fator decisivo para logística de escoamento da celulose. Nesse sentido, questiona-se de que modo foi analisada a capacidade de atendimento da infraestrutura existente no Porto de Santos, atualmente administrada pela Portofer, considerando a necessidade de compatibilização com a atual e futura demanda de carga (metas contratuais) dos terminais de granéis sólidos na região da Ponta da Praia.</p>	<p>Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) foram revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.</p>

Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	A Seção A - Apresentação pondera que a futura implantação do Ferroanel Norte facilitará o escoamento de cargas do interior do Estado de São Paulo para o Porto de Santos, sem considerar, no entanto, os gargalos e as deficiências na malha ferroviária interna do Porto, principalmente na região da margem direita, em que serão implantados os terminais objeto da Audiência Pública. Dessa forma, questiona-se quais os projetos de melhorias estão sendo previstos, quais os prazos de execução dessas melhorias, e qual o aumento de capacidade de atendimento e o ganho de eficiência operacional.	A apresentação do Ferroanel trecho norte é meramente ilustrativa, e apresenta um indicativo de projetos de planejamento do governo do estado de São Paulo. Uma vez em fase de implantação os projetos precisarão ser conectados tanto pela CPTM - Companhia de trens metropolitanos do Estado de São Paulo como pela PORTOFER concessionária que opera dentro do terminal do Porto de Santos. Em relação aos cronogramas de implantação, os mesmos não foram publicados.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	Os estudos ora em audiência pública assumem o modal ferroviário como base da logística terrestre dos dois novos terminais. Todavia, ao dispor sobre o tema, a Apresentação reconhece as deficiências do sistema ferroviário para fins de acesso ao Porto de Santos e, neste, para acesso aos terminais, particularmente àquele no limite da malha interna (região Macuco - Ponta da Praia). Transcreva-se, nesse sentido, trecho da Apresentação: A gestão do sistema ferroviário é bastante complexa devido a diversos fatores, destacando-se as distâncias curtas que exigem desmembramento e recomposição de composições, diversos operadores, tráfego de interferência intenso na via, etc. Como exemplo desta baixa capacidade operacional dos acessos ferroviários... . Nesse contexto, questiona-se: a) Que planos há para se alterar tanto a infraestrutura como a operação desses sistemas ferroviários? b) Esses planos e as demais discussões sobre o tema do acesso ferroviário são coordenados entre a CODESP e as concessionárias ferroviárias, bem como entre as autoridades portuárias e ferroviárias federais? c) Quais são os cronogramas relativos às intervenções no sistema ferroviário? d) Há plano específico para o período da safra? Se sim, qual seria? e) Tais planos e cronogramas são vinculantes? f) Que tipo de tratamento é previsto para o caso de haver descolamento entre esses planos e cronogramas, e aqueles imputados aos terminais ora em licitação? g) Há planos de contingência? Se sim, quais seriam?	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) foram revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	Contribuição: Esclarecer que os Editais dos Leilões para arrendamento das áreas STS14 e STS14A somente serão publicados após a modificação do atual Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto de Santos, para que nele sejam previstas as áreas STS14 e STS14A, com suas metragens corretas, vocacionadas para movimentação de carga geral. Justificativa: As minutas de Seção A determinam que: (i) a área STS14 corresponde ao	Agradecemos a contribuição. Informamos que o PDZ do Porto de Santos encontra-se em fase de alterações e deve ser publicado com as áreas dos terminais STS14 e STS14A em conformidade com os estudos apresentados.

terminal T-33; e (ii) a área STS14A corresponde ao terminal T-35. Ambos os terminais estão localizados na região do Macuco, na jusante da margem direita do Porto de Santos, e eram explorados pelo Grupo Libra. Segundo a Seção A e a Nota Técnica Conjunta de nº 13/2019 - GEINF/GENEC/GEMAB, as áreas STS14 e STS14A eram caracterizadas como instalações de movimentação e armazenagem de contêineres. Porém, após novas premissas adotadas pelo Poder Concedente (cf. Ofício nº 941/2019/GABIN-SNPTA/SNPTA), tais áreas passaram a ser vocacionadas para armazéns de celulose - carga geral. Compulsando a última versão do PDZ do Porto de Santos, datada de 22/08/19, não é possível identificar precisamente as áreas STS14 e STS14A ou os terminais T-33 e T-35 como vocacionados para movimentação de carga geral/celulose. Há apenas menção a "LIBRA 35" e "LIBRA 37" no subitem 14.3.6 do PDZ, que trata de áreas para movimentação de carga geral, containerizada ou não. Supõe-se que tais expressões façam referência aos terminais T-35 e T-37, explorados pelo Grupo Libra. Contudo, a área indicada para "LIBRA 35" (100.000 m²), que corresponderia à área STS14A, não bate com a metragem correta dessa área (34.975,0 m²). Além disso, não há menção no PDZ ao terminal T-33, que corresponde à área STS14. Sabe-se que, por força do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento PRES/32.98, celebrado em 25/06/98 entre a União, por meio da extinta SEP/PR, e Libra Terminais S.A., foram unificados os arrendamentos dos terminais T-33, T-35 e T-37,. Porém, no Acórdão nº 1.171/2018-Plenário, o TCU determinou ao então MTPA que declarasse a nulidade do Termo Aditivo de unificação (cf. determinação 9.2). Logo, não há como ter certeza se as expressões "LIBRA 35" e "LIBRA 37" referem-se, também, à área STS14, correspondente ao terminal T-33. Sabe-se que está em desenvolvimento uma nova versão do PDZ, para compatibilização com o Plano Mestre publicado em abril de 2019. Assim, requer-se que os Editais dos Leilões das áreas STS14 e STS14A só sejam publicados quando o PDZ previr de forma inequívoca as áreas STS14 e STS14A, com suas metragens corretas, vocacionadas para movimentação de carga geral. Com isso, o PDZ poderá estar adequado ao arrendamento portuário das áreas STS14 e STS14A. A presente contribuição justifica-se, pois, conforme prevê o art. 5º, parágrafo único, da Resolução Normativa nº 07/2016-ANTAQ, o regime de ocupação de áreas e instalações portuárias deverá ocorrer em total observância ao disposto no PDZ do porto organizado. Tendo em vista que o PDZ é um instrumento planejador que visa ao

		<p>estabelecimento de estratégias e metas para o desenvolvimento racional e à otimização do uso de áreas e instalações do porto organizado (cf. art. 2º, inc. XVII, Res. 07/2016-ANTAQ) e que é, ainda, de observância obrigatória, nos termos do art. 174, caput, da Constituição Federal e do art. 17, §2º da Lei nº 12.815/13, é imprescindível que se ajuste o PDZ, prevendo-se especificamente as áreas STS14 e STS14A, com suas metragens corretas, vocacionadas para movimentação de carga geral, para que, somente então, os Editais dos Leilões sejam publicados. Essa medida evitaria a ocorrência de potenciais discussões tanto na via administrativa como na judicial, além de eventuais atrasos na adjudicação do objeto ao licitante vencedor. A título de exemplo, cita-se situação ocorrida nos Leilões nº 07 e 08 (áreas STM04 e STM05, do Porto de Santarém), em que uma das licitantes (Equador) interpôs recurso administrativo alegando, dentre outros aspectos, que o PDZ não foi respeitado no momento em que se definiram as áreas a serem leiloadas. O MTPA reconheceu a inadequação do PDZ, publicou sua revogação e, no mesmo ato, aprovou um novo instrumento. A mesma empresa também ajuizou ação judicial (Processo nº 1005342-62.2018.4.01.3400), para questionar a inconsistência do PDZ frente à modelagem das áreas STM04 e STM05. Os desdobramentos foram sucessivos, o que dificultou a adjudicação do objeto dos leilões. Por fim, o TCU, no Acórdão nº 2990/2016-Plenário, determinou ao então MTPA que se abstinhasse de publicar o edital da licitação do terminal de trigo do Porto do Rio de Janeiro até fosse resolvida a questão da compatibilidade da localização do futuro terminal e o PDZ. Tal incompatibilidade se dava justamente pela questão das destinações diversas previstas para a área na licitação e no PDZ.</p>	
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	<p>Até como forma de alteração da matriz de transportes do Porto ou regional, a ferrovia é a base da logística terrestre dos dois novos terminais. Todavia a Apresentação, ao fazer o detalhamento do sistema ferroviário em questão (pg. 8), reconhece as deficiências para acesso ao Porto de Santos e, neste, para acesso aos terminais, particularmente àquele no limite da malha interna (região Macuco - Ponta da Praia). Transcreva-se, nesse sentido, trecho da Apresentação: A gestão do sistema ferroviário é bastante complexa devido a diversos fatores, destacando-se as distâncias curtas que exigem desmembramento e recomposição de composições, diversos operadores, tráfego de interferência intenso na via, etc. Como exemplo desta baixa capacidade operacional dos acessos ferroviários... : a) Que planos há para se alterar,</p>	<p>Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) foram revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.</p>

		<p>tanto a infraestrutura como a operação desses sistemas? b) Esses planos são coordenados entre a CODESP e as concessionárias ferroviárias, bem como entre as autoridades portuárias e ferroviárias federais? c) Quais são os cronogramas? d) Há plano específico para o período da safra? e) Tais planos e cronogramas são apenas previsões ou compromissos? f) Que tipo de tratamento é previsto para o caso de haver descolamento entre esses planos e cronogramas, e aqueles previstos, melhor, exigidos dos terminais ora em licitação? g) Há planos de contingência?</p>	
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>O Plano Mestre vigente (2019), recém divulgado, prevê que A demanda de exportação de celulose deve apresentar crescimento mais acelerado no curto e médio prazo (20,9% ao ano entre 2017 e 2020 e 2,1% ao ano entre 2020 e 2025) (...). Já os estudos preveem que a movimentação de celulose pelo Porto de Santos irá praticamente quadruplicar em 6 anos; entre 2018 e 2024: 2,8 Mt/ano para 10,0 Mt/ano, ou seja, uma média anual de 26%. a) Como explicar essa diferença? Pode ser entendido que, além de captar toda carga nova adicional a ser exportada, Santos ainda absorverá cargas hoje movimentadas em outros portos? b) É factível tal crescimento, tanto em termos de exportação como de capacidade logística de atendimento pelo Porto de Santos? c) A hipótese de frustração desse crescimento será base para reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos do STS-14 e STS-14A?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que após a elaboração do Plano Mestre foram identificados novos projetos de implantação de fábricas de celulose que se encontram na área de influência do Porto de Santos e que estão relacionados no item 3.2 - Demanda Macro. Em relação ao ítem C, os elementos apresentados não são suficientes para emissão de juízo de valor sobre desequilíbrio de contratos de arrendamento, ainda sim, cabe informar que o risco de demanda é do arrendatário.</p>
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>As premissas de produção de celulose na área de influência do Porto de Santos e de disponibilização de capacidade de movimentação de carga no porto consideradas nos estudos que embasam a presente consulta pública estão equivocadas. Está incorreto o entendimento que a partir de 2026 haverá demanda de 4,65 milhões de toneladas de celulose a ser atendida nas áreas STS14 e STS14A. Assim, a licitação de dois terminais de celulose ao mesmo tempo, num cenário de superdimensionamento da efetiva demanda dos terminais do Porto de Santos, resultará em indevida subutilização do bem público, com riscos à viabilidade econômica destes terminais, bem como dos terminais já existentes, tudo em detrimento de demais cargas produzidas na região de influência do Porto de Santos.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que não identificamos o embasamento técnico que justifique esta contribuição, o que inviabiliza uma análise mais detalhada.</p>
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>O jornal Valor Econômico publicou no dia 25/09/2019 matéria (enviada em anexo "Setor florestal prevê investir R\$ 32 bi até 2023 _ Agronegócios _ Valor Econômico") sobre os investimentos vislumbrados pela indústria de celulose a curto prazo no Brasil, que totalizariam 32 bilhões até o ano</p>	<p>Agradecemos a contribuição. As projeções de demanda foram analisadas com base nos instrumentos de planejamento do setor portuário e nas diretrizes da Autoridade Portuária, absorvendo assim os empreendimentos que se encontram em bom nível de</p>

		<p>de 2023, fomentados por um mercado que vem crescendo não somente no Brasil, como também no mundo todo. Dentre os projetos de oito plantas constam as unidades da Euca Energy (Mato Grosso) e LD Celulose (Minas Gerais), totalizando uma produção de 2,5 milhões de toneladas, com investimentos substanciais da ordem de R\$10 e R\$ 3,5 bilhões, respectivamente. Esse volume, entretanto, não está contemplado nos estudos de demanda divulgados pelo Edital. Outro projeto, da CRPE Holding, para Ribas do Rio Pardo, Mato Grosso do Sul, também está em andamento, com Licença de Instalação autorizada pelo órgão ambiental do estado. A planta prevê uma produção de 2,2 milhões de toneladas e deve entrar em operação no curto prazo. O Brasil tem posição privilegiada na curva de produtividade da matéria prima e espera-se, ainda, que novos projetos sejam anunciados em breve, todos eles direcionados à exportação. Nesse sentido, sugere-se ao Poder Concedente a consideração de todos os projetos em estado firme (a partir da obtenção de Licença de Instalação) para a demanda total de celulose nos terminais a serem licitados, garantindo que todas as plantas anunciadas que teriam como opção logística de exportação a zona de influência do Porto de Santos sejam contempladas nos estudos, notadamente Projeto Vanguarda da Eldorado (2024), Linha 2 da Bracell em Lençóis Paulista (2021), Euca Energy (2023), LD Celulose (2022) e o projeto da CRPE Holding, em Ribas do Rio Pardo, além, é claro, das demandas já existentes.</p>	<p>maturidade no curto e médio prazo, de forma a mitigar o risco de demanda sobre os futuros arrendatários.</p>
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>Item 3.3. - O Estudo de Mercado, assim como outros documentos, menciona migrações das movimentações dos Terminais 13 e 14 (0,72 Mt/ano) para o T32; bem como do Cais do Saboó (0,48 Mt/ano), sem, contudo, especificar para qual local. a) Esses volumes estão previstos nos respectivos estudos; seja do T32, seja do STS-14? b) Qual a destinação posterior de tais áreas? c) Qual o cronograma para tais migrações?</p>	<p>Informamos que as informações solicitadas referentes ao itens A e C estão descritas na Seção B-Estudos de Mercado, 3.3-Demanda Micro. Com relação ao item B, a destinação futura de áreas portuárias é objeto do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento-PDZ do Porto.</p>
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>Tabela 8 - Pág. 12 - O Plano Mestre do Porto de Santos vigente prevê que A demanda de exportação de celulose deve apresentar crescimento mais acelerado no curto e médio prazo (20,9% ao ano entre 2017 e 2020 e 2,1% ao ano entre 2020 e 2025) (...). Já os estudos ora submetidos a audiência pública preveem que a movimentação de celulose pelo Porto de Santos irá praticamente quadruplicar em 6 anos; entre 2018 e 2024: 2,8 Mt/ano para 10,0 Mt/ano, ou seja, uma média anual de 26%. Nesse sentido: a) Favor esclarecer o motivo da discrepância verificada nas</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que após a elaboração do Plano Mestre foram identificados novos projetos de implantação de fábricas de celulose que se encontram na área de influência do Porto de Santos e que estão relacionados no item 3.2 - Demanda Macro. Em relação ao item C, os elementos apresentados não são suficientes para emissão de juízo de valor sobre desequilíbrio de contratos de arrendamento, ainda sim, cabe informar que o risco de demanda é do arrendatário.</p>

		<p>projeções constantes do estudo de mercado do STS 14. A premissa assumida no estudo de mercado é a de que, além de captar toda carga nova adicional a ser exportada, o Porto de Santos ainda absorverá cargas hoje movimentadas em outros portos? Em caso positivo, quais os dados e informações que embasam a premissa assumida? b) Favor disponibilizar dados e informações adicionais que embasem o crescimento projetado pelo estudo de mercado, tanto em termos de exportação como de capacidade logística de atendimento pelo Porto de Santos. c) A hipótese de frustração do crescimento projetado, haverá direito a reequilíbrio econômico-financeiro do contrato do STS-14?</p>	
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>Item 3.3. - O terminal da Embraport - DPWorld passará a movimentar celulose: (i) a partir de 2021 , segundo o Estudo de Mercado; (ii) até o final de 2020 , segundo a Nota Explicativa do balanço da Fibria, referente a 2017; e (iii) segundo o jornal A Tribuna de Santos tais operações devem ser iniciadas nesta semana (de 21.out.2019). Pergunta-se: a) Quando efetivamente serão iniciadas tais operações? b) Qual a curva de crescimento prevista? c) Embora o estudo considere 3,6 Mt/ano como a capacidade do terminal, há informações de que a capacidade do terminal poderia atingir de 5 a 6 Mt/ano. Favor esclarecer qual efetivamente é a capacidade do terminal e o volume de movimentação previsto. d) Há previsão de expansão desse volume? e) A movimentação de celulose pelo terminal foi explicitamente autorizada pelo Poder Concedente ou pela Agência Reguladora? Em caso positivo, por meio de qual ato? f) A autorização para movimentação de celulose pelo terminal seguiu os ditames do § 4º, e do caput, do art. 12, da Lei nº 12.815/2013? g) Há previsão de movimentação de celulose em outros terminais fora do Porto Organizado de Santos? Se sim, qual a movimentação prevista? h) A autorização para expansão da Embraport - DPWorld ou implantação de novo terminal de celulose fora do Porto Organizado serão base para reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento do STS-14 e STS-14A?</p>	<p>A) Informamos que o estudo avaliou a demanda futura a partir do início operacional dos terminais STS14 e STS14A. B) A micro demanda dos terminais está na Seção B-Estudos de Mercado, tabela 11. C) No estudo foi considerada a disponibilização de 172.000 t de capacidade de armazenagem estática de celulose e 3,6 milhões de capacidade dinâmica a partir de 2021 pelo Terminal Uso Privado da DP World, que corresponde aos projetos em execução daquele terminal. D) Informamos que projetos de expansão fora do porto organizado não puderam ser considerados no presente estudo visto que não apresentam efetiva garantia de implementação. E) e F) Questões relacionadas as autorizações de terminais privados extrapolam o escopo da presente Audiência Pública. G) O estudo não identificou movimentação de celulose em outros terminais fora do Porto Organizado de Santos. H) Os elementos apresentados não são suficientes para emissão de juízo de valor sobre desequilíbrio de contratos de arrendamento, ainda sim, cabe informar que o risco de demanda é do arrendatário.</p>
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>Item 3.3. - O terminal da Embraport - DPWorld passará a movimentar celulose (i.e., carga objeto dos STS 14 e STS14A, a serem licitados) a partir de 2021 , segundo o Estudo de Mercado; mas, segundo informações veiculadas por A Tribuna de Santos, tais operações devem ser iniciadas imediatamente, ainda em 2019. Nesse sentido, questiona-se: a) O Contrato de Adesão dá explicita autorização para o terminal da Embraport - DP World movimentar celulose? Se sim, em qual cláusula? Se não,</p>	<p>Informamos que para fins do estudos de demanda dos terminais STS14 e STS14A não impacta se o início da operação da DP World for anterior ao previsto, visto que as operações do terminais licitados estão previstos para 2024. Ademais, questões relacionadas as autorizações de terminais privados extrapolam o escopo da presente Audiência Pública.</p>

		favor esclarecer se tal movimentação é interpretada como incluída em carga geral containerizada ou não conforme Cláusula 2ª, Subcláusula 1ª e 2ª do referido instrumento.	
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	A Seção B - Estudos de mercado ressalta a importância do planejamento da cadeia logística para o escoamento da celulose. Contudo, nota-se que não foram ponderadas na análise de viabilidade as responsabilidades da CODESP e da Portofer relacionadas à administração dos ramais ferroviários internos no Porto de Santos, que é uma etapa fundamental para a distribuição da carga entre os terminais existentes. Considerando que não existem indícios concretos de investimentos ferroviários de adequação da malha à demanda, inclusive por parte da Portofer, questiona-se de que forma o atendimento da demanda pelos terminais STS14 e STS14-A pode afetar outros terminais de outros setores (e.g. graneis vegetais) em virtude do risco de operação de terminais cuja carga (celulose) é movimentada por sistema ferroviário interno.	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) foram revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Não foram analisadas, no estudo de viabilidade, as hipóteses de eventual extensão de prazo nos terminais da NST e Rishis/Eldorado em virtude de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro. Assim, questiona-se (i) a razão da possibilidade de extensão contratual não haver sido considerada e (ii) de que forma o dimensionamento da demanda dos terminais STS14 e STS14-A, bem como do NST e Rishis/Eldorado seria afetado em caso de extensão de prazo de tais arrendamentos.	Não foram analisadas, no estudo de viabilidade, as hipóteses de eventual extensão de prazo nos terminais da NST e Rishis/Eldorado tendo em vista que foram considerados as situações contratuais atuais dessas áreas, não sendo possível nesta etapa antecipar avaliação futura de conveniência e oportunidade na prorrogação ou não destes contratos.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	O Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos, em seu Volume 1, item 5.3.17, prevê a remodelação das vias férreas no pátio do Corredor de Exportação, visando ao incremento da performance. A projeção é que as atuais 5,5 milhões de toneladas/ano por meio do encoste de 24 vagões, se transformem em 20 milhões de toneladas/ano, por intermédio do encoste de 4 composições compostas por 84 vagões diariamente. Para atender ao fluxo projetado são necessárias intervenções na malha ferroviária da margem direita, tais como (a) solução para a passagem de nível e ampliação das linhas disponíveis do Valongo; (b) revitalização da malha ferroviária no Pátio do Macuco; (c) solução para a passagem de nível da Marinha; e (d) construção de viaduto que dê acessos aos berços 37, 38 e 39, evitando que as composições sejam cortadas da atual passagem de nível 20. Diante desse cenário, questiona-se qual (i) é o estágio de implantação das referidas intervenções e/ou as alternativas vislumbradas; (ii) o	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) foram revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.

		tratamento dado nos estudos de viabilidade em Audiência que assegure a execução de tais intervenções tendo em vista a movimentação exigida para os terminais existentes e futuro; e (iii) o entendimento da ANTAQ quanto às medidas que serão necessárias para a neutralização dos impactos na operação dos terminais no caso de as intervenções não estarem finalizadas a tempo de atenderem ao fluxo acima mencionado e previsto no Plano Mestre.	
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Item 3.3: No estudo de demanda de movimentação de celulose no porto de Santos, a tabela 8 do caderno de demanda do STS14 prevê um valor de 10% a título de Segurança Operacional. Este valor não é descrito em nenhum outro local do caderno e provavelmente foi colocado a título de estudo de capacidade necessária no porto. Ao realizar o estudo de demanda a ser atendido pelo terminal (tabela 11), considerou-se que toda a demanda acima da capacidade é capturada pelos terminais. Neste estudo o "planejamento de ociosidade" de 10% é considerado. Como não se configura como demanda efetiva e sim como segurança operacional, esta premissa onera a modelagem financeira que determina os valores de arrendamento e, portanto, solicitamos revisão.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a margem de segurança operacional de 10% é um parâmetro usual no dimensionamento de terminais portuários, que visa resguardar o atendimento aos usuários no caso de picos de demanda ou melhorias no processo produtivo dos usuários.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	A tabela 11 descrita na página 15 indica a demanda a ser atendida pelos terminais STS14 e STS14A, bem como o total de capacidade dinâmica e o volume de exportação previsto para os anos de 2020 a 2030 no Complexo Portuário de Santos. Ocorre que a tabela considera uma capacidade dinâmica de movimentação de celulose pela DPW Santos de 3.600 MM tons por ano, e desconsidera que o terminal da DPW Santos já apresenta capacidade de berço e acesso para movimentar, até o fim de 2019, mais 3.400 MM tons, totalizando 7 MM tons por ano. Se considerada a capacidade dinâmica da DPW Santos em 7MM de tons por ano, somada à capacidade atual dos demais terminais de celulose (3,4MM de tons por ano), totalizando 10,4 MM de tons por ano, fica evidente a desnecessidade de destinação dos terminais STS14 e STS14A para movimentação de celulose, posto que a previsão de exportação para o Complexo Portuário até 2030 é de 10,047 MM de tons por ano. Portanto, a capacidade de 4,65 MM de tons por ano prevista para os terminais STS14 e STS14A mostra-se antieconômica e excede a exportação prevista, pelo menos, pelos próximos 10 anos.	No estudo foi considerada a disponibilização de 172.000 t de capacidade de armazenagem estática de celulose e 3,6 milhões de capacidade dinâmica a partir de 2021 pelo Terminal Uso Privado da DP World, que corresponde aos projetos em execução daquele terminal. Informamos que projetos de expansão fora do porto organizado não puderam ser considerados no presente estudo visto que não apresentam efetiva garantia de implementação.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Item 3.3 - Demanda Micro: Por que o Armazém 31 NST foi desconsiderado para operação futura, uma vez que todas	Agradecemos a contribuição e informamos que para considerar as instalações que fazem movimentação de

		as respectivas instalações são específicas para celulose?	celulose foram considerados os horizontes contratuais existentes.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Item 3.3 - Capacidade efetiva das instalações de operação: Verifica-se que a capacidade dinâmica do sistema foi dimensionada pela menor capacidade (recepção, giro, embarque). No entanto o giro de armazém limita a capacidade total do empreendimento, e é baseado no giro histórico e não no giro que se pode dar realmente do terminal, o que aparentemente buscou refletir automaticamente o atendimento das demandas dos players que estão pleiteando as operações. O giro de armazém pode ser igual a taxa de recepção ou embarque, o que for menor - a assim a capacidade do sistema é bem maior que a declarada. A autoridade portuária está subdimensionado a utilização do ativo público que poderia ser feito em somente uma instalação ao invés de duas. (Vide também seção C - Engenharia).	Agradecemos a contribuição. Informamos que as capacidades do sistema de armazenagem e recepção terrestre serão redimensionados em função de melhorias realizadas nos projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário), que foram revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Item 4.1 - Estimativa de preços dos serviços, receita unitária média: Para fins de avaliação financeira considerou-se a aplicação de preço livre de movimentação tanto para STS14 e STS14A. Foi realizada uma média dos preços praticados no mercado, considerando um desconto de 20% sem base comprobatória alguma. Na Tabela 15, o valor de preço Fibria de R\$ 54,94 considera desconto por volume em sua tarifa. O valor de R\$ 61,81/t da NST Santos considera somente operação de navios gantry, o que na prática não acontece. Ou seja, o preço de R\$ 46,92 determinado pelo modelo está subestimado e fora dos parâmetros de mercado. Esta redução de preço abaixa significativamente os valores de receita e conseqüentemente impactam no valor de arrendamento a ser pago a autoridade portuária; Os preços praticados pelo arrendatário vizinho (T32) tem valor mínimo contratual e não são de livre flutuação. As diretrizes de preço livre e com mínimo para operação do mesmo commodity, com o mesmo tipo de serviço, na mesma localidade - não trazem um desequilíbrio do mercado para os arrendatários e usuários, gerando uma concorrência desleal no porto entre os terminais?	Agradecemos a contribuição. Com relação a estimativa de preços, informamos que na média, considera-se desconto de 20% para os preços efetivos. Essa premissa foi validada a partir de consultas a empresas e a entidades sindicais representativas do setor portuário e busca refletir o poder de negociação entre clientes e terminais frente aos preços publicados. Com relação as informações do T-32 referenciadas nesta contribuição, observamos que elas estão incorretas, bem como não possível identificar concorrência desleal entre os terminais de celulose da região do Macuco.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.1 - Sistema de embarque aquaviário: Qual o racional para alocação de 30% da utilização do STS14 para o berços?	Agradecemos a contribuição. Informamos que o racional adotado foi garantir a proporcionalidade entre os três subsistemas que são avaliados no dimensionamentoda micro capacidade do terminal.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.3 - Sistema de expedição terrestre: - O projeto de licitação das áreas STS14 e STS14A não apresenta	Agardecemos a contribuição. Informamos que o estudo será revisto de forma a aborver as contribuições da Audiência

		<p>nenhum estudo de impacto no tráfego na região da margem direita do Porto de Santos, e como deverá ser feita a divisão do transporte de cargas entre os modais ferroviário e rodoviário. A ausência de estudos sobre estes impactos poderá gerar graves congestionamentos na cidade de Santos e no acesso às Rodovias Imigrantes e Anchieta (administradas pela ECOVIAS), com a realização de até 34 mil viagens de caminhões por mês na região, e aumento significativo de trens compartilhando a linha férrea já utilizada pelos demais operadores portuários da margem direita. Assim, a concessão das áreas STS14 e STS14A deveria prever a obrigação dos novos arrendatários em utilizar um número máximo de caminhões e trens utilizados no transporte da carga, bem como a forma como os modais de transporte devem ser divididos, pois a margem direito do Porto de Santos apresenta sérios problemas de trânsito e afeta os moradores locais. O projeto não especifica layout de recepção ferroviária e ramais externos para verificar factibilidade da operação assim como adequação da produtividade requerida de descarga e das manobras ferroviárias para quebras de composição. Qual garantia do sistema em operar vagões ferroviários somente com ponte rolante? Uma vez que no mercado existem vagões sider e outros tipos que não possibilitam a descarga com ponte rolante. Neste caso existe aumento de equipamentos e MDO para permitir este tipo de descarga, o que não está contemplado no modelo.</p>	<p>Pública, em especial com relação aos projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) que serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária e a inclusão do relatório de Impacto de Vizinhança. Ademais informamos que o layout apresentado no estudo é conceitual, a efetiva solução de engenharia caberá ao futuro arrendatário, com base nas capacidades e níveis de serviço projetados e nas demais obrigações de edital.</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Anexo C-2 - Investimentos Previstos: Conforme se observa na tabela do Anexo C-2, os investimentos previstos (Capex) estão subestimados, a exemplo dos valores previstos para aquisição de ponte rolante móvel, etc.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que o Capex será revisto em função do redimensionamento do terminal, derivada da revisão dos projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) e que serão analisadas as contribuições enviadas relacionadas aos valores unitários aplicados.</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>A RALCON ENGENHARIA LTDA., vem por meio desta informar que ao longo dos últimos 30 anos vêm desenvolvendo Projetos e Consultorias de Engenharia na região do Porto de Santos, em especial nas áreas que hoje são objeto deste certame licitatório de arrendamento do STS14 e STS14A, visto que um de nossos principais clientes era a empresa LIBRA TERMINAIS S.A., antiga arrendatária destas áreas. Os serviços de engenharia prestados pela RALCON à arrendatária anterior das áreas do STS14 e STS14A foram basicamente: • Projetos e Gerenciamento de Obras de Reforço das Estruturas Marítimas dos Cais; • Gerenciamento da Recuperação de Estacas Danificadas do Cais; Assim sendo, a RALCON</p>	<p>Não teria como não publicar isso?</p>

		se coloca à disposição da ANTAQ e dos Licitantes Interessados em participar deste Certame para possíveis esclarecimentos de dúvidas sobre as condições técnicas de implantação dos terminais de celulose nestes locais. Atenciosamente, Maurício Fernandes A. Couto RALCON ENGENHARIA LTDA www.ralcon.com.br	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Para que seja possível uma performance de recepção ferroviária suficiente para o atendimento aos volumes, deverão ser definidos itens mínimos de SLA junto à Portofer compatíveis com o requisitado para o atendimento dos volumes projetados : <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidade de atendimento ferroviário 24 horas por dia e 7 dias por semana; • Disponibilidade de pelos menos 2 frentes de manobra (locomotiva + maquinista + manobrador) para posicionamento dos vagões carregados e formação do trem vazio (uma no comando do trem e outra na cauda); • Tempo máximo de manobra de posicionamento de vagões carregados no terminal (a partir do fim da circulação no pátio Santa): 1 hora; • Tempo máximo de manobra de retirada de vagões vazios do terminal (a partir da liberação dos vagões vazios pelo terminal até a liberação do pátio de apoio - Macuco): 2.5 horas; • Mínimo de pares de atendimentos médios diários (posicionamento + retirada): 1 par; Caso estes itens não sejam atendidos, haverá risco da performance de recepção ferroviária ser insuficiente para descarga de todo o volume projetado.	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Para que o futuro arrendatário tenha garantia de chegada de trens ao seu respectivo terminal, a Portofer deverá garantir um direito de passagem de pelo menos 2 faixas de circulação médias diárias (chegada + saída do trem). Caso este item não seja atendido, existirá o risco dos trens não conseguirem acesso até o terminal.	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Deverá ser obrigatório o funcionamento das operações de descarga ferroviária dos terminais 24 horas por dia, 7 dias por semana, de maneira a garantir que não haverá atraso na descarga de vagões disponibilizados para a mesma. Caso seja mantida a operação 12 horas por dia e 6 dias por semana, pelo menos 25% do volume não será atendido.	Agradecemos a contribuição. A princípio não foram identificados gargalos especificamente quanto ao descarregamento ferroviário, mas relacionados às operações ferroviárias do sistema como um todo. Assim, em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Para que seja possível uma performance de recepção ferroviária suficiente para o atendimento aos volumes, deverão ser definidos itens mínimos de SLA junto à Portofer compatíveis com o requisitado para o atendimento dos volumes projetados : <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidade de atendimento 	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.

		<p>ferroviário 24 horas por dia e 7 dias por semana; â€¢ Disponibilidade de pelos menos 2 frentes de manobra (locomotiva + maquinista + manobrador) para posicionamento dos vagões carregados e formação do trem vazio (uma no comando do trem e outra na cauda); â€¢ Tempo máximo de manobra de posicionamento de vagões carregados no terminal (a partir do fim da circulação no pátio Santa): 1 hora; â€¢ Tempo máximo de manobra de retirada de vagões vazios do terminal (a partir da liberação dos vagões vazios pelo terminal até a liberação do pátio de apoio - Macuco): 2.5 horas; â€¢ Mínimo de pares de atendimentos médios diários (posicionamento + retirada): 1.5 pares; Caso estes itens não sejam atendidos, haverá risco da performance de recepção ferroviária ser insuficiente para descarga de todo o volume projetado.</p>	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Consideramos subdimensionada a eficiência operacional ferroviária de 60%, citada na página 05 da seção C - Engenharia de ambos terminais. Orientamos considerar no mínimo um fator de 75%.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que não identificamos embasamento técnico que justifique esta contribuição, o que inviabiliza uma análise mais detalhada. De toda forma, em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Para que os futuros arrendatários tenham garantia de chegada de trens aos seus respectivos terminais, deverão ser garantidas as seguintes soluções para os limitadores de capacidade/conflitos encontrados atualmente na área portuária (malha Portofer): â€¢ Construção de uma linha adicional entre os pátios do Valongo e Santa, atualmente duplicado; â€¢ Eliminação da interferência do acesso rodoviário em todo o trajeto do trem para estes terminais, desde o Valongo até o pátio do Macuco (passagens em nível); â€¢ Remodelação do pátio do Macuco de maneira a garantir no mínimo 3 linhas de pelo menos 1.600 metros úteis cada para apoio aos terminais da Ponta da Praia sem fracionamento dos trens, garantindo que não haverá interferência destes com as linhas que irão apoiar os terminais do Macuco (adensamento do Macuco); â€¢ Remodelação dos ramais ferroviários dos terminais da Ponta da Praia de maneira a garantir o recebimento completo de trens de 1.500 metros úteis, ainda que fracionado, e recapacitação do sistema de descarga destes mesmos terminais. Caso estes itens não sejam atendidos, fica comprometida a capacidade de acesso dos trens aos terminais.</p>	<p>Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.</p>

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Para que os futuros arrendatários tenham garantia de chegada de trens aos seus respectivos terminais, deverão ser garantidas as seguintes soluções para os limitadores de capacidade/conflitos encontrados atualmente na malha ferroviária sob concessão da MRS Logística na região do Valongo: <ul style="list-style-type: none"> • Extinção do cruzamento entre trens vazios e carregados da Rumo e da VLI que ocorre atualmente na altura do km 3; • Construção de ligações independentes entre as linhas 17 e 9, linhas 15 e 7, linhas 13 e 5, linhas 11 e 3. Caso estes itens não sejam atendidos, fica comprometida a capacidade de acesso dos trens aos terminais. 	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Para que seja possível uma performance de recepção ferroviária suficiente para o atendimento aos volumes, deverá ser exigido um layout ferroviário que garanta: <ul style="list-style-type: none"> • 3 linhas de acesso de pelo menos 1.580 metros úteis para uso exclusivo dos terminais de celulose (incluindo T31 e T32), dado que o atendimento aos terminais em licitação têm interferência com o atendimento dos demais terminais do Macuco, e 1 linha de pelo menos 1.580 metros úteis para uso compartilhado dos mesmos terminais de celulose e o T-Grão; • AMV's de entrada (sentido de circulação do trem carregado) para as quatro linhas mencionadas próximos a região da Marinha, em posição tal que a entrada dos trens para os terminais ocorra sem fracionamento e não interfira na operação do terminal T-Grão. Caso este item não seja atendido, deverá ser garantida janela de atendimento para passagem dos trens de celulose, com interrupção da operação do T-Grão; • Travessões que permitam entrada do trem em quaisquer dos terminais de celulose (inclusive T31 e T32) por qualquer uma das quatro linhas mencionadas; • AMV's de saída (sentido de circulação do trem carregado) pelo menos nas duas linhas mais próximas às linhas do pátio Macuco, na região do Terminal 35, garantido que ambas serão linhas ativas; Caso estes itens não sejam garantidos, haverá risco da performance de recepção ferroviária ser insuficiente para descarga de todo o volume projetado. Caso sejam recebidos trens maiores que 1.530 metros, deverá ser garantido pela Portofer uma linha para aguardo dos vagões excedentes sem impactar o atendimento aos demais terminais. 	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Para que não haja restrição de acesso a malha portuária (Portofer) e terminal de nenhum dos ativos ferroviários mais utilizados atualmente pelas ferrovias, deverá ser garantido pela Portofer e pelo arrendatário a compatibilidade entre as	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.

		<p>infraestruturas, ferroviárias ou não, com os parâmetros de peso/eixo, raio de curva, gabaritos horizontal e vertical dos ativos mencionados (locomotivas de 195 toneladas e 23 metros de comprimento, vagões com até 130 toneladas e 24 metros de comprimento). Caso este item não seja atendido, haverá risco da performance de recepção ferroviária ser insuficiente para descarga de todo o volume projetado.</p>	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Para que todo o sistema tenha a capacidade necessária para atendimento dos volumes deste terminais, deverá ser exigido um layout ferroviário dos ramais internos que garanta encoste de todos os vagões dentro do armazém de cada terminal (ainda que fracionado). Caso estes itens não sejam atendidos, haverá risco da performance de recepção ferroviária ser insuficiente para descarga de todo o volume projetado.</p>	<p>Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Deverá ser garantido pelos futuros arrendatários que a entrevista considerada nos ramais ferroviários internos será de pelo menos 4.55 metros e permitirá a circulação segura de operadores dos terminais entre vagões posicionados em linhas adjacentes. Caso este item não seja garantido, haverá risco de segurança para os operadores e/ou redução da performance de recepção ferroviária necessária ao atendimento dos volumes de cada terminal, caso seja impedido o posicionamento de vagões em linhas adjacentes.</p>	<p>Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>A composição dos Investimentos previstos no Anexo C-2 do EVTEA STS14 - Seção C - Engenharia, não aborda o Item Sistema de Combate a Incêndio. Destaca-se que, nos termos do Decreto Estadual: 63.911/18 - Instrução Técnica: 09/19 - anexo B, é obrigatória a existência de Sistema de Combate a Incêndio para a obtenção do AVCB - Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros, documento que certifica que a edificação ou área de risco atende às exigências quanto às medidas de segurança contra incêndio. Conforme orçamentos anexos feitos para o Terminal STS14A, a média de custo estimada é de R\$5.124.000,00. A média foi calculada a partir do valor de R\$3.693.000, proposto pela empresa A, e R\$6.555.000, proposto pela empresa B, conforme orçamentos enviados como anexo. Considerando-se a proporção pela área de 88% deste valor para o Terminal STS14, sugere-se R\$4.509.000,00 (quatro milhões, quinhentos e nove mil reais) como valor do investimento. Sugere-se, portanto, a revisão dos Investimentos Previstos - Anexo C-2, para que inclua o</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O capex será revisado de forma a atender a legislação estadual.</p>

		Sistema de Combate a Incêndio, considerando sua obrigatoriedade, para que a previsão dos investimentos esteja mais próxima à realidade.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Considerando que o comprimento do Armazém é de 218m, e que o limite de tamanho da ponte rolante é de 30m, verifica-se a necessidade de implantação de 08 pontes rolantes para atingir as metas operacionais do terminal - ou seja, uma a mais do que as 07 pontes consideradas no EVTEA. Seria possível também conceber um projeto alternativo, separando as pontes de recepção, armazenagem e expedição, o que também resultaria na necessidade de implantação de 08 pontes rolantes, projeto este que foi considerado para os orçamentos. Conforme orçamento solicitados e enviados como anexo, chega-se ao valor médio de R\$15,68 milhões, considerando o valor proposto pela empresa A, empresa que detém a tecnologia de pontes automatizadas e que garante a eficiência do terminal, de R\$20,5milhões, e o valor proposto pela empresa B, que não detém tecnologia de automação, de R\$10,86 milhões. A diferença de valor bastante é significativa para os R\$1.064.934 considerados como valor total de investimentos em pontes rolantes que consta no Anexo C-2 - Investimentos Previstos do EVTEA STS14. Sugere-se, portanto, a revisão dos Investimentos Previstos - Anexo C-2, para que esteja mais próximo à realidade.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o capex será revisto em função do redimensionamento do terminal, decorrentemente da revisão dos projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário).
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	A estimativa dos investimentos não levou em consideração os investimentos necessários a título de fundação do armazém, e, especialmente, não considerou a necessidade de que a fundação sustente pontes rolantes. Considerando as características básicas da fundação para edificação do armazém de estocagem expostas abaixo, é imprescindível a realização de investimentos nesse aspecto: - Área Edificada do Armazém: 23,980 m²; - Fundação constituída por estacas metálicas, blocos e vigas em concreto armado; - Suportação da estrutura do armazém, com 08 Pontes rolantes em trilhos com capacidade para 40t cada. Conforme orçamento solicitados a empresas de engenharia especializadas em fundações, e enviados como anexo, tem-se um valor médio de R\$93,36 milhões, considerando o valor proposto pela empresa A, de R\$85 milhões, o valor proposto pela empresa B, de R\$97,6milhões, e o valor proposto pela empresa C, de R\$97,5 milhões. Uma vez que o STS14 tem 77,85% da área do STS14A, considera-se o valor de R\$ 72,68 milhões. Sugere-se a inclusão dos custos de fundação do armazém, em revisão dos Investimentos Previstos - Anexo C-2, para que esteja mais próximo a	Agradecemos a contribuição. Informamos que o armazém será redimensionado em função das revisões de projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário).

		realidade.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Considerando (i) as restrições às manobras intermediárias já vivenciadas por arrendatárias no Porto de Santos e (ii) que o arrendamento do STS14 e STS14A, que exige conexão ferroviária, irá ampliar a movimentação de cargas e o encoste de composições e, portanto, poderá agravar tais restrições ao afetar a descarga nos terminais da margem direita, questiona-se (a) qual será o desenho das linhas de conexão ferroviária e suas configurações de modo a evitar qualquer restrição; (b) qual o tratamento dado pela ANTAQ nos estudos com relação à conexão ferroviária aos terminais STS 14 e 14A a fim de não agravar ainda mais os impactos nas manobras intermediárias envolvendo os terminais da margem direita; e (c) no caso desta Agência não entender possível afastar o risco de agravamento, qual a solução vislumbrada no âmbito do processo licitatório e da execução contratual dos terminais impactados	Agradecemos a contribuição. Informamos que em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Considerando (i) o cenário atual e o histórico de limitação de capacidade da malha ferroviária da margem direita, que dá acesso aos terminais de grãos e (ii) a ausência de informações concretas sobre a efetivação de intervenções por parte da Portofer para fazer frente às necessidades dos atuais arrendatários, questiona-se se o parâmetro de descarregamento ferroviário de uma composição contendo 67 vagões, com 88 toneladas cada um, no período máximo de 7 horas, está de acordo com a capacidade da malha férrea da margem direita.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o tempo de descarregamento decorre principalmente dos modernos equipamentos que foram considerados no sistema de recepção ferroviário, via pontes rolantes. Ademais, em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Considerando que (i) a logística de celulose para os terminais STS14 e 14A ocorre pelo modal ferroviário e pelo modal rodoviário, apenas como contingência; e (ii) para viabilizar eventuais acessos rodoviários é imprescindível a implantação de viaduto de acesso da passagem de nível do Gate 18 (antiga entrada do terminal da Libra), eliminando o conflito existente e permitindo o escoamento da demanda para os berços 37, 38 e 39, questiona-se quais as alternativas que serão adotadas para que seja possível a logística pelo modal rodoviário, a fim de evitar a saturação do modal ferroviário.	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Considerando (i) a atual localização das instalações do Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM) e da empresa Lanchas Fabiana, (ii) que no âmbito da prorrogação contratual da Libra Terminais tais instalações seriam realocadas pela referida arrendatária em função da construção de um novo berço (interligando o berço 36 no	Agradecemos a contribuição. Informamos que em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.

		37) e (iii) que no atual cenário tal realocação não será realizada, questiona-se qual o tratamento será dado a tais instalações (NEPOM e Lanchas Fabiana) para evitar o seu isolamento e o conflito no acesso pelas linhas férreas.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	A Seção C - Estudo de Engenharia prevê a recepção e operação de 98 vagões por dia no STS14 (capacidade de recepção de 3,2 milhões de toneladas por ano) e 106 vagões por dia no STS14-A (capacidade de recepção de 3,4 milhões de toneladas por ano). De outro lado, não foi avaliado se a infraestrutura ferroviária interna no porto organizado tem disponibilidade para atendimento da capacidade de recepção do terminal, de modo que o estudo se limita a declarar a existência do acesso ferroviário. Nesse sentido, favor esclarecer quais foram os parâmetros de dimensionamento deste incremento de carta na infraestrutura ferroviária interna do Porto de Santos, considerando a necessidade de se conciliar as demandas de outros terminais, como por exemplo, os de graneis vegetais, que também dependem do modal ferroviário.	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	a) A área relativa ao T32 foi licitada já com a previsão de adensamento da retroárea do Macuco. Ou seja, já há previsão para tanto no contrato de arrendamento. Essa previsão será mantida / cumprida? b) Há previsão para que o T29 adense a retroárea? c) Caso se confirme o adensamento do T32, e caso não se confirme o adensamento do T31, quais serão os impactos relativo ao atendimento ferroviário do T31? Como pretende-se mitigar esses impactos? d) Caso tanto o T29, como o T32 adensem a retroárea, quais serão os impactos relativo ao atendimento ferroviário do T31? Como pretende-se mitigar esses impactos?	Com relação aos contatos existentes uma das premissas consideradas no estudo é o cumprimento dos contratos. Com relação aos eventuais adensamentos de áreas, esses decorrem dos projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) na região do Macuco, que serão revisados em função das contribuições da Audiência Pública.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Os estudos preveem um aumento dos giros anuais de cerca de 11% (23,48 para 26), e uma redução de custos da ordem de 20% (para R\$ 46,92). Nesse sentido, questiona-se: a) Trata-se apenas de parâmetros para cálculo ou de uma obrigação contratual que será aferida? b) O não atingimento desses índices por fatores exógenos ao terminal será considerada causa para reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento?	Agradecemos a contribuição. Informamos que os itens referenciados são parâmetros de cálculo. Os elementos apresentados não são suficientes para emissão de juízo de valor sobre desequilíbrio de contratos de arrendamento, ainda sim, cabe informar que o preço estimado para operação de celulose e o giro do terminal estão alocados na matriz de risco do arrendatário.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	As instalações destinadas ao STS-14 serão utilizadas durante o processo licitatório para movimentação de cargas? Em caso positivo: a) para que tipo de cargas? Inclui celulose? b) qual instrumento será utilizado para formalizar o uso temporário da área? Essa destinação temporária será	Agradecemos a Contribuição. Informamos que durante o processo licitatório a utilização das áreas não é escopo do estudo ora em apreço. As áreas serão disponibilizadas ao futuro arrendatário posteriormente à celebração do contrato, nos termos do edital.

		precedida de licitação? c) quais serão as configurações logísticas a serem adotadas, levando em consideração que o edital prevê 3 (três) anos para implementação das intervenções previstas e necessárias em cada Terminal (STS 14 e STS14A)?	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Item 2.3. - a) Do estudo da EPL ora sob audiência pública não consta a construção de um viaduto, como há muito planejado para melhoria do acesso rodoviário ao Porto de Santos. A construção do viaduto é de suma essencialidade para viabilização do acesso rodoviário ao Porto de Santos e a planejada implantação do Cluster de Celulose apenas reforça a necessidade de sua implantação. Nesse particular, a CODESP tem se posicionado publicamente em favor da continuidade da construção do viaduto, conforme destacado em reuniões ocorridas nos dias 4, 11 e 22 de outubro de 2019, que contou com a participação da ABTP. Dessa forma, pergunta-se: quais exatamente são os planos e cronogramas relativos à construção do viaduto? b) Quais serão os impactos na Passagem em Nível da Marinha (e suas implicações para todos os usuários da região portuária) caso as soluções de acesso rodoviário (viaduto) não estejam implantadas? Quais as medidas de mitigação de tais impactos? c) Favor esclarecer qual é o posicionamento das autoridades do setor portuário em relação à implantação do viaduto, tendo em vista a divergência entre manifestações da CODESP e os estudos da EPL ora em audiência pública. d) Favor esclarecer quais são os pontos de divergência entre os estudos da RUMO e os estudos da EPL no tocante à utilização das linhas férreas para celulose, bem como a solução a ser adotada. e) PORTOFER/RUMO, para atendimento da nova demanda agregada, consideram essencial a construção de uma 3ª linha e de um Buffer no Valongo, e a eliminação de todas as passagens de nível, restando, apenas, aquela em frente da Capitania dos Portos. Favor informar a previsão temporal para efetivação dessas medidas. f) Os estudos ora sob audiência pública preveem 3 (três) linhas internas, de 500m cada, nos novos terminais. A PORTOFER/RUMO enfatiza a necessidade de elas existirem, tal como previsto no EVTEA. Todavia o Plano de Negócios do T32 (Suzano) foi elaborado levando em consideração 2 (duas) linhas internas. Qual das orientações prevalecerá? g) Está previsto a implantação de Pátio Ferroviário no Macuco? h) Está previsto adensamento das retroáreas por parte do T31 e do T32 em função dos ajustes de traçado ferroviário? i) Favor esclarecer se o layout com novo arranjo para as linhas ferroviárias apresentado em reunião entre ABTP e CODESP no dia 22</p>	Agradecemos a contribuição. Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.

		de outubro de 2019, que contempla o alinhamento dos terminais (T31, T32, STS 14 e STS 14A), é definitivo. Em caso positivo, favor informar se há ato oficial de autoridade governamental aprovando layout.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	a) Caso o viaduto previsto não seja implantado antes do início das operações dos dois novos terminais (STS 14 e STS 14 A), como será mitigado o impacto sobre o fluxo rodoviário? b) Ferrovia é a base da logística terrestre dos dois novos terminais, ao contrário das operações antigas desenvolvidas pela Libra no STS 14 e STS 14A. Estão previstos 98 vagões/dia no STS-14 e 106 vagões/dia no STS-14A. Ou seja, mais de 1 composição por dia. A PORTOFER/RUMO terá capacidade para atender o fluxo de cargas no curto prazo? Em caso positivo, favor especificar as premissas que comprovam a capacidade de atendimento e/ou as medidas que serão adotadas para assegurar a existência de capacidade de atendimento ao fluxo de cargas. c) Em caso negativo, favor esclarecer como haverá compatibilização entre demanda e oferta. d) Na hipótese de uso das instalações paralelamente ao processo licitatório, como se prevê compatibilizar os fluxos? e) Que plano de contingência é previsto para a hipótese de não construção de uma 3ª linha e de um Buffer no Valongo, e a readequação de todas as passagens de nível?	Agradecemos a Contribuição. Informamos que durante o processo licitatório a utilização das áreas não é escopo do estudo ora em apreço. As áreas serão disponibilizadas ao futuro arrendatário posteriormente à celebração do contrato, nos termos do edital. Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.1. - Os navios destinados ao T-31 e T-32 poderão utilizar o pool de berços ? Em caso positivo, poderão usufruir da prioridade ou preferência de atracação?	Agradecemos a contribuição. Informamos que os navios dos terminais T-31 e T-32 poderão usufruir os berços do pool de celulose. Ademais, para a regulamentação da prioridade de atracação deve ser consultado o Regulamento de Exploração Portuária-REP.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Contribuição: Alteração do layout das áreas STS14 e STS14A, definidos nas minutas de 'Seção C - Engenharia', para solucionar o problema do gargalo de recepção ferroviária e do acesso rodoviário, e prevendo-se a metragem e capacidade de movimentação similares para as duas áreas. Justificativa: Conforme indicado no parágrafo 75 da Nota Técnica Conjunta nº 13/2019 - GEINF/GENEC /GEMAB, o incremento de carga de celulose na região do Macuco pode ser atendido, com bom nível de serviço, "via melhorias no Projeto de Adensamento Ferroviário e adequações no projeto de viaduto rodoviário, que estão atualmente com a Autoridade Portuária". Disto se extrai que o bom desempenho das Atividades e o atingimento à Movimentação Mínima Exigida poderão ser diretamente prejudicados caso não sejam executadas obras de infraestrutura ferroviária e rodoviária dentro da área do	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.

Porto Organizado necessárias para a recepção de celulose das áreas STS14 e STS14A. A capacidade esperada para as áreas STS14 e STS14A, prevista nas minutas de 'Seção D - Operacional'™, não considera a necessidade de resolução dos seguintes gargalos: (i) recepção ferroviária, que existe não somente nas áreas STS14 e STS14A, mas também na chegada ao Porto de Santos, na região conhecida como Valongo e no trecho conhecido como Santa, que necessitarão de intervenções para permitir que os trens destinados às áreas STS14 e STS14A possam acessá-las; e (ii) recepção rodoviária, haja vista a falta de acesso rodoviário às áreas STS14 e STS14A. Além disso, o layout original das áreas STS14 e STS14A não contempla passarelas ligando a avenida Mario Covas às áreas STS14 e STS14A. Para solução do problema de acesso ferroviário, propõe-se alteração do layout das áreas STS14 e STS14A, prevendo: (i) maior disponibilidade de linhas ferroviárias destinadas a celulose, externas aos armazéns, para garantia da disponibilidade de malhas para encoste e desmembramento das locomotivas, bem como da independência de operação e recepção ferroviária entre os armazéns; e (ii) que haja, ainda, linhas internas ao armazém de forma que seja possível alocar o trem-tipo por completo nas instalações da arrendatária, sem a necessidade de manobras e desmembramentos concomitante à operação de descarregamento, dirimindo, inclusive, interferências operacionais entre terminais nas malhas externas. Para a solução do problema do acesso rodoviário, propõe-se a execução de via longitudinal ao conjunto dos armazéns 30, 31, 32, STS14 e STS14A, com interligação elevada - viaduto - para a Avenida Mário Covas, na altura do atual viaduto projetado para o Adensamento do Macuco. Para além disso, propõe-se que as metragens das áreas STS14 e STS14A sejam similares, de modo a evitar que uma das áreas seja mais atrativa aos licitantes, prejudicando, com isso, a competitividade no Leilão para o arrendamento da outra área. Com isso, propicia-se melhores condições para que a ANTAQ obtenha a proposta mais vantajosa em ambos os Leilões, o que, como já afirmado acima, consiste em um dos fins maiores da licitação, conforme previsto no art. 3º da Lei Federal nº 8.666/93. Por fim, considerando as necessárias modificações sugeridas e o significativo encarecimento do projeto, em que pese o aumento de volumes, entende-se que o prazo de concessão deve se estender de modo a garantir a viabilidade do projeto, com maior atratividade no Leilão, e a adequada remuneração da Autoridade Portuária.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2 - O Terminal possui conexão rodoviária e está localizado ao lado das linhas férreas do Porto Organizado na região do Macuco, com possibilidade de conexão ferroviária. - No que concerne ao acesso rodoviário, há discussões acerca da manutenção do viaduto (em construção, mas atualmente paralisado), como meio principal de acesso rodoviário à Av. Ismael Coelho de Souza, justamente para atendimento aos terminais compreendidos entre o T-29 e os novos terminais que farão parte do cluster de celulose. Nesse sentido, para que haja clareza acerca do acesso rodoviário mencionado nos EVTEAs, questiona-se: (i) a construção do viaduto será mantida? Em caso positivo, a construção seguirá conforme o projeto original ou o projeto será revisado? (ii) a documentação relativa ao arrendamento do terminal STS 14 será revisada antes da abertura da licitação para contemplar movimentação mínima de cargas recepcionadas pelo acesso rodoviário?	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.3 - Apesar de o estudo de engenharia afirmar que a recepção de cargas pelo modal rodoviário ocorrerá somente em contingências, não há previsão de limites ou medidas de controle e mediação para acesso adequado a todas as operações. Nesse sentido, questiona-se: o sistema de agendamento será adequado com parametrizações mínimas para as áreas?	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	A análise das obrigações imputadas à futura Arrendatária revelou que os investimentos previstos pelo contrato e seus estudos foram subestimados - seja por considerar valores que não correspondem à realidade, seja por se omitir completamente com relação a investimentos que serão necessários para a implementação e operação do terminal. Essa situação pode gerar inúmeros problemas, que vão desde questionamentos por parte do Tribunal de Contas da União até a configuração de uma situação insustentável de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, prejudicial a todos os envolvidos. Considerando a necessidade de que a previsão dos investimentos seja a mais próxima possível da realidade, bem como a complexidade do objeto do contrato, requer-se que os investimentos previstos sejam revisados e adequados, sob pena de que o contrato se torne inexecutável.	Agradecemos a contribuição e informamos que o Capex será revisado em função do redimensionamento do terminal, derivada da revisão dos projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) e que serão analisadas as contribuições enviadas relacionadas aos valores unitários aplicados.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Tanto as minutas de contrato de arrendamento, como as seções de engenharia e operacional dos EVTEAs, não detalham a movimentação rodoviária de cargas, tampouco o acesso e utilização de vias existentes. Nesse sentido,	Não acolhida. Contudo, os questionamentos serão analisados.

		questiona-se: (i) há alguma ação ou medida prevista, para além da discussão acerca da manutenção da construção do viaduto, para adequação deste fluxo viário? Se sim, qual(is) é(são) ela(s)? Em quais documentos e informações estão amparadas?; (ii) O trânsito continuaria em duplo sentido?	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2: Na tabela do Anexo C-2 são apresentados custos, engenharia e administração e contingências. Entende-se que sobre os custos deverão ser apresentados o BDI, já que as obras serão realizadas por empresas contratadas e as empresas terão custos com riscos, seguros, administração local, mobilização e desmobilização de pessoal e equipamentos, instalação e manutenção do canteiro de obras, lucro, tributos. Solicitamos inclusão destes custos de BDI na modelagem econômica, caso contrário, inegavelmente os valores de execução serão superiores aos utilizados nos editais.	Agradecemos a contribuição. Informamos que os custos de BDI já estão contemplados nos itens constantes do capex.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.4.2: Destaca-se que a efetiva solução de engenharia caberá ao futuro arrendatário, com base nas capacidades e níveis de serviço projetados e nas demais obrigações de edital. Solicitamos inclusão destes custos de projetos na modelagem econômica, caso contrário, inegavelmente os valores de execução serão superiores aos utilizados nos editais.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo busca avaliar os investimentos mínimos a serem realizados pelo futuro arrendatário.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2: As áreas previstas para os armazéns não atendem às capacidades mínimas previstas, estáticas e dinâmicas. Para atendimento precisaria-se de armazéns com dimensões superiores, aproximadamente 470m x 100m (ocupando área remanescente), sendo que a ampliação das áreas construídas implicará em aumento nos investimentos previstos na modelagem econômica.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o capex e as dimensões do terminal serão revistos em função da revisão dos projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário).
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2: Solicitamos a disponibilização dos projetos utilizados na balização das análises financeiras referentes às instalações hidrossanitárias, elétricas (iluminação armazém, iluminação do pátio e subestação) e de segurança, tendo em vista que os valores estão claramente subdimensionados. Tais informações podem alterar de forma bastante significativa os valores considerados na modelagem econômica.	Agradecemos a contribuição. Informamos que, conforme consta na Seção C, o Arrendatário se comprometerá e será exclusivamente responsável por todos os estudos técnicos, incluindo, mas não se restringindo, às investigações de campo, aos estudos de viabilidade, aos projetos conceituais e finais, aos documentos de planejamento e aos documentos de licitação/construção referentes às benfeitorias propostas.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2: Solicitamos a apresentação detalhada da composição dos custos unitários apresentados no Anexo C2. Tais informações podem alterar de forma significativa os valores considerados na modelagem econômica.	Agradecemos a contribuição. Informamos que os custos unitários estão referenciados nas Notas Técnicas Conjuntas nº 13 e 14 GEINF/GENEC/GEMAB de 2019.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2: Os documentos disponibilizados não trazem estudos e projetos necessários à elaboração da proposta. Por exemplo, no Anexo C-2 - "Investimentos Previstos" são previstos custos com dragagem e aprofundamento e reforço estruturado do cais faltando os detalhes técnicos para que se possa orçar os valores apresentados. Solicitamos a apresentação dos mesmos, com risco de oneração na modelagem econômica para as obras previstas.	Agradecemos a contribuição. Informamos que, conforme consta na Seção C, o Arrendatário se comprometerá e será exclusivamente responsável por todos os estudos técnicos, incluindo, mas não se restringindo, às investigações de campo, aos estudos de viabilidade, aos projetos conceituais e finais, aos documentos de planejamento e aos documentos de licitação/construção referentes às benfeitorias propostas.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.1: De acordo com a seção C - Engenharia, página 02, nota de rodapé que referencia as atuais nomenclaturas oficiais dos berços compreendidos no "pool de Celulose", o pool inicia-se no cabeço 300, cerca de 75 m antes do cabeço 303 (referenciado no corpo do texto como início do pool) e de acordo com os comprimentos de berço informados, finaliza próximo ao cabeço 338 e não 328, conforme descrito. Isto diverge da informação disponibilizada nos itens 40/41/42, que define o pool de celulose entre cabeços 303 - 333. O comprimento do píer do cabeço 300 - 303 e do cabeço 333 - 338 será disponibilizado para o Pool Celulose? Qual o calado dos trechos?	Agradecemos a contribuição. Informamos que os berços que serão utilizados pelos futuros arrendatário serão reanalisados em função do redimensionamento do terminal decorrente da revisão dos projetos de acessos terrestres (rodoviário/ferroviário). Ademais informamos que os terminais existentes de celulose da região do Macuco integram a análise de acessibilidade terrestre e aquaviária dos terminais que serão licitados.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.4: O edital não prevê nenhum tipo de intervenção/reforma do escritório existente, no entanto, dada a condição atual da edificação e o prazo para início da operação do terminal, será necessário realizar intervenções no imóvel, devendo-se considerar no orçamento valores para a sua reforma. Existe, portanto, risco de ampliação dos investimentos previstos na modelagem econômica.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a edificação encontra-se em estado adequado para utilização e o estudo busca avaliar os investimentos mínimos a serem realizados pelo futuro arrendatário.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 4.4.1: Solicitamos a planta sinalizando a área de 7,9 mil m ² a ser demolida/pavimentada. Em levantamento preliminar, estimamos que será necessária pavimentação de aproximadamente 13 mil m ² , que impactará em custos e prazos adicionais aos propostos nos editais.	Agradecemos a contribuição. Informamos que, conforme consta na Seção C, o Arrendatário se comprometerá e será exclusivamente responsável por todos os estudos técnicos, incluindo, mas não se restringindo, às investigações de campo, aos estudos de viabilidade, aos projetos conceituais e finais, aos documentos de planejamento e aos documentos de licitação/construção referentes às benfeitorias propostas.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 4.4.1: Solicitamos projeto de retirada de interferências, tais como: torres de iluminação, sistema de cabeamento enterrados, fibra ótica, cercas, muros e bacia de contenção (STS14). Não identificamos que o investimento necessário para retiradas destas interferências tenha sido contemplado na análise de viabilidade, caso confirmado, haverá aumento nos investimentos previstos na modelagem econômica.	Agradecemos a contribuição. Informamos que, conforme consta na Seção C, o Arrendatário se comprometerá e será exclusivamente responsável por todos os estudos técnicos, incluindo, mas não se restringindo, às investigações de campo, aos estudos de viabilidade, aos projetos conceituais e finais, aos documentos de planejamento e aos documentos de licitação/construção referentes às

			benfeitorias propostas.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.1: Solicitamos os relatórios técnicos que confirmem os escopos de dragagem e reforço do cais para aprofundamento do calado do píer, além das informações de batimetria entre os berços 313 a 338. Tais informações podem alterar de forma bastante significativa os valores considerados na modelagem econômica.	Agradecemos a contribuição. Informamos que, conforme consta na Seção C, o Arrendatário se comprometerá e será exclusivamente responsável por todos os estudos técnicos, incluindo, mas não se restringindo, às investigações de campo, aos estudos de viabilidade, aos projetos conceituais e finais, aos documentos de planejamento e aos documentos de licitação/construção referentes às benfeitorias propostas.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2: Não identificamos que o investimento necessário para implantação do Sistema de Prevenção e Combate a Incêndio tenha sido contemplado na análise de viabilidade. Caso esteja, haverá aumento nos investimentos previstos na modelagem econômica.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o sistema de combate a incêndio será considerado na revisão do capex.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	A PORTOFER TRANSPORTE FERROVIÁRIO LTDA (PORTOFER), pessoa jurídica de direito privado, com sede na Avenida Eduardo Pereira Guinle, S/N, Setor Sul, Armazém XII, na cidade de Santos, Estado de São Paulo, inscrita no CNPJ sob o nº 03.835.338/0001-51, vem apresentar as suas contribuições e sugestões para o aprimoramento dos estudos que subsidiarão a realização de certame licitatório referentes aos arrendamentos para movimentação e armazenagem de celulose no Porto Organizado de Santos conforme audiência pública nº 09/2019-ANTAQ, nos termos do documento anexo. Norteia esse documento o objetivo da Portofer em garantir neste momento de planejamento das operações do novo complexo de celulose um atendimento ferroviário baseado nas melhores práticas operacionais, garantindo capacidade, eficiência e competitividade aos futuros arrendatários. Nesse sentido, serão apresentados (i) uma análise do layout proposto e os motivos pelos quais este não é adequado ao patamar operacional desejado para o complexo; (ii) uma síntese das necessidades de investimento no sistema ferroviário do Porto Organizado, localizadas em regiões externas à área estudada, mas que são pré-condições para garantir atendimento ferroviário de qualidade ao complexo; (iii) as premissas operacionais para manobras no complexo de celulose; (iv) consolidação destas premissas na forma de 2 (duas) propostas de layout que atendem as melhores práticas ferroviárias. Considerando o exposto nem documento anexo, solicitamos a revisão dos layouts operacionais para contemplar as premissas descritas nas seções 2 e 3 deste documento. De maneira indicativa, sugerimos evoluir a partir dos layouts	Os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária e contarão com as contribuições da PortoFer para que todos os parâmetros utilizados estejam dentro da realidade técnica operacional possível para o atendimento das premissas previstas para os terminais.

		apresentados na seção 4. Adicionalmente, aproveitamos para chamar a atenção sobre a necessidade de investimentos urgentes na capacidade da Portofer em atender a demanda ferroviária no cluster de celulose com obras nas demais áreas do Porto, conforme seção 1 do documento anexo.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>1. Acessibilidade Ferroviária do Terminal 1.1. Para que se possa garantir as demandas sugeridas no Edital STS14 é imprescindível que a concessionária operadora do sistema ferroviário possa garantir a chegada de composições nos novos terminais no regime 24 horas/ sete dias por semana, eliminando-se os limitadores de capacidade/conflitos existentes na margem direita. 1.1.1. Ações mínimas tais como: 1.1.1.1. Consolidação/reforma do pátio do Valongo; 1.1.1.2. Construção de uma linha adicional entre os pátios do Valongo e Santa, atualmente duplicado; 1.1.1.3. Remodelação do pátio do Macuco (projeto de adensamento) incorporando 3 novas linhas (com 1.500 metros úteis cada) para apoio aos armazéns 31, 32, STS14 e STS14A. Estas vias dedicadas ao conjunto dos armazéns, permitirá a recepção simultânea de composições para o conjunto T31 e T32 (no modulo operacional existente) e para o STS14 e STS14A independentes. A formação da composição de saída para todos os armazéns será formada em uma das três linhas segunda a previsão operacional das novas chegadas. Apesar da criação dos ramais internos aos armazéns (ramais de operação para descarga) a operacionalização do bloco externo para todos os armazéns só se tornará eficiente e sem restrições com a inclusão das linhas externas. 1.1.2. A não implementação destas condições mínimas compromete o acesso aos novos arrendatários com a conseqüente redução de suas capacidades de recepção ferroviária em especial se os novos terminais criarem restrições operacionais para acesso das suas composições. 1.1.3. Figura do arquivo ""Poyry Arranjo Geral STS14 e STS14A.pdf"" enviado para o e-mail "anexo_audiencia092019@antaq.gov.br" ilustra a remodelação sugerida para o pátio do Macuco. 1.2. Com as condições ofertadas pelas ações anteriores, os novos terminais da região do Macuco (demandas sugeridas pelo Edital STS14), necessitam que o sistema de recepção ferroviária seja desenvolvido em seu interior (sem manobras externas) em razão da falta de pátio ferroviário externo e da necessidade de eliminar os períodos de bloqueio das vias resultantes das manobras de posicionamento e retomada para a via férrea pública. Esta condição básica de implantação induz ao desenvolvimento conceitual de um</p>	Agradecemos a contribuição. Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.

		<p>Arranjo Geral com capacidade para absorver uma composição com um comprimento total mínimo de 1.504 m, fracionado em quatro segmentos. 1.2.1. Figura do arquivo ""Poyry STS14 Layout Geral.pdf"" enviado para o e-mail "anexo_audiencia092019@antaq.gov.br" ilustra o layout geral sugerido.</p>	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>2. Dimensões dos Ramais Ferroviários 2.1. Em razão desta extensão total, os comprimentos de cada um dos ramais ferroviários internos modelados para a condição de absorção do trem fracionado (inclusão de aparelhos de mudança de vias AMV) deverão ter no mínimo um comprimento útil de 376 m.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o terminal será redimensionado em função da revisão dos projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário).</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>3. Dimensões do Arrendamento 3.1. Nesta configuração a área de arrendamento considerando-se faixa de instalações de apoio e acessos rodoviários, deverá ser delimitada por uma faixa paralela a linha de atracação com cerca de 495 m de extensão por 99 m de largura equivalente a cerca de 49.000 m²; 3.2. Figura do arquivo "Poyry STS14 Delimitação da Área.pdf" enviado para o e-mail "anexo_audiencia092019@antaq.gov.br" ilustra a delimitação da área sugerida para o arrendamento.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o terminal será redimensionado em função da revisão dos projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário).</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>4. Arranjo do Terminal 4.1. Pelas dimensões resultantes da ocupação da faixa destinada ao acondicionamento da composição ferroviária fracionada, sugere-se um arranjo para o Terminal compostos por: 4.1.1. Faixa de recepção/descarga da composição ferroviária (11.000 m²); 4.1.2. Área de manuseio e estocagem de celulose (27.000 m²); 4.1.3. Área de manuseio e carregamento de veículos para alimentação dos embarques (vira) (6.000 m²); 4.1.4. Área de estruturas de apoio e administração (2.000 m²). 4.2. Com a distribuição sugerida a área total de construção do Terminal será da ordem de 46.000 m². 4.3. Figura do arquivo "Poyry STS14 Ilustração Conceitual.pdf" enviado para o e-mail "anexo_audiencia092019@antaq.gov.br" ilustra em planta e corte a operação sugerida. 4.4. Com a área dedicada a armazenagem de 27.000 m² a capacidade estática prevista será da ordem de 140.000 toneladas.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o armazém será redimensionado em função das revisões de projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário).</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>5. Acessibilidade Rodoviária ao Terminal 5.1. O acesso rodoviário ao terminal é fator indispensável para a segurança, manutenção, operação e recepção eventual de cargas pelo modal. 5.2. Recomenda-se a construção de uma via longitudinal ao conjuntos dos armazéns 30, 31, 32, STS14 e STS14A com interligação elevada para a Avenida Mário Covas na altura do atual viaduto projetado para o</p>	<p>Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.</p>

		Adensamento do Macuco. Esta via além de garantir a acessibilidade rodoviária ao conjunto dos armazém permitirá o acesso aos berços públicos e isolará a área dos armazéns da área das faixas das operações ferroviárias.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	6. Acessibilidade de Pedestres 6.1. Para garantir a acessibilidade de pedestres aos novos armazéns sugere-se a construção de passarela elevada para pedestres ligando o entorno do armazém com a Av. Gov. Mário Covas Jr.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a acessibilidade do terminal será revista em conjunto com os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário).
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	7. Condições na Atracação 7.1. Em razão da nova formatação da faixa de arrendamento sugere-se que a faixa fronteira do armazém compreendida entre os cabeços 315 e 334 seja denominada para operação prioritária ao carregamento do arrendatário do STS14.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a prioridade de atracação dos berços públicos é objeto do Regulamento de Exploração Portuária-REP.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	8. Berços de Atracação 8.1. Para atender sem restrições de calado aos navios de projeto propõe-se o reforço e dragagem do cais público para rebaixamento do calado entre os cabeços 315 e 325 de forma a possibilitar o aprofundamento do berço de atracação para profundidade de -14,5m DHN obtendo-se o calado mínimo na baixa-mar de 13,70m.	Agradecemos a contribuição. Informamos que os berços a serem utilizados pelos futuros arrendatário serão reanalisados em função do redimensionamento do sistema de armazenagem, decorrente das revisões de projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário).
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	9. Produtividade de Carregamento 9.1. A remessa para embarque (do armazém para o cais) de no mínimo 25.000 t/d não está alinhada com a prancha média geral prevista requerida no Edital de 470 t/h, que representa uma prancha média diária de 11.280 t. Recomenda-se que o valor de 25.000 t seja ajustado para o valor de 12.000 t/d.	Agradecemos a contribuição. Informamos que para fins de remessa de embarque no cais, não foram consideradas as pranchas médias, mas as melhores performances atualmente alcançadas no Porto de Santos.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	10. Investimentos Previstos 10.1. Propõe-se a adequação do CAPEX para refletir os novos quantitativos (armazém, vias férreas, reforço do berço, dragagem, pontes rolantes) e valores unitários ajustados ao mercado.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o capex será revisto em função do redimensionamento do terminal, decorrentemente da revisão dos projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário).
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Considerando o descrito na pág. 5 da Seção C, questione-se: a) Do estudo da EPL não consta a construção de um viaduto, como há muito planejado. E, ao que parece, essa construção segue nos planos da CODESP, conforme destacado por ela nas reuniões ocorridas nos dias 4, 11 e 22 de outubro de 2019, que contou com a participação da ABTP. Dessa forma, pergunta-se: quais exatamente são os planos e cronogramas? b) Quais serão os impactos na PN da Marinha (e suas implicações para todos os usuários da região portuária) caso as soluções de acesso rodoviário (viaduto) não estejam implantadas? c) No que a CODESP	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.

		<p>diverge dos estudos da EPL, como mencionado nas referidas reuniões? d) No que os estudos da RUMO e da EPL divergem no tocante à utilização das linhas para celulose, como mencionado nas referidas reuniões? e) PORTOFER/RUMO, para atendimento da nova demanda agregada, consideram essencial a construção de uma 3ª linha e de um Buffer no Valongo, e a eliminação de todas as passagens de nível, restando, apenas, aquela em frente da Capitania dos Portos. Qual a previsão, realista, para efetivação dessas medidas? f) Está previsto a implantação de Pátio Ferroviário no Macuco?</p>	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Considerando o descrito na pág. 7 da Seção C e nas reuniões ABTP-CODESP (04 e 22/10/2019) e ABTP-PORTOFER/RUMO (11/10/2019), questiona-se: a) Caso o viaduto previsto não seja implantado antes do início das operações dos dois novos terminais (STS e STS 14 A), como será mitigado o impacto sobre o fluxo rodoviário? b) Ferrovia é a base da logística terrestre dos dois novos terminais, ao contrário das operações antigas desenvolvidas pela Libra no STS 14 e STS 14A. Estão previstos 98 vagões/dia no STS-14 e 106 vagões/dia no STS-14A. Ou seja, mais de 1 composição por dia. Tem como atendê-lo no curto prazo? Como? c) Em caso negativo, como será compatibilizada demanda e oferta? d) Na hipótese de uso das instalações, paralelamente ao processo licitatório, como se prevê compatibilizar os fluxos? e) Que plano de contingência é previsto para a hipótese de não construção de uma 3ª linha e de um Buffer no Valongo, e a readequação de todas as passagens de nível? f) Como os terminais já instalados no Macuco, ou aqueles direta e indiretamente impactados por estas novas áreas, serão atendidos com a mesma eficiência logística ferroviária atual e(ou) equivalente àquela prevista para o STS14/STS14A?</p>	<p>Agradecemos a Contribuição. Informamos que durante o processo licitatório a utilização das áreas não é escopo do estudo ora em apreço. As áreas serão disponibilizadas ao futuro arrendatário posteriormente à celebração do contrato, nos termos do edital. Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Os estudos preveem um aumento dos giros anuais de cerca de 11% (23,48 para 26), e uma redução de custos da ordem de 20% (para R\$ 46,92), conforme descrito na pág. 4 da Seção C. Desse modo, questiona-se: a) Trata-se apenas de parâmetros para cálculo ou de uma obrigação contratual que será aferida? b) O não atingimento desses índices por fatores exógenos ao terminal será considerada causa para reequilíbrio econômico-financeiro do contrato?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os itens referenciados são parâmetros de cálculo. Os elementos apresentados não são suficientes para emissão de juízo de valor sobre desequilíbrio de contratos de arrendamento, ainda sim, cabe informar que o preço estimado para operação de celulose e o giro do terminal estão alocados na matriz de risco do arrendatário.</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Considerando o previsto na pág. 2 da Seção C e na pág. 3 da Seção D (Operacional), questiona-se: a) Os navios destinados aos terminais instalados no Macuco poderão utilizar do pool de berços ? b) Também usufruindo da</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os berços públicos da região do Macuco terão a prioridade de atracação definida pelo Regulamento de Exploração Portuária-REP.</p>

		prioridade ou preferência de atracação?	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	a) As instalações destinadas ao STS-14 e STS-14A poderão ser utilizadas para movimentação de cargas durante o processo de licitação? b) Em caso afirmativo, há procedimento visando a regularização transitória das áreas durante o procedimento de licitação? Para quais tipos de carga ? c) Quais seriam as configurações logísticas a serem adotadas, levando em consideração que o Edital prevê 3 (três) anos para implementação das intervenções previstas e necessárias em cada Terminal (STS14 e STS14A)?	Agradecemos a Contribuição. Informamos que durante o processo licitatório a utilização das áreas não é escopo do estudo ora em apreço. As áreas serão disponibilizadas ao futuro arrendatário posteriormente à celebração do contrato, nos termos do edital.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O projeto apresentado para o modal ferroviário não especifica layout de recepção ferroviária e ramais externos para verificar se a operação nesse modal é factível, bem como adequação da produtividade requerida de descarga e das manobras ferroviárias para quebras de composição. Outro ponto importante, é que atualmente há no mercado diversos tipos de vagões, como por exemplo vagões tipo sider, e que na sua maioria não possibilitam a operação de descarga com pontes rolantes. Assim, considerando que os estudos foram realizados, qual a garantia do sistema proposto em operar vagões ferroviários somente com ponte rolante? Neste caso, existe aumento de equipamentos e MDO para permitir este tipo de descarga, o que não está contemplado no modelo?	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Tendo como premissa que os Terminais de Grãos e Cluster de Celulose têm como projeto a recepção de carga principalmente pelo modal Ferroviário, nos preocupa a falta de um estudo claro e definido sobre a capacidade de recebimento, pelo sistema ferroviário atual, da demanda de celulose projetada para as Áreas, tampouco o risco de provável saturação da infraestrutura a partir da demanda atual dos terminais de granéis vegetais da margem direita. Com o advento do arrendamento das áreas STS14 e STS14A para o Cluster de Celulose haverá incremento de movimentação de carga e conseqüentemente necessidade de melhoria e expansão no modal Ferroviário, ao qual existem diversos gargalos na infraestrutura Ferroviária disponível, assim como as áreas do Macuco e Valongo e também diversas PNs que impactam na circulação e oferta do modal ferroviário demandado para os Terminais que atuam na mesma região Geográfica. Também nos preocupa Como, Quando e Quem será a Entidade (Governo Federal, Estadual, Municipal?) responsável pelas melhorias e resolução dos gargalos necessárias para absorver a demanda Ferroviária considerando sua expansão, tendo	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.

		como premissa evitar a saturação da infraestrutura Terrestre nos acessos Ferroviários.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	a) Há previsão de inclusão de obras na Ferradura, para aumentar a capacidade de recepção Ferroviária no Porto de Santos, de forma a capacitar o Porto para a recepção dos novos volumes previstos? b) Há perspectiva de inclusão da ferradura na atual malha da Portofer, de forma que a CODESP passe a exercer controle sobre os investimentos necessários para atender os terminais do complexo portuário santista?	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Item 2 - O estudo operacional dos arrendamentos estabelece padrões mínimos de operação tomando por base o recebimento majoritário de cargas pelo modal ferroviário. Entretanto, com o nível de informação disponibilizado, não é possível estabelecer um estudo de movimentações para atendimento das demandas dos terminais do corredor de grãos, do novo cluster e das movimentações atuais. Nesse sentido, questiona-se: há garantia de que a movimentação rodoviária presente na Av. Ismael Coelho de Souza, que hoje possui acesso somente através da passagem em nível em frente à capitania dos portos, não será impactada por: (i) período de obras para adequação e adição de estruturas férreas para o novo atendimento; (ii) operações e manobras para atendimento ao volume considerado como mínimo, ou até mesmo volumes superiores?	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Tanto as minutas de contrato de arrendamento, como as seções de engenharia e operacional dos EVTEAs, não detalham a movimentação rodoviária de cargas, tampouco o acesso e utilização de vias existentes. Nesse sentido, questiona-se: (i) há alguma ação ou medida prevista, para além da discussão acerca da manutenção da construção do viaduto, para adequação deste fluxo viário? Se sim, qual(is) é(são) ela(s)? Em quais documentos e informações estão amparadas?; (ii) O trânsito continuaria em duplo sentido?	Não acolhida. Contudo, os questionamentos serão analisados.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Entendemos que o valor de R\$10,51 de mão de obra terceirizada (OGMO) por tonelada movimentada está subdimensionado. Conforme registros de pagamento de Mão de Obra do terminal de celulose RISHIS/Eldorado em Santos, considerando os últimos três meses, foram gastos R\$16,80 por tonelada em mão de obra OGMO, valor bem superior aos R\$10,51/tonelada considerados no item 4.2.1 da Seção D - Operacional, EVTEA STS14. De fato, no mês de julho de 2019 foram embarcadas 41.470 toneladas de	Agradecemos a contribuição. Informamos que será realizada nova pesquisa junto ao OGMO.

		celulose em 4 navios e foram pagos R\$752.923,82 de mão de obra; em agosto de 2019 foram embarcadas 14.616 toneladas em 2 navios e foram pagos R\$ 232.484,69; e em setembro de 2019 foram embarcadas 23.600 toneladas de celulose em 2 navios e foram pagos R\$ 353.086,94. Assim, sugere-se que haja a revisão do montante indicado no item 4.2.1, de forma que o valor a ser indicado reflita melhor a realidade.	
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Segundo o descrito no Item 4.1.1 . Mão de Obra, do 4.1. Custos Fixos, na Seção D - Operacional do EVTEA STS14. Para os encargos, foi utilizada composição específica das funções levantadas no SICRO e no SINAPI. E foi considerado 83% de encargos trabalhistas e outros custos sociais. Contudo, conforme simulação de custos salariais da Rishis feito pelo RH, temos um custo de 132% conforme descrito a seguir: Evento Referencia Valor Salário R\$ 2.000,00 Vale transporte R\$ 198,00 Desconto vale transporte R\$ 120,00 Vale refeição R\$ 780,00 Vale alimentação R\$ 195,00 Plano de saúde R\$ 110,00 Seguro de Vidas R\$ 23,40 Provisão 13º salário R\$ 166,67 Provisão Férias R\$ 166,67 Provisão 1/3 Férias R\$ 55,56 FGTS R\$ 160,00 Provisão FGTS (13º e Férias) R\$ 31,11 INSS 28,20% R\$ 564,00 Provisão INSS (13º e Férias) R\$ 77,78 PPR R\$ 250,00 Custo Funcionário R\$ 4.648,19 Diante disso, sugere-se a revisão do percentual indicado, de modo que o item em questão reflita melhor a realidade.	Agradecemos a contribuição. Informamos que as premissas utilizadas seguem um padrão de consulta de tabelas públicas oficiais como Sicro (Dnit) e Sinapi (Caixa) que foram aprovados pelos órgãos de controle.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Item 3.3 - Os navios destinados ao T-31 e T-32 poderão utilizar o pool de berços ? Em caso positivo, poderão usufruir da prioridade ou preferência de atracação?	Agradecemos a contribuição. Informamos que os navios dos terminais T-31 e T-32 poderão usufruir os berços do pool de celulose. Ademais, para a regulamentação da prioridade de atracação deve ser consultado o Regulamento de Exploração Portuária-REP.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Considerando a importância da recepção ferroviária da celulose mencionada na Seção D - Operacional, inclusive para o atingimento da movimentação mínima exigida no contrato de arrendamento, questiona-se como será tratado o risco de eventual saturação do sistema ferroviário interno do Porto de Santos.	Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Item 3.2 - Prancha média: Para celulose, o que dita o ritmo de embarque é a experiência dos guincheiros, assim como o tipo de guindastes a bordo do navio, uma vez que não será utilizado equipamento de terra para embarque. Parte-se do princípio que o terminal está sendo dimensionado para não faltar carga sob o guindaste com a expedição entre armazém e navio de acordo com as produtividades de	Agradecemos a contribuição. O dimensionamento dos terminais e conseqüentemente os indicadores operacionais serão revisados.

		<p>embarque declaradas neste estudo. Desta forma as melhorias operacionais em terra ou no terminal são irrelevantes e imensuráveis - conforme afirmação do estudo. Nesta análise não foi levado em consideração o mix de navios a serem operados - Gantry crane e Jib - que tem produtividades distintas de acordo com a velocidade média de movimentação dos guindastes e tamanho médio de lingadas. Fica indeterminado no estudo, também, ternos que são operados simultaneamente. Ou seja, os valores tomados de produtividade são históricos e não refletem com acuracidade qual a produtividade que pode ser alcançada no futuro - assim como a capacidade de embarque do sistema em nenhum dos casos.</p>	
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>Item 4.1.1 - Mão de Obra: A média de 23.555 t/empregado não especifica o tipo de terminal, ou seja não reflete operação específica para terminais de celulose e desvia os custos de MDO para baixo. O dimensionamento de MDO para terminal de celulose precisa ser específico considerando o serviço prestado, os seus sistema operacional e o throuput de recebimento e despacho, e não média de outros terminais que operam commodities distintos. Na área STS14, por exemplo, há somente 85 funcionários operacionais, para operação 24/7, o que não reflete o mesmo staff com outros terminais de celulose operando no mesmo volume.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que para estimar a composição da mão de obra foi aplicado o índice produtividade/empregado, com dados levantados em três terminais portuários de celulose.</p>
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>Item 4.2.1 - OGMO: Qual descrição do serviço que será executado pelo OGMO nesta operação? Os funcionários do empreendimento não são aptos a executar o mesmo trabalho?</p>	<p>A utilização do OGMO é uma obrigação imposta pela Lei nº 12.815/2013. Para maiores detalhamentos dos serviços a serem executados pelo OGMO, deve ser consultado o próprio órgão.</p>
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>Item 4.2.2- Utilidades: Considerando a operação extensiva com pontes rolantes, qual o racional para cálculo de energia elétrica?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que para o cálculo da energia elétrica operacional foram utilizados valores históricos levantados em terminais de celulose.</p>
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>Outros: Não foi incluído no modelo custos de operação de empilhadeiras (GLP ou diesel) e de diesel dos caminhões. Qual foi o racional aplicado para o modelo apresentado?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O dimensionamento dos terminais e conseqüentemente os custos operacionais relacionados serão revisados.</p>
Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	<p>Contribuição: Requer-se a disponibilização do desenho da manobra ferroviária considerada no EVTEA. Justificativa: O pedido de disponibilização do desenho da manobra ferroviária considerada no EVTEA justifica-se porque tal documento é essencial para fins de análise técnica-operacional e posterior precificação da proposta, pelos licitantes, no futuro Leilão.</p>	<p>Em função das contribuições da Audiência Pública, os projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário) serão revisados em conjunto com a Autoridade Portuária e posteriormente a documentação e os desenhos serão disponibilizados.</p>

Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	<p>Contribuição: Requer-se a correção do Capex unitário de equipamentos utilizado como referência nos documentos anexos à Minuta de Edital, no caso dos itens "Pontes rolantes", "Empilhadeiras" e "Tratores & Chassis de Campo". Justificativa: O Capex unitário de equipamentos utilizado como referência nos documentos anexos à Minuta de Edital está subestimado para os seguintes itens: i) Pontes rolantes: valores de mercado sugerem R\$ 9 milhões para cada equipamento, cerca de 9 vezes maior aos valores utilizados como referência nos documentos anexos à Minuta de Edital (R\$ 1 milhão); ii) Empilhadeiras: os investimentos para aquisição de empilhadeiras utilizadas para carregamento de fardos de celulose seriam de R\$ 500 mil para empilhadeiras com capacidade para 7t e R\$ 900 mil para empilhadeiras de 16t. Nos documentos anexos à Minuta de Edital, os valores referenciais unitários seriam de apenas R\$ 104 mil para equipamentos deste fim; iii) Tratores & Chassis de Campo: valor de mercado de R\$ 650 mil, duas vezes superior ao utilizado como referencial nos documentos anexos à Minuta de Edital (R\$ 370 mil); iv) Dragagem: não consta dos investimentos o valor de mobilização/desmobilização da draga para realização das obras de dragagem, estimada no valor de R\$ 10 milhões. Em que pese os valores constantes nos documentos anexos à Minuta de Edital sejam referenciais, os investimentos subestimados previstos nesta fase resultam nas obrigações de arrendamento fixo e variável superdimensionadas, e podem, portanto, onerar excessivamente a Arrendatária. Em suma, a correção dos valores unitários de investimentos faz-se estritamente necessária, sob o risco de tornar o Leilão menos atrativo.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o capex será revisto em função do redimensionamento do terminal, derivada da revisão dos projetos de acesso terrestre (rodoviário/ferroviário).</p>
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	<p>Contribuição: Requer-se que a ANTAQ e o MInfra busquem obter o Termo de Referência Ambiental, a ser elaborado pelo órgão ambiental competente, antes da publicação dos Editais dos Leilões de arrendamento das áreas STS14 e STS14A. Justificativa: Nas Audiências Públicas nº 02/2018 e nº 03/2018, a CPLA se comprometeu a disponibilizar o Termo de Referência Ambiental do órgão ambiental competente para o licenciamento ambiental na abertura dos certames para arrendamento das áreas de Vitória e Cabedelo. De fato, é sempre importante que o Poder Concedente antecipe, ao máximo possível, as providências necessárias no tocante ao licenciamento ambiental dos Arrendamentos, de forma que o Contratos de Arrendamento possam ser celebrados com celeridade e sem maiores percalços durante os processos licitatórios. Considerando as informações disponibilizadas pelo Poder Concedente no</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O termo de referência Ambiental será apresentado pela Antaq em momento anterior à assinatura do contrato.</p>

		<p>âmbito da Audiência Pública nº 09/2019-ANTAQ, notadamente os documentos intitulados Seção F - Ambiental , entendemos que a ANTAQ e o MInfra já dispõem de informações suficientes capazes de subsidiar a consulta ao órgão ambiental antes de os documentos licitatórios serem efetivamente publicados. Assim, sugere-se que a ANTAQ e o MInfra busquem obter o Termo de Referência Ambiental, a ser elaborado pelo órgão ambiental competente, antes da publicação dos Editais.</p>	
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	<p>Contribuição: Requer-se o esclarecimento do seguinte parágrafo do item 4 da Seção F - Ambiental do EVTEA, de modo a elucidar se haverá ou não compensação ambiental: "No que se refere ao instituto da Compensação Ambiental, e considerando a premissa constante no artigo 36, caput, da Lei Federal nº 9.985,2000, em que (...) licenciamento ambiental de empreendimentos de significativo impacto ambiental, (...), com fundamento em estudo de impacto ambiental e respectivo relatório - EIA/RIMA, o empreendedor é obrigado a apoiar a implantação e manutenção de unidade de conservação do Grupo de Proteção Integral (...) , além dos estudos apresentados na Tabela 2, poderá o futuro arrendatário sem eximido do pagamento da compensação." Justificativa: O trecho da Seção F - Ambiental do EVTEA que trata do instituto da compensação ambiental apresenta redação truncada, o que impediu a compreensão sobre se haverá ou não compensação ambiental no caso em tela. Veja-se, neste sentido, o teor do trecho em questão: "No que se refere ao instituto da Compensação Ambiental, e considerando a premissa constante no artigo 36, caput, da Lei Federal nº 9.985,2000, em que (...) licenciamento ambiental de empreendimentos de significativo impacto ambiental, (...), com fundamento em estudo de impacto ambiental e respectivo relatório - EIA/RIMA, o empreendedor é obrigado a apoiar a implantação e manutenção de unidade de conservação do Grupo de Proteção Integral (...) , além dos estudos apresentados na Tabela 2, poderá o futuro arrendatário sem eximido do pagamento da compensação". Neste sentido, requer-se o esclarecimento do real sentido do parágrafo acima, elucidando-se se haverá ou não compensação ambiental.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Por se tratar de "atividade potencialmente causadora de degradação do meio ambiente", conforme caracterizado no EVTEA, e não como atividade de "significativo impacto ambiental", hipótese em que se aplicaria a Lei Federal nº 9.985/2000, entende-se como não obrigatório o pagamento da compensação ambiental para o empreendimento."</p>
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	<p>Nos termos do Anexo I à Lei Complementar nº 798/2013, do Município de Santos, há exigência de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV para a implementação das atividades portuárias e retroportuárias permitidas nas zonas portuárias e retroportuárias . Conforme redação do art. 1º</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Os custos ambientais serão revisados de forma a atender a legislação municipal</p>

		<p>da mesma Lei, o EIV é o conjunto dos estudos e informações técnicas relativas à identificação, avaliação, prevenção, mitigação e compensação dos impactos na vizinhança de um empreendimento ou atividade, de forma a permitir a análise das diferenças entre as condições que existiriam com a implantação do mesmo e as que permaneceriam sem essa ação. O estudo objetiva permitir que a implantação de empreendimentos ou atividades geradoras de impacto garanta a qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, e foi estabelecido pela Lei Federal 10.257/2001 (Estatuto da Cidade). Apesar da importância e da obrigatoriedade de realização do EIV, os valores necessários para sua elaboração não foram considerados pelos estudos na estimativa dos investimentos. De acordo com levantamento realizado com base em notícias sobre empreendimentos instalados recentemente no Porto de Santos, estima-se que o custo do Estudo será de aproximadamente 3,5% do valor total dos investimentos (conferir: https://www.atribuna.com.br/2.713/fibria-celulose-investir%C3%A1-em-projetos-municipais-1.32267 e https://www.atribuna.com.br/2.713/novo-terminal-da-fibria-celulose-iniciar%C3%A1-opera%C3%A7%C3%B5es-em-2018-1.32223). Portanto, sugere-se que a estimativa dos investimentos considere também os valores necessários à realização do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, em aproximadamente 3,5% do valor total dos investimentos previstos, a fim de que a previsão dos investimentos esteja mais próxima à realidade e menos suscetível de questionamentos por parte do Tribunal de Contas da União - TCU.</p>	
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	<p>Item 5: Foi informado que foi realizado um estudo de Investigação de Área Contaminada nas áreas do STS14 e STS14A, porém estes documentos não foram apresentados. Solicitamos que os documentos sejam disponibilizados, pois as informações neles contidas podem impactar no processo de licenciamento ambiental e consequentemente no cronograma previsto em edital e nos custos do processo de licenciamento e de gestão da área, caso seja comprovada contaminação ambiental na área.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os documentos já foram considerados nas análises do Evtea. Para obtenção da documentação sugere-se contactar o último arrendatário.</p>
Ato Justificatório	Ato Justificatório	<p>Itens 72 e 74 - Como base para o estabelecimento das condições tarifárias do modelo, mas também como pano de fundo das recentes decisões judicial e administrativa, o Item-72 do Ato Justificatório menciona o Port Reform Toolkit do Banco Mundial, destacando seu Módulo-6: Port Regulation: Overseeing the Economic Public Interest in</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que não há garantia contratual de isonomia permanente em relação às tarifas praticadas entre distintos terminais.</p>

		<p>Ports , informando que ele ...foi utilizado pelo Poder Concedente como insumo para nortear sua política tarifária . E o Item-74 que A política tarifária em questão foi inspirada na prática do setor portuário internacional, e está em conformidade com as recomendações do Banco Mundial . Posto isso, questiona-se: as condições finais do Edital e Minuta de Contrato estabelecerão garantia permanente de isonomia tarifária (pagas à CODESP) entre as operações de celulose no terminal da Embraport e nos STS-14 e STS-14A?</p>	
Ato Justificatório	Ato Justificatório	<p>Itens 42.43 e 48 - Os compromissos de investimento serão exigidos e aferidos em termos físicos ou de valor?</p>	<p>Não será exigido da futura arrendatária que os investimentos previstos sejam realizados nos mesmos valores estimados no estudo, reproduzidos no Ato Justificatório. Esses valores são utilizados para calcular o fluxo de caixa do empreendimento, com o objetivo de se chegar a determinados resultados, tais como valor do arrendamento e o prazo contratual. O arrendatário precisará observar somente as especificações técnicas dos investimentos a serem realizados, constantes no edital e contrato. Deverá observar, por exemplo, o item 7.1.2.2 da Minuta de Contrato de Arrendamento, que especifica todos os investimentos que deverão ser realizados, de modo a atender aos Parâmetros do Arrendamento.</p>
Ato Justificatório	Ato Justificatório	<p>Item 146 - Tabela 13 - A versão vigente do Plano Mestre do Porto de Santos (V.1, p. 80), divulgada no início deste ano, ao dispor sobre as Características da demanda de celulose no Complexo Portuário de Santos observada (2012-2017) e projetada (2018-2060) , estima uma demanda de 6,518 Mt/ano para o horizonte de 2060. Já a previsão otimista é de 9 Mt/ano; enquanto que no mesmo horizonte do EVTEA (2025) é de aproximadamente 5,4 Mt/ano: ou seja, praticamente metade. Nesse sentido: a) Favor esclarecer o motivo da discrepância verificada nas projeções de demanda relativas à celulose no Ato Justificatório, em comparação a outras projeções de demanda utilizadas por autoridades em outros estudos do setor. b) Favor disponibilizar informações e/ou documentos que comprovem que os estudos que embasam o arrendamento ora pretendido foram elaborados em conformidade com os ditames do art. 6º do Decreto nº 8.033, de 27.jun.2013, que regulamenta a Lei nº 12.815/2013.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que após a elaboração do Plano Mestre foram identificados novos projetos de implantação de fábricas de celulose que se encontram na área de influência do Porto de Santos e que estão relacionados no item 3.2 - Demanda Macro. Em relação ao questionamento b) informa-se que foram observadas as diretrizes do planejamento do setor portuário.</p>
Ato Justificatório	Ato Justificatório	<p>Item 146 e Tabela 13 - Com base no EVTEA elaborado pela EPL são estimadas em 10,047 Mt/ano as vendas para o mercado externo por meio de embarcações de Carga Geral (demanda macro) para o horizonte de 2026;</p>	<p>a) As premissas utilizadas para demanda macro estão expostas na Seção B, 3.2 Demanda Macro. b) O Complexo Portuário de Santos inclui outros terminais além daqueles situados dentro do Porto de Santos. Conforme</p>

		<p>movimentação agregada de todas as empresas/fábricas da região. Já o item subsequente enuncia que ... o Complexo Portuário de Santos deverá disponibilizar 10,047 Mt de capacidade de armazenagem dinâmica a partir de 2024 para atender a demanda existente e os novos projetos em andamento... . Nesse sentido, questiona-se: a) A premissa adotada pelo Ato Justificatório é a de que 100% da exportação de celulose da região será feita através do Porto de Santos? Em caso positivo, favor informar por qual motivo não se considerou exportação de celulose pelo Porto de Paranaguá ou por outros portos do Sul/Sudeste. b) Favor esclarecer quais terminais/operações além daqueles do Porto Organizado estão compreendidos no Complexo Portuário de Santos , referido no item 146 do Ato Justificatório.</p>	<p>expressamente indicado no Plano Mestre (vol 1, p. 3): "O Complexo Portuário de Santos é composto pelo Porto de Santos, administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), e por seis terminais de uso privado, a saber: » TUP DP World Santos » Terminal Sucocítrico Cutrale (TUP Cutrale) » Terminal Marítimo Dow (TUP Dow) » Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam) » Terminal Marítimo Privativo de Cubatão (TMPC) » Saipem (Base Logística de Dutos)."</p>
Ato Justificatório	Ato Justificatório	<p>Com base no item 146 da Nota Informativa nº 34/2019 /CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA e na Tabela 13 que o segue, no EVTEA elaborado pela EPL são estimadas em 10,047 Mt/ano as vendas para o mercado externo por meio de embarcações de Carga Geral (demanda macro) para o horizonte de 2026; movimentação agregada de todas as empresas/fábricas da região. Já o item subsequente enuncia que ... o Complexo Portuário de Santos deverá disponibilizar 10,047 Mt de capacidade de armazenagem dinâmica a partir de 2024 para atender a demanda existente e os novos projetos em andamento... : a) A premissa é que 100% da exportação de celulose da região será feita através do Porto de Santos? b) Complexo Portuário de Santos inclui que terminais/operações além daqueles do Porto Organizado?</p>	<p>a) As premissas utilizadas para demanda macro estão expostas na Seção B, 3.2 Demanda Macro. b) O Complexo Portuário de Santos inclui outros terminais além daqueles situados dentro do Porto de Santos. Conforme expressamente indicado no Plano Mestre (vol 1, p. 3): "O Complexo Portuário de Santos é composto pelo Porto de Santos, administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), e por seis terminais de uso privado, a saber: » TUP DP World Santos » Terminal Sucocítrico Cutrale (TUP Cutrale) » Terminal Marítimo Dow (TUP Dow) » Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam) » Terminal Marítimo Privativo de Cubatão (TMPC) » Saipem (Base Logística de Dutos)."</p>
Ato Justificatório	Ato Justificatório	<p>O Item 33 informa que a área referente ao STS-14 não fazia parte do rol do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP . Mas que, ... com a publicação do Acórdão TCU-Plenário nº 215/2019 fez-se necessário encaminhar as providências necessárias para licitação da área . a) Por qual motivo foi descartada a relicitação da área para a mesma utilização anterior, qual seja, contêineres? b) Levando em consideração que o Plano Mestre e o PDZ vigentes não preveem a destinação que se pretende dar para a área relativa ao STS-14 (i.e., celulose), que diretrizes do Poder Concedente foram seguidas para a opção por celulose, ao invés de contêineres, visando ao atendimento do disposto nos § 2º e § 3º, do art. 6º, da Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos vigente)? c) Discute-se atualmente se a capacidade de o Porto de Santos atender à demanda de contêineres está ou não próxima do limite - tema que, inclusive,</p>	<p>a)O objeto do terminal foi estabelecido conforme diretriz do MINFRA, a partir da constatação de que, conforme o Plano Mestre, a carga com maior déficit de curto prazo, tanto de cais quanto de armazenagem, no Porto de Santos, é a celulose. Nesse sentido, o DESPACHO Nº 151/2019 /CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA, de 29/03/19, dispõe: "8.1.4 Nesse escopo, trazemos à tona fraquezas apontadas no Plano Mestre de Santos - 2018, no que se refere aos gargalos existentes para atender as projeções de demanda das cargas movimentadas naquele complexo portuário. '9.1.2 FRAQUEZAS Déficit de capacidade de cais na movimentação de diversas cargas: a partir das análises de demanda vs. capacidade foi identificado um déficit de capacidade de cais na movimentação de diversas cargas: caulim, granéis líquidos, óleos vegetais e passageiros (no cenário atual), celulose (em 2020), fertilizantes, granel sólido</p>

alcançou a imprensa (p.ex., matéria veiculada no jornal Valor Econômico em 18.out.2019). Questiona-se, nesse sentido: (i) quais são os dados e projeções que embasam a perspectiva de atendimento à demanda de contêineres pelo Porto de Santos após a destinação da área do STS-14 à movimentação de celulose? (ii) quais são as justificativas que embasaram a decisão de mudança do tipo de carga atual do STS-14 (i.e., contêineres)? (iii) quais são as medidas vislumbradas para mitigação do risco de insuficiência de capacidade de movimentação de contêineres do Porto Santos?

mineral e veículos (em 2025), suco (no cenário de 2045). Esses déficits de capacidade representam uma limitação operacional de cais, levando em consideração um nível de serviço em função do tempo de espera das embarcações, definido como aceitável por este estudo. Essa falta de capacidade pode implicar na formação de filas extensas, onerando e encarecendo o regime de atracções a níveis insustentáveis. Déficit de capacidade de armazenagem de diversas cargas: a partir dos resultados das análises foi previsto um déficit de capacidade de armazenagem no Complexo Portuário de Santos para as cargas de celulose (a partir de 2025) e de granéis líquidos combustíveis claros e etanol (a partir de 2040). Essa tendência, caso se concretize, pode prejudicar as operações nos terminais, tendo em vista que dentre os possíveis impactos desse déficit estão um tempo maior de ocupação do berço (que também impacta na capacidade deste), filas de veículos aguardando oportunidade de descarregamento/carregamento e, ainda, aumento dos custos das operações. 8.1.5. Como se pode observar a partir da leitura dos itens destacados, assim como pela análise completa do Plano Mestre, atualmente a carga com maior déficit de curto prazo, tanto de cais quanto de armazenagem, no Porto de Santos, é a celulose". b) Esclarece-se que os instrumentos de planejamento do Setor Portuário são o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), Plano Mestre (PM) e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), além do Plano Geral de Outorgas (PGO). Desses, o Plano Mestre (disponível no sítio eletrônico do Ministério da Infraestrutura - MINFRA), instrumento de planejamento constituído em rito específico e transparente, que conta com a participação da sociedade civil interessada e comunidade portuária; observa o PNL e estabelece uma relação hierárquica em relação ao PDZ, nos termos da Portaria SEP/PR 03/2014, em especial no tange às projeções de demanda de cada Complexo Portuário (Art. 4º, Portaria SEP/PR 03/2014). Os Planos Mestres são, portanto, via de regra, nos termos do caput do Art. 6º do Decreto nº 8033/2013, o principal norteador para as projeções demanda de base para os EVTEAs que, no caso da celulose, em função das suas características de expansão fabris binárias conforme explica o estudo, observou ainda se forma complementar, informações adicionais de grande relevância não capturadas pelo Plano Mestre face ao período temporal da análise amostral ser anterior. Nesse sentido, o Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos, identificou e estabeleceu de forma objetiva a existência de importante déficit de capacidade

			para celulose a ser atendido, e por outro lado, da mesma forma, superávit de capacidade para contêineres para o horizonte considerado, restando clara necessidade da alteração do perfil de carga pelo o exposto, mas não limitado a ele. c) Quanto ao item c), subitens i, ii e iii, esclarecemos que os questionamentos sobre o mercado de contêineres não dizem respeito ao objeto do edital em análise.
Ato Justificatório	Ato Justificatório	Item 156 - O prazo do contrato de arrendamento da NST Terminais e Logística S/A se encerra em 06.05.2028. Entretanto, o item em referência, tratando do mesmo tema, considera o prazo do arrendamento da NST até o ano de 2031. Sugere-se que a informação seja corrigida.	Conforme a Cláusula Décima Quarta do 4º Termo Aditivo do Contrato PRES/019.98, a data de vigência do Contrato em questão é até 06/05/2028. Essa informação será retificada no Ato Justificatório.
Ato Justificatório	Ato Justificatório	O Item-35 do Ato Justificatório , referindo-se às instalações a serem licitadas, informa que (...) após novas premissas adotadas pelo Poder Concedente, esta área passou a ser vocacionada para movimentação e armazenagem de celulose . Já o Item-68 sinaliza que, Conforme previsto no art. 3º da Lei nº 12.815/2013, a exploração dos portos organizados e instalações portuárias brasileiras devem ter como objetivo o aumento de competitividade (...), sempre seguindo as diretrizes de (...) otimização da infraestrutura e da superestrutura(...) . O Item-75 destaca o aumento da capacidade de áreas existentes como uma das formas para se aumentar a concorrência, no caso do Porto de Santos, agora mais explicitada com as operações de celulose pela Embraport, esta com instalações tendo capacidade de movimentação da ordem de grandeza das STS-14 e STS-14A, somadas. Em termos de demanda, o Item-147 informa que o Complexo Portuário de Santos deverá disponibilizar uma capacidade dinâmica de armazenagem de 10,047 Mt/ano a partir de 2024. Este valor, todavia, pode estar dentro da faixa de 7.937 Mt/ano e 12,314 Mt/ano (pg. 13 do Estudo de Mercado). Se acaso o valor alcançado for o superior (i.e., 12,314 Mt/ano), haveria uma demanda não atendida de 2,267 Mt/ano, considerando que todos os dimensionamentos e especificações foram feito para atender à demanda de 10,047 Mt/ano. O Item-158 informa que (...) estima-se em 4,65 Mt/ano a demanda a ser atendida pelos terminais STS-14 e STS-14A . Entretanto, o Item-161, de forma acautelatória, ressalta que (...) não foi considerado crescimento orgânico dos volumes de exportação , e o justifica em 5 itens. Por conseguinte, a demanda do Complexo Portuário de Santos pode ser ainda maior. O Estudo de Mercado (pg. 7), ao defender a estratégia de clusters, explicando a metodologia adotada,	Agradecemos a contribuição e esclarecemos que para fins das análise de cenários projetados pelo Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA foram considerados os contratos/situações existentes, não sendo possível agregar nesta etapa modificações contratuais que não contam com manifestação conclusiva da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA.

		<p>informa que A partir da geração de uma matriz de cargas, projetadas por origem-destino, a segunda etapa refere-se à alocação desses fluxos, pelo critério de minimização de custos logísticos, para cluster portuários nacionais (conforme conceito adotado pelo PNL) . Considerando: (i) A eventual demanda potencial não atendida, mesmo com a plena implantação dos STS-14 e STS-14A, conforme características e condições constantes da documentação disponibilizada para a Consulta/Audiência Pública; (ii) O aumento da competitividade na movimentação de celulose, no Complexo Portuário de Santos, pela inclusão de celulose nas operações do TUP da Embraport, contíguo à Poligonal do Porto Organizado de Santos, que opera com condições diferenciadas de autonomia de gestão, regulação, utilização de mão de obra e, eventualmente, de tarifas portuárias, se comparado com os terminais localizados dentro do Porto Público; (iii) A diretriz de otimização de infraestruturas portuárias existentes; (iv) A possibilidade de aumento da eficiência e da competitividade do Cluster de Celulose pelo aumento de escala; e (v) Que o Contrato nº PRES/019.98 (Processo nº 50000.037156/2017-71) contempla, no complexo portuário de Santos, o Terminal 31 - uma instalação voltada ao recebimento, manuseio e armazenamento de celulose, que já compreende funcionalidades que permitem o imediato manuseio e armazenamento de celulose, com capacidade atual de movimentação de cerca de 1,0 Mt/ano, e contígua ao STS-14. O signatário indaga se não seria pertinente a agregação das instalações do Terminal 31 ao Cluster de Celulose em licitação, desde que: condicionada (1) à cisão prévia do atual Contrato nº PRES/019.98, para separar do arrendamento original, exclusivamente, a área do Terminal 31 (Cisão); (2) à negociação de parâmetros/valor de indenização ao arrendatário do futuro contrato relativo à área do Terminal 31, após a Cisão, pelo período contratual remanescente; e (3) à rescisão do futuro contrato de arrendamento relativo à área do Terminal 31, após a Cisão.</p>	
Ato Justificatório	Ato Justificatório	<p>A versão vigente do Plano Mestre do Porto de Santos (2019, V1, pg. 80), divulgada no início deste ano, nas Características da demanda de celulose no Complexo Portuário de Santos observada (2012-2017) e projetada (2018-2060) , estima uma demanda de 6,518 Mt/ano para o horizonte de 2060. Já a previsão otimista é de 9 Mt/ano; enquanto que no mesmo horizonte do EVTEA (2025) é de aproximadamente 5,4 Mt/ano: ou seja, praticamente metade. a) Qual a razão de uma discrepância tão significativa?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o Plano Mestre analisa e estuda as movimentações de cargas para os cenários, base, tendencial e otimista, sendo que esses dois últimos trazem previsões de movimentação de celulose de 10 milhões de toneladas e 12,3 milhões de toneladas, respectivamente. As premissas metodológicas para os cenários estão expostas na Seção B, 3.2 Demanda Macro.</p>

Anexo I - Ato Justificatório	Anexo I - Ato Justificatório	<p>O Item-33 da Nota Informativa nº 34/2019/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA, informa que a área referente ao STS-14 não fazia parte do rol do Programa de Arrendamentos Portuários - PAP . Mas que, ... com a publicação do Acórdão TCU-Plenário nº 215/2019 fez-se necessário encaminhar as providências necessárias para licitação da área . a) Por que a licitação das áreas STS14 e STS14A mudou a natureza das cargas movimentadas de contêineres para celulose? b) Há procedimento em andamento para alteração do Plano Mestre e do PDZ do Porto de Santos a fim de alterar a destinação da área STS14 para movimentação de celulose?</p>	<p>a) O objeto do terminal foi estabelecido conforme diretriz do MINFRA, a partir da constatação de que, conforme o Plano Mestre, a carga com maior déficit de curto prazo, tanto de cais quanto de armazenagem, no Porto de Santos, é a celulose. Nesse sentido, o DESPACHO Nº 151/2019 /CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA, de 29/03/19, dispõe: "8.1.4 Nesse escopo, trazemos à tona fraquezas apontadas no Plano Mestre de Santos - 2018, no que se refere aos gargalos existentes para atender as projeções de demanda das cargas movimentadas naquele complexo portuário. '9.1.2 FRAQUEZAS Déficit de capacidade de cais na movimentação de diversas cargas: a partir das análises de demanda vs. capacidade foi identificado um déficit de capacidade de cais na movimentação de diversas cargas: caulim, granéis líquidos, óleos vegetais e passageiros (no cenário atual), celulose (em 2020), fertilizantes, granel sólido mineral e veículos (em 2025), suco (no cenário de 2045). Esses déficits de capacidade representam uma limitação operacional de cais, levando em consideração um nível de serviço em função do tempo de espera das embarcações, definido como aceitável por este estudo. Essa falta de capacidade pode implicar na formação de filas extensas, onerando e encarecendo o regime de atracações a níveis insustentáveis. Déficit de capacidade de armazenagem de diversas cargas: a partir dos resultados das análises foi previsto um déficit de capacidade de armazenagem no Complexo Portuário de Santos para as cargas de celulose (a partir de 2025) e de granéis líquidos combustíveis claros e etanol (a partir de 2040). Essa tendência, caso se concretize, pode prejudicar as operações nos terminais, tendo em vista que dentre os possíveis impactos desse déficit estão um tempo maior de ocupação do berço (que também impacta na capacidade deste), filas de veículos aguardando oportunidade de descarregamento/carregamento e, ainda, aumento dos custos das operações.' 8.1.5. Como se pode observar a partir da leitura dos itens destacados, assim como pela análise completa do Plano Mestre, atualmente a carga com maior déficit de curto prazo, tanto de cais quanto de armazenagem, no Porto de Santos, é a celulose". b) Informa-se que está em andamento a atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos.</p>
------------------------------	------------------------------	---	--

Brasília, 13 de dezembro de 2019

BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO

Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários