

ID	Documento	Terminal	Item	Contribuição	Resposta
2	Anexo 2 - Minuta do Edital	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Senhores, notamos que a questão do investimento foi preocupação de praticamente todos que fizeram manifestação oral na Audiência do último dia 07. Para garantirmos a continuidade dos serviços portuários em São Sebastião, ou ainda, para evitar que o futuro concessionário transforme o porto público em um terminal offshore, e aos poucos vá tornando inviável a movimentação das cargas já consolidadas, necessário estabelecer um valor mínimo de investimento que deverá ser compatível com os custos de uma nova estrutura de atracação, com metragem e profundidade definidas. Desta forma, o novo concessionário terá que necessariamente desenvolver novos negócios quer seja em operações de cabotagem ou longo curso garantindo a continuidade dos serviços voltados ao comércio de mercadorias, commodities ou cargas com alto valor agregado. Sem investimento obrigatório poderemos ter o fim das operações portuárias em São Sebastião.	A não obrigatoriedade de investimentos para a concessão do Porto de São Sebastião tem como contexto o fato de não ter sido identificada nos estudos de mercado elaborados uma vocação específica para o porto em termos de movimentação de cargas. Dessa forma, optou-se por deixar o mais flexível possível o escopo de investimentos pelo futuro concessionário, buscando criar condições de aumento da competitividade do processo licitatório. Além disso, dada essa falta de uma vocação específica, obrigar um determinado escopo de investimento pode restringir outras opções de operação para o porto, uma vez que a operação de perfis distintos de cargas demanda diferentes tipos de infraestrutura. Os investimentos pretendidos pelo futuro concessionário deverão estar alinhados com os instrumentos de planejamento do porto e serão anuídos pelo Poder Concedente. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a obrigação de apresentação pelo licitante vencedor de um Plano Básico de Investimentos (PBI) com os investimentos pretendidos pelo concessionário em seu plano de exploração do Porto a ser aprovado pelo Poder concedente e executado pelo concessionário.
3	Anexo 3 - Minuta do Edital	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Considerando a limitação da capacidade de absorção de volume de material dragado nos berços para o Pátio 4, caso o custo de dragagem seja superior ao previsto nos estudos disponibilizados, esses valores excedentes serão passíveis de pleito de reequilíbrio no contrato de concessão?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que o risco relacionado a erros na projeção ou à variação dos custos para execução das atividades e de investimentos foi alocado à Concessionária, deste modo, eventual custo de dragagem superior ao estimado, não enseja recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, exceto se puder ser demonstrado que o impacto decorrente da variação do referido custo decorre de evento cujo risco foi alocado ao Poder Concedente e desde que sejam observadas as disposições específicas concernentes à revisão extraordinária.
4 5 93 239	Anexo 4 - Minuta do Edital Anexo 5 - Minuta do Edital Anexo 6 - Relatório de Avaliação Técnico-Operacional Anexo 10 - Minuta do Edital	Porto de São Sebastião Porto de São Sebastião Porto de São Sebastião	Todo o documento	teste!	
6	Anexo 5 - Minuta do Edital	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Considerando o Acórdão nº 783-2021-Antaq citado na NOTA TÉCNICA Nº 24/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, no qual foi solicitado que o MINFRA promova ajustes nas documentações referentes à exclusão da denominada Conta Vinculada, restou dúvida quanto a permanência deste mecanismo financeiro na modelagem da concessão. Portanto, que seja esclarecido qual será a decisão do Minfra a respeito deste tema.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência e do Ministério de Infraestrutura, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.
7	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	AUDIÊNCIA PÚBLICA / CONSULTA PÚBLICA Nº 20/2021-ANTAQ CONCESSÃO DO PORTO ORGANIZADO DE SÃO SEBASTIÃO Parte I A ABIVIROD - Associação Brasileira das Indústrias de Vidro, representa a Indústria Vidreira, que participa com seus produtos das mais importantes Cadeias Produtivas de nossa economia, fornecendo vidros planos de uso na Indústria Automotiva e na Construção Civil, e embalagens para Alimentos, Bebidas, Fármacos e Perfumaria. Praticamente 70% de nossa capacidade produtiva está localizada no Estado de São Paulo, sendo que na região do Vale do Ribeira, se concentram vários fabricantes de vidro, formando um dos maiores polos vireiros do continente. No eixo Rio-São Paulo são oito fornos de vidro plano float, com capacidade produtiva de 5.050 toneladas por dia, além da terceira maior fábrica de embalagem de vidro do mundo em Ermelino Matarazzo, Zona Leste da cidade de São Paulo, e a maior fábrica de produtos de uso doméstico da América Latina na região de Mogi das Cruzes, além de outras vidreiras localizadas em outros pontos do estado, mas também abastecidas pela Barrilha descarregada no Porto de São Sebastião. O processo produtivo do vidro é contínuo, ou seja, aceso um forno de fusão, ele trabalha ininterruptamente por mais de uma década, consumindo energia, no caso gás natural, mantendo a temperatura na ordem de 1600°C. A falta de um insumo, como a Barrilha por exemplo, interrompe a produção de vidros, mas o forno tem que permanecer aquecido sob pena de colapsar. Não se consegue interromper a atividade de fusão de um forno sem um prévio desaquecimento. Isso determina para nossa indústria, uma dependência de constante e garantido fluxo de insumos. Considerando a produção contínua da indústria e a necessidade do recebimento constante da Barrilha, são utilizadas em média 80 carretas diariamente para manter esse fluxo do produto para as fábricas. Pelas características e exigências de nossa indústria e técnicas do produto, são utilizados somente veículos dedicados. Na composição do vidro se utilizam basicamente a Areia (sílica), que é o óxido de formação, o Calário que proporciona a estabilidade química e a Barrilha que atua como fundente. A Barrilha desempenha um papel vital ao reduzir a temperatura do forno, necessária para derreter a sílica, reduzindo assim a energia dispendida para produzir vidro, com os consequentes ganhos econômicos e ambientais, pela redução das emissões. Portanto, apesar de não ser o insumo de maior participação em volume, a Barrilha é indispensável e uma das maiores participações nos custos de produção do vidro. Trata-se de um produto químico em pó, não fabricado no país desde 2006, quando a Companhia Nacional de Alcalis encerrou suas atividades. Já na década de 70, pela incapacidade da CNA atender todo o mercado, a empresa iniciou importações de Barrilha ensacada ou em big bags, ineficazes do ponto de vista logístico e econômico. Buscando uma melhor opção, foram desenvolvidas alternativas para importações como granel sólido, primeiramente no Porto de Santos, seguindo-se operações de descarga no Porto de São Sebastião, que remontam ao início da década de 80, que tornaram-se ao longo dos anos, uma carga importante nas atividades do porto, passando de 32% da tonagem total movimentada em 2013 para percentuais próximos dos 60% nos últimos cinco anos. Portanto há todo um vínculo histórico e econômico das importações de Barrilha por São Sebastião com o crescimento da Indústria Vidreira na região. Podemos dizer que o Porto de São Sebastião garantiu a expansão de nossa indústria no Estado de São Paulo, e em decorrência, favoreceu também as cadeias produtivas que utilizam nossos produtos. Atualmente são importadas 1,4 milhões de toneladas/ano de Barrilha, mais precisamente 1.397.784 toneladas em 2021, sendo que 441.120 toneladas passaram pelo Porto de São Sebastião, o que corresponde à 31,6% do total, sendo que em 2020, a participação do porto foi maior, chegando à quase 36% da tonagem importada. Das 824 mil toneladas importadas em 2011, chegou-se às cidades 1.398 mil toneladas em 2021, com um crescimento próximo de 70%. Considerando que a Indústria Vidreira tem asseguradas ampliações de capacidade para os próximos três anos, com novos cinco fornos, pode-se estimar um crescimento das importações de pelo menos mais 400 mil toneladas por ano, sem contar as outras aplicações do produto. O crescimento das importações ocorrido nestes 10 últimos anos, foi capturado principalmente pelos Portos de São Sebastião, demonstrando ser sua vocação, e por São Francisco do Sul. Em nosso entendimento, não há opções viáveis de portos, que possam abrigar as indispensáveis importações de Barrilha, no caso de ocorrer um indesejável impedimento das operações em São Sebastião. O Porto de Santos, também está em processo de privatização, tendo sua vocação ainda em definição.	A importância da barrilha como principal carga movimentada no Porto Organizado de São Sebastião é ressaltada pelo seu histórico de participação na movimentação portuária. O abastecimento das plantas da indústria vidreira localizadas no Vale do Ribeira deve se manter como principal driver desta carga e movimentação no Porto Organizado. O modelo de exploração portuária garante a manutenção do Berço 101 como de uso comum e acesso público, além de serem exigidos do futuro Concessionário níveis de serviço de produtividade de prancha para o atendimento dos volumes projetados ao longo do período da Concessão.
8	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	1. Trata-se de consulta pública estabelecida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ com objetivo de obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, relativos à realização de certame licitatório de concessão do Porto Organizado de São Sebastião. 2. Observados os documentos disponibilizados no site da consulta pública, bem como pela forma de participação definidas pelo Aviso de Audiência Pública nº20/2.021 desta ANTAQ, o SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO - SÓPESP, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rua Amador Bueno, 333, sala 1.604, Centro, Santos, São Paulo, CEP: 11013-151, nos termos de seu estatuto, através de sua procuradora abaixo assinada, manifesta a seguir posicionamento acerca do tema em referência. 3. Com relação à outorga variável, prevista no Contrato de Concessão, capítulo 6.1.3, de 7,5% do faturamento bruto que ultrapassar R\$ 42.000.000,00, há que se considerar que tão elevado índice, pode ser caracterizado como impedimento ao pleno desenvolvimento do concessionário, o qual certamente será repassado aos usuários, impactando na competitividade do Porto de São Sebastião e onerando a cadeia produtiva. Com isso, o ideal seria eliminar a outorga variável. Em não sendo possível, aplicar o escalonamento do índice de acordo com o faturamento, isto é: de 42 a 55 milhões (aplicar 2,5%); de 55 a 65 milhões (aplicar 5,0%); acima de 65 milhões (aplicar 7,5%).	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a definição desses critérios foi resultado de exaustivas análises junto à equipe de estruturação do projeto. O mecanismo visa (i) não impedir ou dificultar a viabilidade financeira do projeto; (ii) não onerar os usuários e a cadeia produtiva; e (iii) compartilhar resultados do desenvolvimento do Porto com a União.
9	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	4. Um ponto de atenção que deve ser observado é o capítulo 10.1.3.6 do Contrato de Concessão. Em prol da segurança jurídica que deve nortear o certame, deve-se deixar mais evidenciado que o berço é bem público, não podendo ser objeto de cessão ou locação. Pelo fato do berço 101 ser o único no Porto de São Sebastião, é imprescindível a criação de regras claras e indiscutíveis no sentido de impedir barreiras à utilização do berço pelo concessionário. Desta forma, para garantir a igualdade de direitos entre usuários e operadores, deve-se dar oportunidades iguais a todos, o que pode ser solucionado com regra clara que impeça atos que impeçam a livre concorrência e garanta a igualdade de direitos e oportunidades. Deve-se garantir que a política tarifária evite desproporção em relação aos parâmetros já utilizados atualmente, evitando barreiras tarifárias às cargas consolidadas, são de elevada importância para a indústria nacional e regional.	O porto organizado está integralmente caracterizado como bem público. O caso do Porto Organizado manterá seu caráter de uso comum e de acesso não exclusivo. A utilização deste para a operação de cargas seguirá as diretrizes operacionais impostas pelos instrumentos de planejamento e exploração portuária, incluindo: o (i) Regulamento de Exploração do Porto - REP - e o (ii) Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ. Tais instrumentos passarão por sessões de avaliação e aprovação conforme posto na Minuta de Edital, Minuta de Contrato e seus anexos, de modo que haja camadas de decisão para a definição do uso dos berços, ordenamento, definição de prioridades e regimentos operacionais, entre outros. Quanto às tarifas, o modelo de exploração tarifária elaborado pelo Concessionário deverá seguir as diretrizes do Anexo 3 da Minuta do Contrato de Concessão, que prevê isonomia na definição dos preços aos usuários, além dos mecanismos de fiscalização, supervisão e monitoramento por parte da ANTAQ.
10	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	5. Em relação ao documento 22, Relatório de Mercado, Item 2, demonstra que no Porto de São Sebastião os graneis sólidos, em especial a importação de barrilha é a parcela mais importante da movimentação de cargas e das receitas da CDSS, representando este porto 40% da importação nacional desse produto, que atende a uma cadeia logística e econômica consolidada ao longo de mais de 30 anos. Neste sentido, é imprescindível a garantia de segurança jurídica aos usuários e operadores portuários possibilitando a confiança de que tais operações terão sua continuidade, já que o Porto de São Sebastião tem localização estratégica para atendimento deste tipo de carga, como bem reconhecido nos estudos de mercado realizados. Observa-se que a minuta do Contrato de Concessão não há previsão de manutenção de operação das cargas consolidadas, não havendo garantia de sua continuidade aos atuais usuários. Neste sentido, espera-se a revisão do mesmo para que contenha: i) vedação de estabelecer regras que criem barreiras à utilização de berço público, ii) garantia de livre concorrência com igualdade de oportunidades, iii) vedação de tarifação privilegiada ao concessionário em detrimento de qualquer outro operador portuário que pretenda manejar carga consolidada, iv) imposição do novo concessionário em manter no PDZ, REP e demais documentos pertinentes, o necessário para o manejo das cargas consolidadas, em especial os graneis sólidos de importação e a exportação de animais vivos e v) alterações neste sentido deverão ser precedidas de consulta aos usuários e operadores portuários.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a minuta do contrato de concessão prevê que o caso não poderá ser objeto de cessão ou locação (Subcláusula 10.1.3.6), de modo que deverá ter seu acesso franqueado aos usuários, sem discriminação e remunerado mediante tarifa. Todavia, verifica-se a necessidade de aperfeiçoamento da redação para tornar mais claro o conteúdo proferido da subcláusula a respeito da operação pública do caso. Sendo a operação do caso não exclusiva, isto é, em regime de livre acesso por usuários, mediante tarifa, não há obstáculos à livre concorrência entre operadores portuários. A Concessionária deverá observar a norma vigente para pré-qualificação de operadores portuários - Portaria 111/2013-SEP - que não admite limitação do número de operadores portuários e estabelece requisitos objetivos para obtenção do respectivo certificado de operador portuário. Além disso, a Autoridade Portuária não pode discriminar operadores nem usuários, sob pena de incorrer em ilícito concorrencial e infração perante a ANTAQ (art. 32, inc. XXIII, Resolução 3.274/2014-ANTAQ). Desse modo, há livre concorrência com igualdade de oportunidades. A minuta do contrato condiciona a exploração direta pela Concessionária à constituição de SPE que seja subsidiária integral e proíbe a instituição de tarifas privilegiadas para esta, conforme consta da Subcláusula 10.1.2.6. Portanto, já há vedação à tarifação privilegiada à própria Concessionária. Com relação à previsão em instrumentos de planejamento como o PDZ e o REP de garantia de movimentação das cargas consolidadas e da necessidade de prévia consulta pública aos usuários e operadores para alterações destes documentos, entendemos que a contribuição não deve ser aceita, porquanto o escopo destes documentos não é o de prever garantias de mercado a determinadas cargas em detrimento de outras, bem como não deve haver condicionamentos à respectiva alteração que já não estejam previstos nas normas de renúncia.
11	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	6. Com relação ao capítulo 13 do Contrato de Concessão, dos deveres da concessionária. Ainda que haja previsão normativa -artigo 7º, inciso III da Resolução 3274/2014 da ANTAQ - a possibilidade da autoridade portuária estabelecer horário de funcionamento e regras e prioridades de atracação, deve-se deixar claro que não poderão ser permitidos privilégios ou infrações à livre concorrência, devendo haver no contrato previsão expressa protegendo os usuários e operadores portuários.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que esta será acatada. O contrato será ajustado para prever de forma explícita a vedação à discriminação entre usuários e operadores portuários.
12	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	7. Com relação ao capítulo que trata da outorga fixa, capítulo 10, há previsão de valor mínimo de 33 milhões. Entretanto, não há qualquer vinculação aos investimentos como previsto em outras concessões. Assim, deveria ser mantido em Conta Vinculada, para garantir investimentos por parte do Concessionário. Essa medida beneficia o próprio empreendedor, já que o valor da outorga retorna ao empreendimento ao serem realizadas as benfitorias, bem como beneficia os usuários e a comunidade em geral, garantindo recursos para investimento direto no Porto.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.
13	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	8. Com relação ao capítulo 11 do Contrato, Investimentos, o empreendedor ficou livre para fazer investimentos se, quando e onde desejar. Não há investimentos obrigatórios no Contrato. Entendemos que a desestatização se justifica pela necessidade de investimentos nos portos brasileiros, recursos que o Poder Público não dispõe e busca na iniciativa privada a forma de efetivar tais investimentos a fim de modernizar, equipar e tornar os portos nacionais mais competitivos e eficientes. Nesse contexto, necessário impor ao Concessionário investimentos obrigatórios, mesmo que mínimos. O Porto de São Sebastião tem várias restrições em infraestrutura, tais como: a. Berço único, com baixo calado e pequena extensão. NECESSIDADE: 1 novo berço e abertura de arrendamento para cargas consolidadas; b. Somente 3 armazéns (6.000m²) em uma área total de mais de 400.000 m². NECESSIDADE: novas áreas de armazenagem c. Mais de 200.000m² sem nenhum beneficiamento. NECESSIDADE: Pavimentação e drenagem dos pátios atualmente não operacionais d. Acesso viário precário, com nova rodovia em obras. NECESSIDADE: Nova portaria, armamento, área de recepção e espera de veículos Tais gargalos somente serão superados com investimentos em infraestrutura, daí a necessidade de estabelecer mininamente os referidos investimentos, sob pena de o Porto permanecer com pequeno ou nenhum desenvolvimento.	Apesar de não haver investimentos novos obrigatórios, prevê-se a obrigação do Concessionário resguardar níveis de serviço para os principais pontos de sensibilidade da operação portuária, conforme os parâmetros de eficiência operacional estabelecidos no Quadro de Indicadores de Desempenho do Apêndice B do Anexo 1 - Minuta do Contrato de Concessão. O Estudo de Mercado apresentado na Consulta Pública não identificou potencial inequívoco de atração de novas cargas, ou aumento expressivo de movimentação das cargas existentes, que justificassem a necessidade da construção de um novo berço ou outra infraestrutura, como por exemplo, a de armazenagem. O futuro Concessionário terá liberdade para investir e planejar o desenvolvimento do Porto conforme identifique necessidades e viabilidade para realização de investimentos, fato que deverá passar pela aprovação do Poder Concedente, por meio da alteração do PDZ, por exemplo. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a obrigação de apresentação pelo licitante vencedor de um Plano Básico de Investimentos (PBI) com os investimentos pretendidos pelo concessionário em seu plano de exploração do Porto a ser aprovado pelo Poder concedente e executado pelo concessionário.
14	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	9. Com relação ao capítulo 10.1, nota-se que a concessionária poderá explorar direta e/ou indiretamente as Áreas Operacionais e as Áreas Não Aletas às Operações Portuárias do Porto Organizado. Com isso a Concessionária assumirá as funções que atualmente são realizadas pela CDSS, ou seja, administração e exploração econômica da área portuária, oferecendo infraestrutura aos usuários e cobrando tarifas para remunerar tais serviços. Fará também todo o papel de Autoridade Portuária, mediante a gestão do porto, programação operacional, fiscalização das atividades, pré-qualificar os operadores portuários, entre outros. Com a exploração direta, a concessionária poderá também realizar as operações portuárias, oferecendo aos usuários, não apenas a infraestrutura, mas os serviços de embarque e desembarque de mercadorias, mediante mão de obra e equipamentos especializados, realizando o papel de Operador Portuário. Dessa forma será permitido, portanto, que aquele que é o gestor do porto, que pré-qualifica e que fiscaliza o operador portuário, seja também operador e seu concorrente. Em um porto com dificuldades estruturais, carência de investimentos, um único berço operacional com baixo calado (9 metros) e pequena extensão (150 metros), a prática da exploração direta apresenta uma tendência evidente de centralização das operações em uma só empresa, eliminando a concorrência e podendo ter como resultado a concentração das operações (monopólio), com prejuízo à competitividade, produtividade, eficiência e transparência, com uma tendência de aumento de custos para os usuários. Neste sentido, requer seja retirado do certame a possibilidade de exploração direta pela Concessionária, mantendo apenas a exploração indireta, em favor do interesse público, da melhoria da eficiência e da prática da livre concorrência.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a exploração direta será admitida sob regras específicas que visam manter as condições de competição, dentre elas a vedação de discriminação entre usuários e operadores portuários (Resolução nº 3.274/2014-ANTAQ, art. 32, inc. XXIII), a necessidade de constituição pela concessionária de subsidiária integral para realização de exploração direta com contabilidade separada (Subcláusula 10.1.2) e a manutenção da exploração do caso em regime de uso não exclusivo (Subcláusula 10.1.2.6), portanto a contribuição não será acatada.
15	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	10. Com relação ao capítulo 10.1.3.1 do contrato há previsão de a Concessionária celebrar com Exploradores de Infraestrutura Portuária contratos que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, em regime de direito privado, observando-se a regulação vigente. Requer a criação de norma indicando que empresas que comprovadamente movimentam cargas consolidadas (com volumes contratados, que geram receitas importantes conforme apontado no plano de negócios), cargas essas próprias ou em nome de terceiros, no Porto de São Sebastião na data da assinatura do presente contrato, sejam importadores, exportadores, empresas de armazenagem ou operadores logísticos, tenham prioridade junto à Concessionária, na celebração de contratos de locação ou arrendamento de áreas no Porto Organizado, respeitadas as condições comerciais oferecidas a outros eventuais interessados nas mesmas áreas.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto não há razões para garantir a certas empresas privadas condições privilegiadas em relação a outras para exploração de áreas portuárias (Resolução nº 3.274/2014-ANTAQ, art. 32, inc. XXIII), a necessidade de poderão negociar livremente com a futura Concessionária caso pretendam ser exploradoras de área em caráter privado. Além disso, a exploração de área em caráter privado não impede que as empresas que movimentam carga no porto permaneçam operando, pois o caso permanecerá sendo explorado em regime de uso não exclusivo mediante pagamento de tarifa.

16	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	11. Com relação ao capítulo 13 do Contrato, mais uma vez, imprescindível que se estabeleça concorrência isonômica intraporto - segurança econômica e jurídica aos usuários e operadores portuários - amplo acesso aos portos (Inciso V do artigo 3º da Lei 12.815/13). A fim de garantir a concorrência isonômica entre os interessados, para que possam continuar explorando suas atividades comerciais, especialmente para o caso dos graneis sólidos - carga consolidada no porto de São Sebastião - é necessário que se imponha ao novo concessionário regras de proteção à concorrência isonômica e limitantes ao abuso do poder econômico, desleal e aquelas que possam privilegiar exclusivamente os interesses econômicos do futuro concessionário. Especialmente porque o futuro concessionário terá, pelo previsto em contrato, amplos poderes para alterar o Plano de Exploração Portuária - PEP e PDZ, adequando ambos aos seus interesses, sem qualquer regra de limitação expressa que desestimule o abuso econômico, voltado, por exemplo à não utilização de áreas operacionais ociosas, em detrimento de terceiros interessados em explorá-la ou até mesmo em adoção de práticas que se traduzam, na prática, em empecilhos que inviabilizem futuros contratos. Necessário, pois, sejam estabelecidas regras claras que viabilizem o princípio constitucional da ordem econômica, que visa coibir práticas de concorrência desleal e atos que configurem infração contra a ordem econômica, priorizando a isonomia e reprimindo qualquer prática que se traduza em abuso do poder econômico do futuro concessionário e práticas anticompetitivas e danosas à livre concorrência, em respeito ao que preceitua o art.3º, Incisos V e VI, Lei 12.815/2013, inciso V do artigo 170 da Constituição Federal, § 4º do artigo 173 da CF e em estrita observância à Lei 12.529/11, a qual estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência SBDG.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que, com relação à previsão de regras contratuais que evitem o abuso de poder econômico, o Contrato de Concessão será ajustado para prever de forma explícita a vedação à discriminação entre usuários e operadores portuários, embora esta já esteja prevista na Resolução nº 3.274/2014-ANTAQ, art. 32, inc. XXIII) e que eventuais abusos de poder econômico também constituam ilícito concorrencial, conforme bem apontado pelo contribuinte. Além disso, o país público não poderá ser objeto de cessão ou locação (Subcláusula 10.1.3.6), de modo que deverá ter seu acesso franqueado aos usuários, sem discriminação e remunerado mediante tarifa. Com relação à proteção de operadores portuários, a Concessionária deve observar a norma vigente para pré-qualificação de operadores portuários - Portaria 111/2013-SEP - que não admite limitação do número de operadores portuários e estabelece requisitos objetivos para obtenção do respectivo certificado de operador portuário. Com relação à possibilidade de que a Concessionária mantenha áreas operacionais ociosas, foi previsto na subcláusula 10.3 que é dever da Concessionária realizar negociação de áreas ociosas e caso haja recusa em negociar, caberá denúncia à ANTAQ. Além disso, caso sejam constatados abusos, a ANTAQ tem a prerrogativa de regular os preços, conforme previsto na subcláusula 10.1.3.5. Deste modo, a Concessionária seria vedado instrumentalizar o PDZ e o REP para prejudicar a concorrência, sob pena de descumprir o Contrato de Concessão e as normas que regem o setor portuário. Além disso, as alterações do PDZ propostas pela Concessionária deverão ser aprovadas pelo Poder Concedente, devendo ser previamente submetidas à participação dos usuários e do Conselho da Autoridade Portuária (Subcláusulas 8.1.2 e 8.2.3).
17	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	12. Feitas tais considerações, o SOFESP, na condição de representante dos operadores portuários do estado de São Paulo, vem, requerer a este r. Agência Reguladora, a revisão dos documentos previstos para o certame, nos moldes indicados. Santos, 09 de fevereiro de 2022. SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO - SOFESP APARECIDA GISLAINE DA SILVA HEREDIA OAB/SP Nº 183.304	Sem contribuição
18	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	VIII REP e PDZ 3. DO REP Considerando que no REP, de iniciativa e responsabilidade integral da Concessionária, é estabelecido o horário de funcionamento do Porto, procedimentos de habilitação ao tráfego e às operações, movimentação e armazenagem de carga, conforme suas especificidades e periculosidade, ordem e prioridades de atracação e de uso das instalações portuárias, uso de armazéns, pátios, galpões e silos, etc., é ideal que as alterações propostas pela Concessionária sejam submetidas à Consulta Pública e ao crivo do Poder Concedente antes de entrarem em vigor. É necessário esse cuidado já que pode haver o estabelecimento de critérios que violem a livre concorrência. Ex. Estabelecimento de pranchas impossíveis de serem cumpridas ou mesmo condições de preferência e prioridade de atracação em prejuízo dos Operadores Portuários e que beneficiem a Subsidiária que explora diretamente o porto.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a Cláusula 33.1.1 do Contrato de Concessão estabelece que a Concessionária deverá consultar os Usuários em relação à elaboração de alteração ou atualização do PDZ e do REP. Portanto, entende-se que a preocupação do consulente já está endereçada no Contrato de Concessão. Além disso, o REP deverá obedecer às diretrizes do Poder Concedente previstas na Portaria 245/2013-SEP, as disposições contratuais, e o disposto na Resolução 3.274/2014-ANTAQ. Vale destacar que o REP deverá conter também explicitação de como o público e os usuários poderão apresentar sugestões de melhorias e de revisões ao REP (cf. Anexo 1 da Portaria 245/2013-SEP). Portanto, a contribuição não será acatada.
19	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Anexo I VIII REP e PDZ 4. DO PDZ Nesse caso, o ideal é que qualquer proposta de alteração, seja por iniciativa da Concessionária, seja por parte do Governo, venha precedida de discussões com os Operadores Portuários e demais usuários do Porto.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a Cláusula 33.1.1 do Contrato de Concessão estabelece que a Concessionária deverá consultar os Usuários em relação à elaboração de alteração ou atualização do PDZ e do REP. Portanto, entende-se que a preocupação do consulente já está endereçada no Contrato de Concessão.
20	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Anexo I VI PASSIVO AMBIENTAL 3. i. - Contratação de Consultoria Sugere-se que a ANTAQ estabeleça critérios objetivos de seleção dessa consultoria ambiental, de modo a evitar atrasos na contratação e execução dos estudos que se fizerem necessários.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto não será a Antaq a selecionar a consultoria ambiental. A consultoria ambiental escolhida pela Concessionária não será aprovada pela Antaq caso, na situação concreta, sejam verificadas razões que indiquem a inconveniência da contratação tais como conflito de interesses, indevidade entre outras circunstâncias que podem vir a ocorrer.
21	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	A FENOP defende que em caso de alteração do Regulamento de Exploração do Porto e do PDZ, o CAP - Conselho de Autoridade Portuária seja previamente consultado para que apresente, a tempo e modo, o seu parecer sobre a matéria.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que já há previsão nesse sentido para o PDZ, conforme o item 4.vi, Capítulo VIII, do Anexo I do Contrato de Concessão. Com relação ao REP, está prevista a participação da comunidade portuária mediante a necessidade de prévia consulta aos Usuários, conforme cláusula 33.1.1 do Contrato de Concessão.
22	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	No item 13, apêndice "B" (pag.28) consta o Índice de Eficiência Operacional de Prancha: anos 1 e 2 = 80 t/h; vai crescendo até ano 18 e seguintes= 170 t/h. Esse é o que constará do contrato. No entanto, no item 3 do "sumário executivo Estudo de Mercado se espera que os operadores, com investimentos em equipamentos passem do atuais 115 t/h para 248 t/h. Não havendo coerência entre as informações de cálculo demonstrando o indicador de 248 t/h, recomendo uma equalização das informações e especialmente o demonstrativo de cálculo, uma vez que esse é o único KPI/SLA de produtividade, que aliás, é uma das principais razões da desestatização.	Obrigado pela contribuição. A redação dos referidos itens será revisada. Ambas as citações de prancha devem ser de 170 t/h.
23	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Tendo como fundamentos de concessão da Autoridade Portuária, melhorias na gestão com investimento, o que em meu entendimento não se aplica nesse processo dado a desobrigação de expansão, tendo apenas como fator de decisão o valor da outorga, verifica-se no item III(pag.16): "ATRIBUIÇÕES DE AUTORIDADE PORTUÁRIA QUE PODERÃO SER DESEMPENHADAS PELA CONCESSIONÁRIA", entendendo que o uso do verbo deva ser DEVERÃO, dado que a lista detalha a maioria das responsabilidades que hoje são desempenhadas pela CDSS.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que será parcialmente acatada, de modo que a Concessionária deverá exercer as funções de Autoridade Portuária descritas no Anexo 1. Será realizada a alteração da expressão "deverão" por "deverão" na introdução e no título do item III do Anexo 1 do Contrato de Concessão.
24	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) apresenta suas contribuições no âmbito da Audiência Pública nº 20/2021, promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), cujo objetivo é obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, relativos à realização de certame licitatório de concessão do Porto Organizado de São Sebastião, para o desempenho das funções de autoridade portuária e a exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes, conforme as obrigações, os direitos e os encargos previstos no Contrato de Concessão.	Sem Contribuição
25	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	1. Caracterização: O Porto de São Sebastião está localizado no litoral norte do Estado de São Paulo, tem como destaque a liderança nacional na importação de barrilha e o TEBAR (Terminal Almirante Barroso), de uso privativo da Petrobras e operado pela Transpetro. Em 2020, operou 53 milhões de toneladas, sendo 52 milhões de toneladas no TEBAR, 437 mil toneladas de barrilha e o restante em outras cargas. O estudo de mercado, coordenado pelo BNDES, teve como referenciais o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLP), de 2019; o Plano Mestre de São Sebastião, de 2018; e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), de 2009, considerado como referência histórica.	Sem Contribuição
26	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	2. Investimentos: i) Outorga fixa: R\$ 33,262 milhões (pagos no início da concessão); ii) Dragagem: investimentos em licenciamento em R\$3,263 milhões (24 parcelas nos anos 3 e 4); e iii) Outros: Não prevê investimentos.	Sem Contribuição
27	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	3. Projeções de Demanda: O estudo considerou as principais cargas movimentadas, de acordo com a infraestrutura logística demandada e suas dinâmicas de mercado. Também analisou a vocação do complexo, capacidade de atendimento da demanda atual e futura, de acordo com os planos de expansão previstos nas referências. A metodologia de projeção de demanda foi dividida em três etapas: i) Projeção dos fluxos de demanda de cargas do país por origem-destino; ii) Alocação das movimentações nos complexos portuários; e iii) Validação e ajustes de resultados de acordo com a particularidade de cada complexo avaliado. Em termos gerais, a projeção de demanda é crescente, saindo de 697 em 2021 para 927 mil toneladas em 2060. Uma estimativa de 33% de aumento ao longo do período. Para o TEBAR, a movimentação do Petróleo, a projeção de crescimento é de apenas 2,6% ao ano, uma vez que não há previsão de novas construções de refinarias, acessos, entre outros. O mesmo raciocínio se aplica à movimentação de derivados, cuja projeção de crescimento é de 1,7% ao ano. Em graneis sólidos minerais, no qual destaca-se a importação da barrilha, matéria prima para a indústria de vidro e produtos de limpeza, de acordo com o cenário superior, trabalha-se com aumento de 0,9% ao ano e considera que, na pior hipótese, as cargas minerais seriam capturadas pelo Porto de Santos. Em relação à armazenagem, o estudo coloca que a capacidade é inferior à movimentação do porto, seja por falta de estrutura, seja por falta de capital humano. No projeto, não há previsão de investimento em armazéns, de acordo com o estudo, a implantação de futura expansão para absorver esse excedente de demanda deve ser avaliada pelo futuro concessionário (...). As principais cargas de graneis sólidos vegetais são malte e cevada, na importação, que abastecem a indústria cervejeira do Vale do Paraíba. A projeção de demanda no cenário superior é de 1,2% de crescimento. A carga também é negativamente impactada pelo déficit de armazenagem no porto. No Plano Mestre do porto, está projetada a construção do TGV (Terminal de Granéis Vegetais), de 7.555 m2, que supriria a deficiência atual de armazenagem para o malte e a cevada. No entanto, a construção não tem previsão de realização e o estudo deixa a cargo no novo concessionário a realização do empreendimento, considerando a atratividade comercial do investimento.	O Porto Organizado de São Sebastião conta com apenas armazéns para o armazenamento das cargas - há três armazéns de 8 mil toneladas de capacidade estática que totalizam 6 mil m² e capacidade de recepção de 292,2 mil toneladas ao ano que usualmente são destinado aos graneis sólidos minerais em especial a barrilha. Nota-se que nas proximidades há o armazém de 17 mil m² e capacidade de 90 mil toneladas do CLIA CNAGA - São Sebastião que captura parte dos volumes hoje não comportados pelo porto. Os projetos e considerações apontados pelo Plano Mestre de São Sebastião foram avaliados para a elaboração dos Estudos apresentados na Consulta Pública, contudo, não houve indicativos claros de que projetos como o TGV pudessem ser viáveis do ponto de vista de necessidades do mercado e sustentabilidade financeira. Ainda, sobre a operação atual de malte e cevada, foi avaliado que as cargas são hoje armazenadas em cinco silos da Malteria Soufflet Brasil Ltda, que detém 4 mil toneladas de capacidade estática no entorno portuário ou escoando diretamente, fator que corrobora para que não fosse incluída a obrigatoriedade de investimentos para esta carga no Porto Organizado, fato reforçado pela alocação integral dos riscos de mercado ao futuro concessionário.
28	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	4. Contribuições: A FIESP considera positiva a proposta desestatização do Porto de São Sebastião, nas áreas do TEBAR e do Porto Organizado. No entanto, entende a presente necessidade de exigência de atualização do PDZ para que sejam definidas diretrizes dos investimentos necessários para ampliação de capacidade e de eficiência do Porto. O poder concedente tem o condão de apresentar aos interessados as reais necessidades de investimentos a serem realizados de maneira a garantir o atendimento das cargas e demandas existentes, bem como o aumento da capacidade de movimentação e armazenagem para a atração de novas cargas. Chamamos atenção para o uso do PDZ de 2009 no estudo. Seria fundamental a atualização do PDZ, considerando a realidade atual, antes da realização da concessão. Isso porque, seriam apresentadas todas as necessidades de investimentos para aumento da eficiência no porto. Além disso, é de fundamental importância deixar claro atendimento das cargas movimentadas pelo porto atualmente, pois são insumos e matérias primas essenciais às indústrias da região. Considerar a simples captura dessas cargas por outros portos, como Santos, por exemplo, é desconsiderar a questão tarifária e logística que impactará às indústrias do Vale do Paraíba e região, levando a um aumento de custos a elas e aos consumidores finais. É preciso considerar a realização das duplicações e investimentos nos acessos rodoviários ao porto. O trecho de planoalto já foi duplicado e, apesar dos atrasos, as obras de duplicação da serra foram retomadas. O trecho de planície será realizado futuramente, o que implica a necessidade de alterações na estrutura portuária, no que se refere a arruamentos, acessos, portaria, entre outras necessidades de investimento. Além disso, a consideração de algumas receitas, indicadas pelo estudo, que não possuem regulação atual, podem levar a eventuais cobranças abusivas e expulsão de cargas. A FIESP prima pela liberdade econômica, mas considera que a atuação da agência reguladora para evitar eventuais preços abusivos ao consumidor seja essencial. Sendo assim, para que sejam evitadas inseguranças jurídicas, é fundamental que a ANTAQ tenha uma modelagem de cálculo para fiscalização das tarifas às quais hoje, não há regulação. O argumento de liberdade de decisão de investimentos oferecida ao concessionário é válido, assim como devem ser incentivadas as liberdades econômicas aos mais diversos setores. No entanto, a FIESP entende a necessidade de incentivos às melhorias de capacidade e eficiência. Dessa maneira, a não exigência de nenhum tipo de investimento e a previsão de crescimento anual de demanda em algo em torno de apenas 1% ao ano, pode ter como consequência o desincentivo à realização voluntária de quaisquer investimentos por parte do concessionário. A FIESP considera urgente a necessidade de ganhos de eficiência em toda a cadeia associada ao Porto, tanto no que se refere à infraestrutura, movimentação e armazenagem portuária, quando ao impacto que eventuais aumentos de tarifas e reprogramação de cargas para outros portos podem ocasionar à indústria. Sendo assim, faz-se necessário um amplo debate para que as necessidades dos usuários do porto sejam observadas, de maneira que os níveis sejam beneficiados, como a desestatização.	Apesar de não haver investimentos novos obrigatórios, prevê-se a obrigação do Concessionário resguardar níveis de serviço para os principais pontos de sensibilidade da operação portuária, conforme os parâmetros de eficiência operacional estabelecidos no Quadro de Indicadores de Desempenho do Apêndice B do Anexo 1 - Minuta do Contrato de Concessão. O Estudo de Mercado apresentado na Consulta Pública não identificou potencial inequívoco de atração de novas cargas, ou aumento expressivo de movimentação das cargas existentes, que justificassem a necessidade da construção de um novo berço ou outras infraestruturas, como por exemplo, a de armazenagem. A não imposição de investimentos pré-determinados e o crescimento referencial projetado nos estudos não tem o condão de desincentivar o investimento voluntário pelo concessionário, pelo contrário, conferem espaços de discricionariedade para que, uma vez identificada demanda por determinado serviço, o concessionário proponha o replanejamento portuário e os investimentos necessários. O futuro Concessionário terá liberdade para investir e planejar o desenvolvimento do Porto conforme identifique necessidades e viabilidade para realização de investimentos, fato que deverá passar pela aprovação do Poder Concedente, por meio da alteração do PDZ, por exemplo. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a obrigação de apresentação pelo licitante vencedor de um Plano Básico de Investimentos (PBI) com os investimentos pretendidos pelo concessionário em seu plano de exploração do Porto a ser aprovado pelo Poder concedente e executado pelo concessionário. Quanto às tarifas, cabe ressaltar que a modelagem não propõe alterações significativas em relação a última Tabela Tarifária aprovada pela ANTAQ para o Porto de São Sebastião. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a adoção de regulação tarifária para as Tarifas de Instalações de Acostagem e as Tarifas de Infraestrutura Operacional ou Terrestre com o emprego dos mecanismos de Tarifa Teto Média e Limite de Dispersão Tarifária, a exemplo do modelo proposto para a Tarifa de Acesso Aquaviário, em substituição ao método de Supervisão e Monitoramento originalmente previsto. Obrigado pela contribuição.
29	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	O art. 14 da Lei dos Portos (Lei 12.815/13) determina, entre outras coisas, que a celebração do contrato de concessão será precedida de: "I - consulta à autoridade aduaneira; II - consulta ao respectivo poder público municipal; e III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento". Pergunto: Tais exigências já foram cumpridas? Se sim, de que forma? Se não, quando serão?	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que, em atendimento ao estabelecido no art. 14 da Lei nº 12.815/2013, esta agência enviou os seguintes ofícios com consulta às instituições definidas na Lei de Portos: I - Ofício nº 243/2021/DG-ANTAQ (Autoridade Aduaneira); II - Ofício nº 244/2021/DG-ANTAQ (Poder Público Municipal); e III - Ofício nº19/2021/GMS/SDS/ANTAQ (Solicitação de emissão Termo de Referência ao órgão Licenciador).
30	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	A ANTAQ considera que o investimento mínimo obrigatório previsto é razoável e adequado ao objetivo principal anunciado com a concessão que é de conseguir mais investimentos no Porto?	Apesar de não haver investimentos novos obrigatórios, prevê-se a obrigação do Concessionário resguardar níveis de serviço para os principais pontos de sensibilidade da operação portuária, conforme os parâmetros de eficiência operacional estabelecidos no Quadro de Indicadores de Desempenho do Apêndice B do Anexo 1 - Minuta do Contrato de Concessão. O Estudo de Mercado apresentado na Consulta Pública não identificou potencial inequívoco de atração de novas cargas, ou aumento expressivo de movimentação das cargas existentes, que justificassem a necessidade da construção de um novo berço ou outras infraestruturas, como por exemplo, a de armazenagem. O futuro Concessionário terá liberdade para investir e planejar o desenvolvimento do Porto conforme identifique necessidades e viabilidade para realização de investimentos, fato que deverá passar pela aprovação do Poder Concedente, por meio da alteração do PDZ, por exemplo. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a obrigação de apresentação pelo licitante vencedor de um Plano Básico de Investimentos (PBI) com os investimentos pretendidos pelo concessionário em seu plano de exploração do Porto a ser aprovado pelo Poder concedente e executado pelo concessionário.
31	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	A ANTAQ considera que a Audiência Pública que ocorreu no dia 07/02/2022 com início às 17h permitiu a participação de todos os interessados mesmo sabendo que até às 14h do próprio dia a mesma se encontrava suspensa por decisão judicial?? Pergunto porque estou desde o início do processo acompanhando o processo de desestatização e tinha interesse na participação na Audiência Pública. No entanto, não consegui participar porque a marcação de fato da mesma ocorreu poucas horas antes de seu início. Desta forma, solicito nova Audiência Pública para que eu possa participar, bem como demais interessados que não conseguiram participar pelo acima exposto.	Agradecemos a contribuição. A ANTAQ considera que Audiência Pública foi extensa e cumpriu com sua função. No que tange às contribuições feitas (seja na Audiência Pública, seja no site da ANTAQ) observa-se que o período de recebimento perdurou por 51 dias, de 27/12/2021 a 16/02/2022, em prazo considerado suficiente.

32	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Contribuição ABIVIDRO - Parte II Além dos problemas rotineiros de congestionamentos, há incertezas sobre quais impactos a privatização trará para a logística da Barrilha naquele porto. O fato é que as toneladas descarregadas em Santos estão diminuindo, e em 2021 foram de apenas 180 mil toneladas, contrastando com as mais de 440 mil descarregadas em São Sebastião. Não acreditamos que Santos teria condições de absorver essa tonagem. Com o consumo crescente e consequentemente as importações, e devido às limitações nos portos do estado, foi iniciada uma operação no Porto de São Francisco do Sul, que hoje é o segundo em movimentação da Barrilha, com volumes superiores às 300 mil toneladas ano, apesar da distância da maioria dos consumidores que estão em São Paulo. Ou seja, Santos decresceu sua movimentação, e o porto de São Francisco do Sul, foi a opção encontrada, apesar dos 650 km que o separam do principal porto consumidor da Barrilha, em Jacarandá/SP, que está apenas 120 km do Porto de São Sebastião. Em vista dos pontos salientados acima: dependência da importação de Barrilha pela Indústria Vidreira; a vocação e o histórico do porto de São Sebastião pelas operações com Barrilha; localização geográfica favorável das plantas em relação a São Sebastião; a representatividade da Barrilha na tonelagem movimentada pelo porto - gostaríamos de destacar alguns pontos de preocupação e fazer sugestões a respeito: <b>ÀtE PORTO PÚBLICO - O porto deve permanecer público e aberto para todas as cargas já tradicionais, garantindo a continuidade das operações dos importadores que tem organizadas suas operações logísticas.</b> No caso da Indústria do Vidro Plano, ocorreram investimentos na região do Vale do Ribeira, que elevaram a capacidade produtiva de 2.700 toneladas/dias em 2011 para as atuais 5050 toneladas/dia, trazendo todos os benefícios para as cidades da região, incluindo o próprio porto. Isso só ocorreu, pela expectativa que se tinha, da garantia da continuidade da descarga de Barrilha ocorrer no Porto de São Sebastião. Como é a matéria-prima de maior custo e fundamental ao processo produtivo, a proximidade com o porto, seja por questões logísticas, seja pelo impacto do frete, favoreceu que os investimentos em ampliações fossem realizados na região. <b>Além de garantias de manutenção do porto público, é fundamental que se adotem mecanismos explícitos, seja no Código de Conduta ou em outros documentos, que impeçam o novo Concessionário através de atos de gestão, alterações do PDZ ou do Regulamento de Exploração do Porto, interferir no uso do berço e programação de atracação de navios, principalmente de cargas consolidadas, que é o caso da Barrilha.</b> Já se preveem novos investimentos, e as garantias aqui mencionadas, da manutenção do porto público e no não oferecimento de barreiras pelo Concessionário, trarão a segurança jurídica, buscada pelo nosso setor, para ir adiante com o planejamento. <b>ÀtE EXPLORAÇÃO INDIRETA - é fundamental que seja mantida a competição no oferecimento ao importador dos serviços das operações portuárias. Que seja possível ao importador, escolher o operador portuário mais qualificado técnica e economicamente e não esteja submetido a um monopolista desses serviços.</b> Acreditamos que um dos objetivos do processo de concessão seja buscar a redução de tarifas, tornando o porto mais competitivo, e a adoção da modalidade da Exploração Direta, oferecendo ao Concessionário o monopólio da realização das operações portuárias, vai em sentido inverso, não sendo favorável aos usuários e nem à livre concorrência. A redução dos custos vai ser determinada, além de outros aspectos, pela competição entre operadores credenciados. <b>Podemos que a modalidade da Exploração Direta seja retirada do certame, àtE MIGRAÇÃO DE CARGAS - Em nenhuma hipótese, forçar a interrupção das operações de cargas tradicionais; àtE PREFERÊNCIA DE ATRACAÇÃO - Não estabelecer preferências, de modo que nenhum tipo de carga deve prevalecer sobre as demais, valendo a ordem de chegada dos navios; àtE INTERRUPÇÃO DE OPERAÇÕES DE CARGA/DESCARGA - A atracação para operações de carga e de descarga não devem ser interrompidas, independente das demais cargas que chegarem ao porto; àtE INFRAESTRUTURA RETRO PORTUÁRIA - A infraestrutura retro portuária deve permanecer disponível para todos os usuários - o concessionário não poderia monopolizar, por exemplo, todos os armazéns para um único tipo de produto, preservando-se assim o espaço para uso de todos os usuários do porto; àtE MELHORIA DA PRODUTIVIDADE - A melhoria de produtividade esperada com a concessão deve ser revertida em reduções de custos para todos os usuários do porto, endereçando investimentos necessários para manutenção do funcionamento e nível de serviços, bem como melhorias onde e quando pertinentes.</b>	O relatório de mercado elaborado no âmbito dessa Concessão avalia que, tratando-se de granéis sólidos mineiros, o Porto de Santos se mostrou como o principal competidor, exemplo é a operação da carga de sulfato, que a partir de 2015 passou a ser escoada pelo porto santista em maior representatividade, retirando volumes de São Sebastião. Já para a barrilha, entende-se que o porto de São Sebastião possui posição privilegiada e competitiva em relação ao porto santista para o abastecimento das indústrias vidreiras em sua região de influência. No entanto, no cenário nacional entende-se que o porto de São Francisco do Sul se mostra como principal competidor de São Sebastião para barrilha, como também apontado pela ABIVIDRO em sua Contribuição. Sendo assim, projeta-se a manutenção da importância da movimentação de barrilha no porto de São Sebastião com demanda crescente acompanhando, principalmente, a evolução dos níveis de atividade econômica e das indústrias demandantes do produto. Ressaltada a importância da carga para o desenvolvimento e exploração portuária, pontua-se: (a) o caso do Porto Organizado manterá seu caráter de uso comum e de acesso público. A utilização deste para a operação de cargas seguirá as diretrizes operacionais impostas pelos instrumentos de planejamento sejam eles, mas não se limitando à: (i) Regulamento de Exploração do Porto - REP, (ii) Plano de Desenvolvimento e Zonamento - PDZ. Tais instrumentos serão condicionados à avaliação do Poder Concedente e consulta aos usuários; (b) Mesmo contendo ao Concessionário o direito de exploração direta das atividades portuárias por meio de subsidiária integral, será permitida a livre escolha de operadores, em um mercado aberto e concorrencial no qual o usuário optará pelo fornecedor do serviço que melhor enquadrar em seus objetivos comerciais, portanto não se configurará um monopólio de serviços. Além disso, a concessionária deverá praticar condições equitativas de mercado com os operadores, sendo vedada a discriminação. As operações de portuárias de carga/descarga permanecerão sendo regidas pela legislação e regulamentação vigentes, sendo o mercado aberto a novos entrantes e não podendo a Autoridade Portuária cassar indiscriminadamente o certificado de operadores portuários. Deve ser observado melhoria na produtividade com a adoção de gestão privada com incentivo para a eficiência nos resultados e também na medida em que o Edital e o Contrato serão reajustados para prever que recursos gerados pela própria concessão possam ser periodicamente reinvestidos no Porto Organizado.
33	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Está estabelecido no Anexo I, item 8 da Minuta de Contrato que a Concessionária terá até 18 meses para revisar e publicar o REP atualizado. Contudo não estão claras as premissas para a atualização. A Concessionária poderá estabelecer as premissas e condições para a atualização do REP, ou deverá seguir alguma regulamentação e/ou orientação específica estabelecida pela ANTAQ e SNPTA?	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que, conforme estabelecido no item 8 do Anexo I da Minuta do Contrato de Concessão, "A Concessionária deverá avaliar e promover os ajustes no REP em consonância com o que estabelecem a Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, o Decreto n.º 8.033, de 27 de junho de 2013, e a Portaria n.º 245, de 26 de novembro de 2013, ou outro normativo que vier a substituí-los". Destaca-se que a Portaria SEP 245/2013 estabelece as diretrizes, os objetivos gerais e os procedimentos mínimos para a elaboração e atualização, pela Administração do Porto, do Regulamento de Exploração do Porto – REP de cada Porto Organizado.
34	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	1. Alterações: 17.4.1. A tarifação deverá seguir boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços portuários, bem como as diretrizes expedidas pela ANTAQ e praticadas pelas administrações portuárias, devendo ser observado o princípio da segurança jurídica, afastando a possibilidade de desequilíbrio contratual e aumento abusivo no valor das tarifas que possam afetar as operações com os demais agentes. 17.4.2. A tarifação deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, sazonalidade, facilidades disponíveis para o Usuário e nível de serviço. A tarifa de acesso aquaviário será regulada pelo modelo de preço-índice, devendo a Concessionária atender ao disposto da Resolução ANTAQ 61/2021, incluindo o procedimento de definição e revisão da tarifa. 2. Justificativa: Considerando que a concessionária vai atuar em condição de monopólio, com a possibilidade de explorar direta e indiretamente o porto, e considerando, ainda, a composição atual das receitas tarifárias do porto, com significativa participação de TUP localizado fora da poligonal do porto organizado, e os baixos custos necessários para a manutenção do canal de acesso, a liberdade de definição dos valores de tarifas pode constituir incentivo para tratamento não isonômico ou práticas de subsídios cruzados, aumentando os impactos da gestão portuária nos resultados de terminais fora de sua área de abrangência. O modelo de tarifa teto média não se mostra suficiente para mitigar esses riscos, permitindo à Concessionária variar valores de tarifas de acordo com a segmentação de mercado. Por esse motivo, a regulação da tarifa de acesso aquaviário deve atender integralmente ao disposto na Resolução ANTAQ 61/2021, ou outra que vier a substituí-la. Subsidiariamente, caso não seja acatada a proposta de incidência da referida resolução, e seja mantido o modelo de tarifa teto média com limite de dispersão, com intuito de mitigar os impactos da gestão comercial do porto organizado, que seja determinado que a tarifa de acesso aquaviário cobrada de TUPs localizados fora da poligonal do porto organizado deve ser sempre a menor tarifa do intervalo definido "(???? - 1.96 x ????) = ????.?? + (???? + 1.96 x ????)", independente da segmentação de mercado adotada pela concessionária. O Grupo Transcopa, com mais de 20 anos de experiência e com atuação nas áreas de operação portuária, transporte, locação de equipamentos para movimentação de carga e armazéns gerais, com operações diretamente ligadas ao Porto de São Sebastião; que tem por previsão de mais investimentos para os próximos 5 anos, em áreas vinculadas diretamente à atividade portuária, vem apresentar aos questionamentos que se seguem: 01) Gentileza confirmar se o Profissional Qualificado poderá ler seu acervo em nome de outras empresas e não necessariamente das participantes da Concorrência, sendo necessária apenas a comprovação do vínculo conforme edital. 02) Favor esclarecer se poderemos nos justificar ou efetuar correções antes da execução da garantia da Proposta. 03) Em caso de Proposta desconforme, seria mais correto a inabilitação da proposta e não execução da Garantia da Proposta. Favor avaliar esta possibilidade. 04) Favor avaliar a possibilidade de vínculo do Profissional Qualificado com apenas uma proponente, dando assim mais segurança na Concorrência. 05) Gentileza confirmar se na etapa de lances podemos apresentar as propostas de acordo com nossa avaliação de viabilidade, não sendo necessário cobrir a melhor oferta. 06) Gentileza avaliar a possibilidade de prorrogação do prazo de concessão por um período maior, visto que alguns itens do Plano de Negócios requerem aprovações, licenciamentos e liberações cujos prazos e condições fogem do nosso controle. Adicionalmente, para uma melhor operação do Porto e até maior eficiência e atratividade da área, podem ser identificados investimentos que demandariam um prazo maior de Concessão para atendimento a sua viabilidade econômica. 07) Favor confirmar se existirá flexibilidade para as aprovações e liberações previstas na Fase 1 do prazo de Concessão, de modo a não causar prejuízos à Fase 2 e demais atividades. Atenciosamente, Edson Issao Mori - Diretor	A proposta de redação da subcláusula 17.4.1 e 17.4.2 não será acatada, porquanto a redação atual e as demais condições estabelecidas no Contrato e no respectivo Anexo 3 já vedam práticas abusivas e o mecanismo de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro já está previsto no Anexo 4 do Contrato. Com o relatório de alteração do modelo de tarifa teto média, também não será acatada, porque o Contrato e o Anexo 3 já contém mecanismos para assegurar que não haja abusividade, como a penalização no reajuste caso a Concessionária descumpra o limite de dispersão e a possibilidade de a Agência intervir caso seja identificada alguma conduta abusiva. Também não se deve acatar uma garantia de que a tarifa de acesso cobrada de TUPs seja sempre a menor tarifa do intervalo, porquanto já há mecanismos de proteção suficientes, conforme indicado. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a adoção de regulação tarifária para as Tarifas de Instalações de Acostagem e as Tarifas de Infraestrutura Operacional ou Terrestre com o emprego dos mecanismos de Tarifa Teto Média e Limite de Dispersão Tarifária, a exemplo do modelo proposto para a Tarifa de Acesso Aquaviário, em substituição ao método de Supervisão e Monitoramento originalmente previsto. Obrigado pela contribuição.
35	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Face ao pleito apresentado pela Prefeitura Municipal de São Sebastião, durante a Audiência Pública, para concessão de áreas que atualmente fazem parte da frota dessas áreas com uma área aproximada de 100.000 m2 que a mesma possui à margem do futuro Contorno Sul, que teria grande interesse para uso como área retroportuária de grande interesse para o Porto.	Em relação ao questionamento 01, informamos que o entendimento está correto. Em relação aos questionamentos 02 e 03, informamos que eventual execução da garantia de proposta será submetida previamente à ampla defesa e ao contraditório, conforme previsto no instrumento contratual, da regulamentação da ANTAQ e da Lei nº 8.784/99. O texto do Edital será ajustado para: (i) admitir a realização de diligências que permitam o saneamento de irregularidades de caráter meramente formal; (ii) excluir do rol de hipóteses de execução da garantia de proposta os casos de simples inabilitação ou desclassificação por desconformidade da documentação, exceto se ficar caracterizado o cometimento de fraude ao leilão. Em relação ao questionamento 04, a contribuição não será acatada, porquanto pode diminuir a competição do certame. Em relação ao questionamento 05, o entendimento está correto. Em relação ao questionamento 06, informa-se que não haverá alteração do prazo da concessão, porém considerando as contribuições recebidas, será acatada sugestão relacionada ao prazo de prorrogação, de modo que o Contrato de Concessão possa ser prorrogado por até 15 anos. Em relação ao questionamento 07, o entendimento está correto.
36	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Poligonal do Porto de São Sebastião, mas que têm vocação mais turística do que portuária (com o que concordo plenamente), sugiro propor a Prefeitura uma troca dessas áreas com uma área aproximada de 100.000 m2 que a mesma possui à margem do futuro Contorno Sul, que teria grande interesse para uso como área retroportuária de grande interesse para o Porto.	Antaq agradece sua participação e informa que o pleito deveria ser encaminhado à Prefeitura de São Sebastião, pois não diz respeito à competências da Agência.
37	Anexo 1 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, entidade que representa o interesse da pluralidade de empresas detentoras de instalações portuárias dentro e fora dos portos organizados no Brasil, operando a mais diversa gama de cargas e situadas em vários estados brasileiros e, portanto, inequivocamente legítima para representar as instalações portuárias, vem, respeitosamente, à presença de V. Sa., apresentar suas contribuições à Audiência Pública nº 20/2021- São Sebastião, que tem por o objetivo obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, relativos à realização de certame licitatório de concessão do Porto Organizado de São Sebastião. Importante salientar que a única solicitação da ABTP é com relação a disponibilização, para todos os interessados na licitação do Porto de São Sebastião, das modificações feitas pela ANTAQ em decorrência das contribuições realizadas e recebidas/acatadas na Audiência Pública nº 20/2021 e anteriormente ao envio para o TCU e/ou BNDES. No ensejo, a ABTP, em sua condição de representante do segmento empresarial, reforça sua elevada estima ao trabalho realizado por essa Agência, no esforço constante de aperfeiçoamento da atuação regulatória no setor portuário, além de oferecer constantes esforços para o crescimento do setor portuário e se coloca à disposição para contribuir sobre tema de tamanha relevância ao setor portuário nacional. Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP Jesualdo Silva Diretor-Presidente	As respostas às contribuições estarão disponíveis no portal da ANTAQ.
38	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	No caso do Porto de São Sebastião, 1/3 da receita provém da Tabela I (uso do Canal) em decorrência do movimento de navios petrolíferos (cerca de 600 navios anuais) no TUP da Transpetro, enquanto o Porto, propriamente dito, movimentado cerca de 60 navios anuais. Considerando que o Canal de São Sebastião não necessita nem mesmo de dragagem de manutenção e as únicas despesas relativas ao canal de acesso seriam a manutenção de boias de sinalização e de patrulhamento marítimo, entendo que essa receita da Tabela I (cerca de R\$ 10 milhões anuais) deveria ser reajustado apenas pelo IPCA. ... Considerando, ainda, que essa receita é praticamente limpa e pode-se entender que, com a concessão, praticamente está se doando anualmente R\$ 10 milhões ao novo Concessionário, sugiro, pelo menos a partir do quinto ano da concessão que pelo menos 50% dessa receita passe a ser revertida para investimentos no Porto. Significaria um investimento de pelo menos R\$ 100 milhões nos 20 anos restantes.	Avaliou-se que as receitas modeladas garantem o equilíbrio econômico da exploração da concessão, não podendo ser retirados ou redistribuídos os valores para investimentos, o que acarretaria em não viabilidade financeira do projeto. Se tal sugestão fosse acatada, esta resultaria em maiores níveis de tarifa aos usuários, de modo a garantir o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão. O reajuste anual previsto para o futuro concessionário depende do cumprimento das condições e fórmulas estabelecidas no Anexo 3 e o único índice utilizado para o reajuste é o próprio IPCA como indicado também no Anexo 3. Obrigado pela contribuição.
39	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Considerando que a Autoridade Portuária poderá operar cargas e para cada usuário praticar diferentes preços entre si, inclusive para a mesma carga; Considerando o item 2.7, da minuta do contrato de concessão; De que forma forma a Antaq protegerá os usuários contra o monopólio de preços? Quais os critérios objetivos isonômicos de contratação específicos para esse controle do abuso de poder?	Conforme dispõe a minuta do contrato, a cobrança tarifária deve ser isonômica entre os respectivos grupos de usuários e deve respeitar, no que couber, a Resolução 61-ANTAQ. No que tange à possível abusividade na cobrança de tarifas, a ANTAQ, a partir de denúncia sobre o caso concreto, dispõe de instrumentos que possibilitam a suspensão de cobranças, a fixação de valores tarifários, a determinação de abertura de janelas de operação para operadores, dentre outras medidas regulatórias. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a adoção de regulação tarifária para as Tarifas de Instalações de Acostagem e as Tarifas de Infraestrutura Operacional ou Terrestre com o emprego dos mecanismos de Tarifa Teto Média e Limite de Dispersão Tarifária, a exemplo do modelo proposto para a Tarifa de Acesso Aquaviário, em substituição ao método de Supervisão e Monitoramento originalmente previsto. Obrigado pela contribuição.
40	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	ERRO DE GRAFIA Há erros de grafia no Anexo 3 do contrato de concessão, indicados pela palavra erro, a exemplo dos itens 4.1 e 4.4	Obrigado pela contribuição. A redação dos referidos itens será revisada. Referência correta: Item 2.1.3.3 do mesmo documento.
41	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	No Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão verificamos Erro! Fonte de referência não encontrada nos itens 4.1 e 4.4, qual a referência correta?	Obrigado pela contribuição. A redação dos referidos itens será revisada. Referência correta: Item 2.1.3.3 do mesmo documento.
42	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Com relação às tarifas, o Concessionário poderá fazer diferentes tabelas para os demais operadores e para sua própria carga caso seja o Operador Portuário ?	O Concessionário poderá adotar segmentação de mercado, praticando condições distintas conforme Grupos de Usuários que podem ser caracterizados pela carga movimentada, por sua frequência de utilização do canal, tipo de navegação, entre outros. Conforme redação do item 2.7 do Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão, a discriminação de preços deverá ser dar por meio de "critérios objetivos e isonômicos de contratação, tais como prazo, volume, sazonalidade infraestrutura utilizada, recorrência na contratação dos serviços, características das cargas e condições de pagamento." Isso implica que valores diferentes das tabelas só poderão ser estabelecidos seguindo as condições acima. Eventuais abusos e discriminações não justificadas deverão ser reportados à ANTAQ para se averiguar a precificação das operações de acordo com os critérios de isonomia estabelecidos. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a adoção de regulação tarifária para as Tarifas de Instalações de Acostagem e as Tarifas de Infraestrutura Operacional ou Terrestre com o emprego dos mecanismos de Tarifa Teto Média e Limite de Dispersão Tarifária, a exemplo do modelo proposto para a Tarifa de Acesso Aquaviário, em substituição ao método de Supervisão e Monitoramento originalmente previsto. Obrigado pela contribuição. Conforme redação do item 2.7 do Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão, a discriminação de preços deverá ser dar por meio de "critérios objetivos e isonômicos de contratação, tais como prazo, volume, sazonalidade infraestrutura utilizada, recorrência na contratação dos serviços, características das cargas e condições de pagamento." Isso implica que valores diferentes das tabelas só poderão ser estabelecidos seguindo as condições acima. Eventuais abusos e discriminações não justificadas deverão ser reportadas à ANTAQ para se averiguar a precificação das operações de acordo com os critérios de isonomia estabelecidos. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a adoção de regulação tarifária para as Tarifas de Instalações de Acostagem e as Tarifas de Infraestrutura Operacional ou Terrestre com o emprego dos mecanismos de Tarifa Teto Média e Limite de Dispersão Tarifária, a exemplo do modelo proposto para a Tarifa de Acesso Aquaviário, em substituição ao método de Supervisão e Monitoramento originalmente previsto. Obrigado pela contribuição.
43	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Com relação às tarifas, caso o Concessionário possa fazer diferentes tabelas para os demais operadores e para sua própria carga caso seja o Operador Portuário quem regulará com dinamismo o assunto ?	O Concessionário não poderá bloquear o acesso a outros operadores e se tornar o operador único e exclusivo do Porto. O Berço 101 manterá seu caráter de uso comum e de acesso público, o que implica a possibilidade de operação dos demais prestadores de serviços, que devem se pré-qualificar como interessados a oferecer o serviço. O Concessionário não poderá bloquear o acesso a outros operadores e se tornar o operador único e exclusivo do Porto. O caso manterá seu caráter de uso comum e de acesso público, o que implica a possibilidade de operação dos demais prestadores de serviços, que devem se pré-qualificar como interessados a oferecer o serviço. Ainda, caso opte por ser operador portuário, o Concessionário deverá criar uma SPE para este fim, de modo a facilitar o controle e fiscalização da Agência Reguladora em possíveis irregularidades ou vantagens indevidas. Obrigado pela contribuição.
44	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Com relação às tarifas, caso o Concessionário possa fazer diferentes tabelas para os demais operadores e para sua própria carga caso seja o Operador Portuário essa diferença de preços pode configurar concorrência desleal entre os operadores?	O Concessionário não poderá bloquear o acesso a outros operadores e se tornar o operador único e exclusivo do Porto. O caso manterá seu caráter de uso comum e de acesso público, o que implica a possibilidade de operação dos demais prestadores de serviços, que devem se pré-qualificar como interessados a oferecer o serviço. Ainda, caso opte por ser operador portuário, o Concessionário deverá criar uma SPE para este fim, de modo a facilitar o controle e fiscalização da Agência Reguladora em possíveis irregularidades ou vantagens indevidas. Obrigado pela contribuição.
45	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	O Concessionário optar por ser operador único do Porto ?	O Concessionário não poderá bloquear o acesso a outros operadores e se tornar o operador único e exclusivo do Porto. O caso manterá seu caráter de uso comum e de acesso público, o que implica a possibilidade de operação dos demais prestadores de serviços, que devem se pré-qualificar como interessados a oferecer o serviço. Ainda, caso opte por ser operador portuário, o Concessionário deverá criar uma SPE para este fim, de modo a facilitar o controle e fiscalização da Agência Reguladora em possíveis irregularidades ou vantagens indevidas. Obrigado pela contribuição.
46	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Caso o Concessionário opte por ser operador único do Porto, ele pode muito bem aplicar tabela de tarifas reduzidas para todos os importadores e exportadores. Quem irá controlar esse monopólio ?	O Concessionário não poderá bloquear o acesso a outros operadores e se tornar o operador único e exclusivo do Porto. O caso manterá seu caráter de uso comum e de acesso público, o que implica a possibilidade de operação dos demais prestadores de serviços, que devem se pré-qualificar como interessados a oferecer o serviço. Ainda, caso opte por ser operador portuário, o Concessionário deverá criar uma SPE para este fim, de modo a facilitar o controle e fiscalização da Agência Reguladora em possíveis irregularidades ou vantagens indevidas. Obrigado pela contribuição.
47	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Caso o Concessionário opte por ser operador único do Porto, ele pode muito bem aplicar tabela de tarifas reduzidas para todos os importadores e exportadores. Configurado esse monopólio será permitido ?	O Concessionário não poderá bloquear o acesso a outros operadores e se tornar o operador único e exclusivo do Porto. O caso manterá seu caráter de uso comum e de acesso público, o que implica a possibilidade de operação dos demais prestadores de serviços, que devem se pré-qualificar como interessados a oferecer o serviço. Ainda, caso opte por ser operador portuário, o Concessionário deverá criar uma SPE para este fim, de modo a facilitar o controle e fiscalização da Agência Reguladora em possíveis irregularidades ou vantagens indevidas. Obrigado pela contribuição.

48	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	O Porto de São Sebastião poderá se transformar numa espécie de TUP com operador único ?	O porto de São Sebastião estará sob concessão, devendo o concessionário pré-qualificar operadores interessados em utilizar a infraestrutura do porto e divulgar as condições para utilização da infraestrutura. A infraestrutura portuária será revertida à União ao término do Contrato de Concessão.
49	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	O Concessionário poderá prospectar a carga de outro operador portuário e oferecer tarifa menor ou até mesmo isenção por algum período ?	A competição pelo oferecimento de serviço pelos operadores portuários se dará pelas condições de mercado e atratividade de contratação oferecidas pelos prestadores dos serviços aos clientes que utilizam dos berços públicos, sujeitos às normas de defesa da concorrência. O Concessionário, caso opte por ser operador portuário, deverá criar uma SPE para este fim, de modo a facilitar o controle e fiscalização da Agência Reguladora em possíveis irregularidades e vantagens indevidas, devendo praticar condições isonômicas aos demais usuários no que tange aos serviços comuns (acesso aquaviário, acesso terrestre, acostagem e armazenagem). É importante caracterizar que a concessionária oferece serviços aos operadores em condições supervisionadas pela ANTAQ, já as condições que os operadores oferecem aos embarcadores não são objeto do contrato de concessão, embora também sejam fiscalizadas pela ANTAQ.
50	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Caso o Concessionário possa prospectar a carga de outro operador portuário e oferecer tarifa menor ou até mesmo isenção por algum período, quem regulará a concorrência e o abuso de poder por parte do Concessionário ? Haverá uma fiscalização de ofício?	A competição pelo oferecimento de serviço pelos operadores portuários se dará pelas condições de mercado e atratividade de contratação oferecidas pelos prestadores dos serviços aos clientes que utilizam dos berços públicos, sujeitos às normas de defesa da concorrência. O Concessionário, caso opte por ser operador portuário, deverá criar uma SPE para este fim, de modo a facilitar o controle e fiscalização da Agência Reguladora em possíveis irregularidades e vantagens indevidas, devendo praticar condições isonômicas aos demais usuários no que tange aos serviços comuns (acesso aquaviário, acesso terrestre, acostagem e armazenagem). É importante caracterizar que a concessionária oferece serviços aos operadores em condições supervisionadas pela ANTAQ, já as condições que os operadores oferecem aos embarcadores não são objeto do contrato de concessão, embora também sejam fiscalizadas pela ANTAQ.
51	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	A Associação de Terminais Privados- ATP vem apresentar a seguinte contribuição para Audiência Pública 20/2021. Segundo a Minuta de Contrato e anexos, o modelo tarifário é de tarifa teto média com limite de dispersão para a regulação das tarifas das tabelas T1 c/c supervisão e monitoramento das demais tarifas portuárias. O Anexo 3 do Contrato ainda informa que a Concessionária poderá praticar Tarifas Portuárias distintas entre Usuários e promover a Segmentação dos Mercados atendidos, desde que o faça baseada em critérios objetivos isonômicos de contratação. Entretanto, a ATP entende que essa modelagem não se mostra suficiente para coibir condutas anticompetitivas. Como bem apontado pela Semifraportferrovia do E. TCU, o modelo que está sendo utilizado para as desestatizações portuárias brasileiras, incluindo a do Porto de São Sebastião, é mais flexível que o modelo australiano, que gera várias distorções na Austrália: percebe-se que o poder concedente optou por tornar o modelo da Codesa menos regulado que o modelo adotado em Melbourne no tocante aos serviços essenciais, ao permitir a liberdade negocial de preços e tarifas (...), a adoção de um modelo menos restritivo para a Codesa, diante da existência de diversos serviços essenciais (prescribed services) não regulados ex ante, poderá se traduzir em abuso de poder de mercado e aumento de custos ao usuário final (Instrução Técnica, 69625376, TC 029.883/2017-2). A questão se agrava ao olhar para o modelo do Porto de São Sebastião, por se tratar de concessão com possibilidade de Exploração direta e indireta das Instalações Portuárias e Áreas não afetas às operações portuárias, o que demonstra claro risco de conflito de interesse da Concessionária monopolista: ao assumir as competências de Autoridade Portuária ao mesmo tempo em que exerce as funções de operadora portuária na exploração direta de instalações/áreas, a Concessionária tem incentivos para promover fechamento de mercado, cobranças excessivas e práticas discriminatórias. Partindo dessas premissas, tem-se que a ideia por trás dessa liberdade tarifária prevista no modelo, é munir o concessionário de ampla flexibilidade, no entanto, isso abre a possibilidade de ocorrência de práticas abusivas de subsídios cruzados e cobranças discriminatórias. O mecanismo de tarifa teto média com controle da dispersão tarifária não se mostra efetivo para coibir abusos. O controle se dá pelo cálculo do coeficiente de dispersão depende do desvio padrão dos preços exercidos pelo Concessionário, que não estão submetidos a um preço-teto absoluto por tipo de carga. Isso faz com que não haja restrição efetiva à discriminação de preços, pois os limites variam em função da própria dispersão praticada, premiando a discriminação de preços. Ao afastar a aplicação da Resolução 32-Antaq (Ato Justificatório, §88, "optou-se por utilizá-la de forma parcial", substituída pela Resolução 61-Antaq, permite-se que a Concessionária monopolista (i) realize cálculos de dispersões entre cargas (e não pela dispersão de cada carga), aumentando a possibilidade de discriminação de preços, e (ii) promova a segmentação do mercado com distorções/subsídios cruzados, ao não submeter os critérios à ampla publicidade e prévia aprovação da Agência. Não há incentivos/limites à moderação dos preços pela Concessionária em relação aos autorizados: a Concessionária não dispõe de qualquer preocupação com a saúde financeira dos empreendimentos, que não remuneram a Concessionária por valores de movimentação e serão obrigados a remunerar o uso da infraestrutura fornecida e mantida pela monopolista, ainda que a valores exorbitantes. Por essas razões, sugere-se o aperfeiçoamento do modelo com (i) a aplicação do modelo de preço-teto por tipo de carga para a Tabela 1 (infraestrutura de acesso aquaviário), com aplicação da estrutura prevista na Resolução nº 61-Antaq, estabelecido de parida no contrato e com parâmetros da concessão revisados periodicamente pela ANTAQ, para a definição do Fator X e do Fator Q, que serão aplicados sobre o reajuste tarifário, e (ii) aplicação das regras previstas na Resolução nº 61-Antaq, principalmente as regras para segmentação de mercado e aplicação de descontos, que deverão ser sujeitos à ampla publicidade e à prévia aprovação da Agência.	Para a Tarifa de Infraestrutura de Acesso Aquaviário, ponderou-se que o mecanismo de Tarifa Teto Média conjugado com o mecanismo de Limite de Dispersão Tarifária é mais adequado do que o de Preço-teto para que o concessionário tenha liberdade comercial no estabelecimento de preços desde que respeitadas as questões de isonomia e parâmetro de cobrança estipulados dentre os limites de dispersão impostos. A Tabela Tarifária a ser publicada pela Concessionária deverá sempre seguir as diretrizes da Resolução nº 61, de 30 de Novembro de 2021 em seus moldes e as obrigações estabelecidas contratualmente no Anexo 3 - Minuta do Contrato de Concessão. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a adoção de regulação tarifária para as Tarifas de Instalações de Acostagem e as Tarifas de Infraestrutura Operacional ou Terrestre com o emprego dos mecanismos de Tarifa Teto Média e Limite de Dispersão Tarifária, em substituição ao método de Supervisão e Monitoramento originalmente previsto. Quanto ao mecanismo de dispersão, também está em estudos adoção de fator de correção ao desvio padrão, para ser utilizado pelo Regulador, ao seu juízo, conforme os estudos estatísticos da eficácia de determinado limite sejam aprimorados ao longo da concessão. Obrigado pela contribuição.
52	Anexo 3 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	As tarifas que vão gerar a formação e reparação de caixa continuam sob a tutela da Antaq, ou seja, é mantida a mesma amarra comercial que temos hoje na CDSS. Proponho que avaleim deixar as tarifas em aberto conforme demanda do mercado e negociações abertas com cada cliente, cabendo à Antaq o papel de controle mas não de regulação. Mantido o modelo proposto, a nova autoridade portuária nada tem a acrescentar à CDSS e continuará mais como "síndico" do que empresa que gera lucro, faz investimentos e gera empregos.	Agradecemos a contribuição. O modelo tarifário proposto busca trazer flexibilidade ao concessionário e ao mesmo tempo garantir a isonomia e coibir abusos, assim como promover o uso racional da infraestrutura portuária e garantir a sustentabilidade da concessão, de modo que a contribuição não será acatada.
53	Anexo 4 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	12. Transição Operacional 12.1.A transição operacional do Porto Organizado deverá observar o disposto nesta Cláusula e no Anexo 8. 12.2.A Concessionária especificará no Plano de Transferência Operacional as medidas de transição operacional que adotará. 12.3.O Plano de Transferência Operacional será desenvolvido e implementado pela Concessionária em três estágios distintos, abaixo discriminados: (i) Estágio de Preparação; (ii) Estágio de Operação Assistida; e (iii) Estágio de Operação de Transição. 12.3.1. Os diferentes estágios de implementação do Plano de Transferência Operacional são detalhados no Anexo 8 e têm por objetivo capacitar a Concessionária para assunção segura da operação do Porto Organizado. 12.3.2. O Estágio de Preparação envolve a elaboração do Plano de Transferência Operacional. 12.3.2.1. Em até 45 (quarenta e cinco) dias contados da Data de Eficácia, a Concessionária deverá apresentar à ANTAQ sua proposta de Plano de Transferência Operacional, com o conteúdo detalhado no Anexo 8. No plano de preparação, requer que ainda as tarifas arrecadadas sejam repassadas da CDSS à Concessionária, via prestação de contas, e não ao contrário, pois haverá adaptação de sistemas tanto de tecnologia quanto de funcionários.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a contribuição não será acatada, pois na fase de preparação, a operação do porto ainda é desempenhada pela CDSS, de modo que esta arcará com os respectivos custos da operação, fazendo, portanto, jus à receita auferida.
54	Anexo 4 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	10.1.2. A exploração direta das Áreas Operacionais e das Áreas Não Afetas às Operações Portuárias do Porto Organizado deverá observar as seguintes condições: 10.1.2.1. A Concessionária deverá constituir subsidiária integral, com contabilidade separada, segundo as normas contábeis vigentes, para explorar diretamente as Áreas Operacionais e as Áreas Não Afetas às Operações Portuárias; No caso do item acima, poderá a Concessionária se valer de mais de uma subsidiária para operar a carga ou será apenas uma subsidiária para operar todos os tipos de cargas ? Ou seja, poderá se valer para operar mais de um operador ?	Antaq agradece a contribuição e informa que não será acatada. Entende-se que a criação de quantas subsidiárias a Concessionária desejar para a operação portuária pode dificultar ou até mesmo impossibilitar a ação fiscalizatória da Agência.
55	Anexo 6 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	O item 1.3 estabelece explicitamente que a Concessionária poderá negociar com os Contratados a manutenção, revisão ou extinção dos Contratos de Uso indicados no Item III e, somente no item 1.4.2, é previsto que na ausência de acordo para adaptação dos Contratos de Uso na forma e no prazo indicados no item 1.4, quando aplicável, importará na aplicação das regras de direito privado aos Contratos de Uso, por força do disposto no art. 5-A da Lei Federal 12.815/2013, e no art. 22 do Decreto Federal 8.033/2013, seguindo válidos tal como originalmente pactuados ... Portanto, o Anexo 6 dá ênfase à possibilidade do novo Concessionário poder renegociar os Contratos de Uso vigentes na assinatura do Contrato de Concessão e, de forma disfarçada a obrigação de respeitar os termos contratuais originalmente pactuados, conforme determina o Artigo 22 do Decreto 8.033/2013. Entendo que O ASSUNTO DEVERIA SER TRATADO DE FORMA INVERSA, ou seja, dar ênfase à obrigação de manter os Contratos de Uso e com a possibilidade de renegociação pelo novo Concessionário. ... Além disso, entendo que a possibilidade de transferência de titularidade dos Contratos de Uso deveria constar de forma explícita no Edital, conforme disposto no caput do mesmo Artigo 22.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não há disfarce na obrigação de respeitar os contratos de exploração de área originais. A cláusula é explícita a respeito da obrigatoriedade de se observar os contratos de exploração originais, ressalvada a perda de vigência de cláusulas exorbitantes em decorrência da transferência para a concessionária dos referidos contratos que, nesse contexto, passam a ser privados. Essa obrigatoriedade ocorre sem prejuízo de que as partes negociem de comum acordo adaptações que entendam necessárias. Por fim, a transferência de titularidade está prevista no Anexo 6 que, sendo anexo do contrato, que, por sua vez, é anexo do Edital, é, por essa razão, documento editalício.
56	Anexo 6 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	O item 1.3.1 deve ser excluído, na medida em que as hipóteses e consequências da rescisão antecipada e reequilíbrio econômico do contrato devem ser consideradas à vista do ordenamento jurídico vigente e não podem ser relativizadas por previsão contratual.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto o conteúdo do item 1.3.1, apenas confirma que, por decorrência da transferência da titularidade, quem arcará com eventuais ônus concernentes à rescisão antecipada, caso esta venha a ocorrer, será a concessionária.
57	Anexo 6 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	O Contrato de Passagem firmado entre a CDSS e a OLFAR S/A Alimento e Energia, em 04.12.2020, não foi relacionado no item "III. Relação dos Contratos de Uso vigentes na data de assinatura do Contrato de Concessão".	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a validade do contrato de passagem firmado entre a Olfar e a CDSS ainda está sob análise.
58	Anexo 6 - Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Na Minuta do Contrato de Concessão temos em Item 1.1.1.20: Contratos de Uso: Contratos celebrados pela CDSS, que serão sub-rogados pela União e concomitantemente transferidos à Concessionária na Data de Eficácia, incluindo o termo de permissão de uso, o termo de cessão de uso, o contrato de passagem e o acordo de cooperação técnica, descritos no Anexo 6; No Anexo 6 do Contrato de Concessão no Item III, não consta o Contrato de Passagem mencionado em 1.1.1.20 da Minuta do Contrato de Concessão, assinado em 04/12/2020 entre a CDSS e a Olfar S/A Alimentos e Energia que é do conhecimento do Consórcio pois consta de outros relatórios. Necessário fazer constar neste Anexo 6.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a validade do contrato de passagem firmado entre a Olfar e a CDSS ainda está sob análise.
59	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Em 3.1.3.2 e 3.1.3.2.5 consta que o Porto de São Sebastião não possui receitas patrimoniais. O documento não considera o Contrato de Passagem firmado em 04/12/2020 entre a Companhia Docas de São Sebastião e a Olfar S/A Alimento e Energia. Foi dado conhecimento do Contrato à ANTAQ em 15/12/2020. A Nota Técnica nº 17/2021/GPO/SOC conclui que o Contrato foi regularmente pactuado e cadastrado no sistema de Arrendamento V2, conforme Despacho de 03/02/2021. Contudo o Consórcio demonstra conhecer o Contrato quando na página 19 do Sumário de Estudo de Mercado menciona que os volumes previstos no Contrato da Olfar só foram considerados no Cenário Superior e não no Cenário Base. No mesmo Relatório na página 30, em 5.3, não considera as receitas patrimoniais.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que a validade do contrato de passagem firmado entre a Olfar e a CDSS ainda está sob análise. Conforme descrito no Estudo de Mercado, dada a fase inicial do projeto, não foram considerados os volumes contratuais previstos nos cenários base e inferior de projeções, mas apenas no cenário superior. Tendo em vista que foi adotado o cenário base para a realização da projeção de movimentação de cargas e das receitas do Porto, os recursos oriundos com esse contrato não foram considerados na modelagem.
60	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ) c/c à COMPANHIA DE DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO- CDSS AC: Srs. Eduardo Nery Machado Filho - Diretor Geral da ANTAQ, e Alfredo Mariano Bricks - Gestor Portuário DSS Referente: Audiência Pública nº 20/2021 - ANTAQ e Contrato de Passagem CDSS 001/2020 A OLFAR S/A - ALIMENTO E ENERGIA, inscrita no CNPJ nº 91.820.836/0001-79, localizada na BR 153, KM 53, S/N, Bairro Frinape, no município de Erechim/RS, representada por seu Diretor Presidente, Sr. José Carlos Weschenfelder, vem, diante da divulgação do Plano de Negócios Referencial - Desestatização do Porto de São Sebastião, dizer e requerer o seguinte: Disposto nos itens 3.1.3.2 e 3.1.3.2.5 do Plano de Negócios Referencial - Desestatização do Porto de São Sebastião : 3.1.3.2 Estrutura Tarifária Vale pontuar que, atualmente, o Porto de São Sebastião não possui receitas patrimoniais, tendo em vista que não há áreas arrendadas. 3.1.3.2.5 Receitas Não Tarifárias O Porto de São Sebastião atualmente não possui nenhum contrato de arrendamento vigente, portanto, não sendo auferidas receitas patrimoniais. Tendo isso em vista, não são previstas receitas patrimoniais. Ocorre, todavia, que o Plano de Negócios Referencial - Desestatização do Porto de São Sebastião deixou de considerar a existência do Contrato de Passagem CDSS nº 001/2020 (conforme Processo CDSS 006/20, firmado em 04 de dezembro de 2020), entre a COMPANHIA DE DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO - CDSS e OLFAR S/A - ALIMENTO E ENERGIA), com vigência contratual de 25 (vinte e cinco) anos, contados da data de assinatura do referido contrato. Trata-se de Contrato de Passagem, autorizando a ocupação subterrânea de área do Porto para a instalação de dutos e equipamentos para a movimentação de granel líquidos entre o Terminal da Olfar, situado fora da Área do Porto Organizado - APO, localizado na Rua Outeiro, nº 135, na cidade de São Sebastião e as embarcações atracadas no Porto de São Sebastião (cópia inclusa). No instrumento contratual está, inclusive, expressa a obrigação da CDSS de encaminhar à ANTAQ cópia do CONTRATO e seus Aditamentos no prazo de 30 (trinta) dias após a sua celebração (Cláusula Décima Sétima do contrato). Sendo assim, solicitamos a correção das informações contidas nos itens 3.1.3.2 e 3.1.3.2.5, nelas fazendo constar a existência do Contrato de Passagem CDSS 01/2020, em vigor, a fim de que seja parte da Audiência Pública 20/2021 - ANTAQ e para que se torne de conhecimento das empresas participantes do certame para CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO DE SÃO SEBASTIÃO E EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS NELE EXISTENTES, cabendo à empresa vencedora reconhecer e respeitar tal contratação. Sendo o que tínhamos para o momento, solicitamos com celeridade o atendimento de nosso pleito, a fim de que a Audiência Pública 20/2021 - ANTAQ contemple a existência dos negócios jurídicos existentes, não causando prejuízos aos participantes do referido leilão, bem como, que se cumpra o firmado no Contrato de Passagem CDSS nº 001/2020. Atenciosamente. OLFAR S/A - ALIMENTO E ENERGIA contato complementar: 54 2106-2600 / taliane.castagnara@olfar.ind.br	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que a validade do contrato de passagem firmado entre a Olfar e a CDSS ainda está sob análise. Conforme descrito no Estudo de Mercado, dada a fase inicial do projeto, não foram considerados os volumes contratuais previstos nos cenários base e inferior de projeções, mas apenas no cenário superior. Tendo em vista que foi adotado o cenário base para a realização da projeção de movimentação de cargas e das receitas do Porto, os recursos oriundos com esse contrato não foram considerados na modelagem.
62	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	O modelo tarifário aplicado na concessão do Porto de São Sebastião se utiliza de ferramentas de controle como price cap e revenue cap, ao passo que exige uma outorga variável sobre a receita bruta correspondente a 7,5%. Exigir uma outorga deste importe para exploração do Porto, e ao mesmo tempo limitar a receita tarifária, não aumenta consideravelmente o risco e reduz a atratividade do investimento?	A modelagem do certame não prevê a adoção dos conceitos de price cap e revenue cap. O Anexo 3 - Minuta do Contrato de Concessão consolida as diretrizes de precificação, cobrança e exploração monetária dos serviços que podem vir a ser prestados pelo Concessionário. Define-se que a Tarifa de Infraestrutura de Acesso Aquaviário estará sujeita aos mecanismos de Tarifa Teto Média e Limite de Dispersão Tarifária conforme metodologia descrita nos Apêndices A e B; Ressalta-se, ainda, que está em estudos a adoção de regulação tarifária para as Tarifas de Instalações de Acostagem e as Tarifas de Infraestrutura Operacional ou Terrestre com o emprego dos mecanismos de Tarifa Teto Média e Limite de Dispersão Tarifária, em substituição ao método de Supervisão e Monitoramento originalmente previsto. Já a contribuição variável de 7,5% sobre a receita bruta não reduz a atratividade do certame, sendo tanto maior quanto maior for a receita do concessionário. Caso a receita mínima estabelecida para ativação da cláusula de contribuição variável não seja atendida, tal parcela não será devida pelo Concessionário. Obrigado pela contribuição.
63	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	A atual estrutura de cobrança praticada pela Companhia Docas de São Sebastião não é condicionante para a adoção do modelo tarifário da Concessionária, podendo este inclusive pleitear nova estrutura de cobrança perante a ANTAQ desde que respeitadas as diretrizes do Anexo 3 - Minuta do Contrato de Concessão, no qual estabelece-se a Tarifa Teto Média e sua metodologia de atualização para a Tarifa de Acesso Aquaviário. Como forma de segmentação de mercado podem ser considerados, por exemplo, o tipo de carga movimentada, frequência de utilização do canal de embarcação tipo de navegação, entre outros. Ainda, podem ser estabelecidos parcelas fixas e variáveis de cobrança, desde que observadas as regras do Anexo 3. Ressalta-se ainda que o valor médio de R\$ 0,15/TPb será reavaliado de modo a verificar a sua sustentabilidade ao longo do contrato. Obrigado pela contribuição.	A atual estrutura de cobrança praticada pela Companhia Docas de São Sebastião não é condicionante para a adoção do modelo tarifário da Concessionária, podendo este inclusive pleitear nova estrutura de cobrança perante a ANTAQ desde que respeitadas as diretrizes do Anexo 3 - Minuta do Contrato de Concessão, no qual estabelece-se a Tarifa Teto Média e sua metodologia de atualização para a Tarifa de Acesso Aquaviário. Ressalta-se ainda que o valor médio de R\$ 0,15/TPb será reavaliado de modo a verificar a sua sustentabilidade ao longo do contrato. Obrigado pela contribuição.
64	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	No terceiro parágrafo da página 5 do Plano de Negócio Referencial que indica que os desembolsos relativos ao fluxo de investimentos mínimos à luz do que será exigido no Contrato de Concessão (detalhado em Erro! Fonte de referência não encontrada. Erro! Fonte de referência não encontrada). Qual seria essa referência?	A ANTAQ agradece a sua contribuição e irá corrigir a referência no documento. O trecho deveria fazer referência ao item 3.1.5.

65	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Existe algum passivo e/ou demanda judicial que impeça a utilização de todas as áreas operacionais do porto de forma plena e imediata pela concessionária?	No âmbito da auditoria jurídica, não foram identificadas ações judiciais que condicionem ou limitem o uso da atual área do porto organizado. Existe, no entanto, a Ação Civil Pública nº 0000398-59/2014.4.03.6135 que visa a invalidar a licença prévia 477/13. Caso seja julgada procedente, haverá impacto na ampliação do Porto de São Sebastião nos termos aludidos inicialmente. Todavia, trata-se de uma potencialidade que não impacta a atual operação e sim na eventual ampliação do Porto, com a consequente necessidade de apresentar um novo pedido de EIA/RIMA ou novo estudo com base em outra proposta de expansão.
66	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Não está claro em nenhum dos documentos como se dará o desligamento/tratamento com os colaboradores da atual Cia Das Docas de São Sebastião. A Concessionária terá de assumir algum passivo nesse processo?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que o modelo de desestatização eleito para SSO implica o retorno do ativo à União, consequentemente, a desvinculação da CDSS do referido ativo, para posterior outorga de sua exploração à futura Concessionária – o que é entendido pela doutrina e pela jurisprudência como um caso de investidora originária pela nova Concessionária. Tal circunstância jurídica afasta a responsabilização trabalhista e tributária por sucessão.
67	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Considerando a Estrutura Tarifária (item 3.1.3.2), tem-se na figura 7 o "share" de Receitas Projetadas que refletem no gráfico da figura 8. Essas Receitas Projetadas para o período de concessão (saído de R\$29MM no ano 1 até atingir R\$33MM no ano 25) aliado à não obrigação de investimentos em projetos de expansão "condenam" o Porto de São Sebastião a continuar sendo um porto "niano", desperdiçando todas suas as vantagens que a natureza deu. Sendo esse o ponto mais crítico da decisão em Licitar a Concessão da Autoridade Portuária, hoje exercida pela Companhia Docas de São Sebastião, não vejo nessa solução o que o MINFRA advoga para a "privatização" de portos: "Indução de Investimentos e Melhoria da Eficiência Portuária. Portanto, como cidadão brasileiro, paulista e josense, profissional ativo de 5 décadas na área de Logística, defendo e recomendo plena revisão desse modelo ora proposto, pois como membro convidado permanente do CAP e conselheiro de administração por 2 mandatos (2007/2013 e 2019/atual), defendo que São Sebastião é o Porto do Amanhã, o único com total potencial de ser construído "do zero como "porto verde". O PORTOVALE.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a sua sugestão não será acatada. Informa ainda que, após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, o mecanismo da Conta Vinculada será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável. Ademais, está sendo avaliado se o valor do VPL mais o ágio será incorporado de forma integral ou parcial a essa conta. O valor a ser depositado na conta poderá ser utilizado para financiar reequilíbrio do contrato em virtude de novos investimentos por parte do futuro concessionário.
68	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Nos itens 3.1.3.2 e 3.1.3.2.5 do Plano de Negócios Referencial consta expressamente que a CDSS não possui receitas patrimoniais, bem como não possui receitas não tarifárias, isso em virtude de não ter nenhum contrato de arrendamento vigente, todavia, a CDSS firmou em 04/12/2020 contrato de passagem com a Olfar S/A, ou seja, parece haver inconformidade neste ponto, pelo o que pleiteia-se esclarecimentos.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a validade do contrato de passagem firmado entre a Olfar e a CDSS ainda está sob análise.
69	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Os investimentos realizados por terceiros exploradores da infraestrutura portuária (áreas cedidas), dentro da poligonal do porto organizado, ensejarão pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão? De que maneira isso irá funcionar? Quais os trâmites que deverão ser seguidos neste ponto?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que nos termos da Cláusula 10.1.3.1 do Contrato de Concessão, a Concessionária poderá celebrar com Exploradores de Infraestrutura Portuária contratos que envolvam a cessão ou a utilização das Instalações Portuárias, em regime de direito privado. Portanto, os investimentos realizados por Exploradores da Infraestrutura Portuária não ensejarão pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. A exploração indireta das Áreas Operacionais ocorrerá em regime privado.
70	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Porto de São Sebastião está inserido na Macrorregião do Vale do Paraíba com alto índice industrial e tecnológico. Por que no modelo de negócio o potencial da macro indústria da região do vale do paraíba não consta no estudo de cargas e potenciais negócios ?	O Relatório de Mercado elaborado no âmbito desta Concessão avalia o desenvolvimento da região de influência portuária, incluso a do Vale do Paraíba e as cargas que poderiam ser movimentadas no sentido de embarque advindas da produção das indústrias locais ou no sentido de desembarque para o abastecimento dessas indústrias. O detalhamento das análises realizadas para projeção dos volumes nos seus diversos cenários encontra-se no documento, que foi disponibilizado no conjunto de documentos da Consulta Pública - nele são apresentadas as regiões de influência envolvidas, especificidades de cada uma das cargas mapeadas, avaliação do histórico e comportamento de movimentação, o que incluiu a análise a respeito da região do Vale do Paraíba e seu potencial de atratividade de volumes. As planilhas com as análises, premissas, considerações e cenários modelados também foram disponibilizadas no âmbito da Consulta Pública no item denominado "Estudo de Mercado".
71	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	O Plano de Negócios elaborado para o edital de concessão do Porto de São Sebastião se assenta em uma premissa de evolução tendencial de demanda da movimentação de cargas. No entanto, deixa de adotar diretrizes de ocupação dos espaços terrestres e aquaviários na área portuária com vistas a atender, no longo prazo, as necessidades das cargas potenciais que podem ser atraídas com a adequação da infraestrutura para atendimento à outras cadeias de suprimentos dos diferentes setores produtivos e à logística regional do Vale do Paraíba. Neste sentido, há que se retornar a discussão do Projeto de Ampliação do Porto de São Sebastião, cujo o Projeto Básico foi desenvolvido em 2014 pela Companhia Docas de São Sebastião e que, em seu conceito inicial, teve a sua implantação prevista em etapas e considerando as necessidades portuárias, a atratividade de cargas e a existência de acessos terrestres compatíveis com a movimentação das cargas projetadas. O andamento do projeto desenvolvido permitiu uma atualização nas previsões de demanda apresentada no seu estudo de cargas. Esta nova matriz de cargas foi a base para a definição das novas necessidades do projeto de ampliação do porto, servindo como subsídio principal para a elaboração dos projetos básicos. Em face da possibilidade de perda de oportunidade de se retornar o Projeto de Ampliação do Porto de São Sebastião, o que se revelou de grande importância para o desenvolvimento da região e ampliação de oferta logística, solicitamos incluir na documentação do Edital a necessidade de revisão do projeto a fim de ser obtida uma nova Licença Prévia pelo concessionário, bem como permitir a captação de recursos para investimentos no Porto.	No Capítulo 3.5 - Análise de novas cargas potenciais do Estudo de Mercado, elaborado no âmbito da concessão, pondera-se a inclusão das expectativas do projeto de ampliação do Porto de São Sebastião, conforme publicado no Plano Mestre vigente do Porto. Ponderou-se que a suspensão da Licença Prévia de 2013 pela Justiça do Estado de São Paulo, mediante ação impetrada pelo Ministério Público de São Paulo e Ministério Público Federal, inviabilizou a consecução do projeto em sua idealização proposta à época, sendo impraticável a projeção em cenário base de qualquer evolução do mesmo. Ainda, os Estudos realizados concluem que não há demanda clara para a estruturação de um terminal de contêineres (TECON), terminal de veículos (TEV), terminais de grãos líquidos (TGL), terminal de grãos sólidos (TGS), terminal de grãos vegetais (TGV) e terminal de supply (TGB), conforme as justificativas apresentadas neste mesmo Capítulo 3.5. A elaboração de estratégias de incentivo e desenvolvimento da infraestrutura para atendimento de mercados caberá ao futuro Concessionário.
72	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	3.1.5.1. PAGAMENTO DE OUTORGA FIXA - Foi considerado o valor de outorga de R\$ 33,262 milhões que segundo a modelagem inicial seriam depositados em Conta Vinculada para serem revertidos em investimentos, mas com a determinação de exclusão da Conta Vinculada, essa possibilidade ficou inexistente. ... Ressalta-se que pela modelagem original, o leilão seria de outorga zero, visto que os recursos seriam devolvidos ao novo Concessionário para investimento. A imagem é que a União ESTÁ DANDO O PORTO à iniciativa privada.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável. Ademais, está sendo avaliado se o valor do VPL mais o ágio será incorporado de forma integral ou parcial a essa conta. Desse modo, o recurso estará vinculado à concessão e será primordialmente utilizado em reinvestimento em bens reversíveis no próprio ativo portuário de modo a gerar melhorias para os usuários e para a comunidade portuária em geral.
73	Plano de Negócio Referencial	Porto de São Sebastião	Todo o documento	3.1.5.2. OUTROS INVESTIMENTOS - Foi considerado o valor de investimento de R\$ 3.263 milhões que é um valor insignificante, diante das necessidades que já se apresentam na data de hoje. Somente neste ano, o Governo do Estado de São Paulo liberou um valor de investimento de R\$ 8,3 milhões que serão utilizados para atender, parcialmente, às exigências da CESPORTOS para certificação do Porto de São Sebastião no ISPS Code.	A CDSS está direcionando a verba para melhorias pontuais que julga necessário. Cabe destacar que no estudo foram calculados valores anuais para manutenção dos principais elementos de infraestrutura mapeados no Porto.
74	Relatório de Mercado	Porto de São Sebastião	Todo o documento	item 5.2.1.1 TARIFA I O Relatório de Mercado, como tarifa teto média, o valor de R\$ 0,15/TPB para utilização de infraestrutura de acesso aquaviário. Desde 01/02/2022 vigora no porto de São Sebastião, para acesso aquaviário, a tarifa fixa e a variável, em valores diferentes daqueles expressos no Relatório de Mercado e, por consequência, do anexo 3 do contrato de concessão. Diante desta divergência, questiona-se qual será o valor da tarifa a ser adotado e quais os critérios e metodologia para sua utilização.	A atual estrutura de cobrança praticada pela Companhia Docas de São Sebastião não é condicionante para a adoção do modelo tarifário da Concessionária, podendo este inclusive pleitear nova estrutura de cobrança perante a ANTAQ desde que respeitadas as diretrizes do Anexo 3 - Minuta do Contrato de Concessão, no qual estabelece-se a Tarifa Teto Média e sua metodologia de atualização para a Tarifa de Acesso Aquaviário. Como forma de segmentação de mercado podem ser considerados, por exemplo, o tipo de carga movimentada, frequência de utilização do canal de embarcação, tipo de navegação, entre outros. Ainda, podem ser estabelecidos parcelas fixas e variáveis de cobrança, desde que observadas as regras do Anexo 3. Ressalta-se ainda que o valor de R\$ 0,15/TOB será recalculado de modo a obter um valor que equilibra financeiramente a tarifa. Obrigado pela contribuição.
75 188	Relatório de Mercado Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião Porto de São Sebastião	Todo o documento	O Relatório de Mercado em seu item 2 demonstra que no Porto de São Sebastião os grãos sólidos, em especial a importação de barrilha é a parcela mais importante da movimentação de cargas e das receitas da CDSS, representando este porto 40% da importação nacional desse produto, que atende a uma cadeia logística e econômica consolidada ao longo de mais de 30 anos. Oferecer segurança jurídica aos importadores usuários do porto e a toda a cadeia que há anos investe em processos, equipamentos, áreas de armazenagem, tecnologias e formação de mão de obra qualificada, é essencial para o cenário econômico, para o Brasil e os brasileiros. Alterações do cenário no curto prazo refletiriam em aumento de custos para a indústria, suas cadeias produtivas e para o consumidor final. O Porto de São Sebastião oferece para a indústria do vidro a condição de competitividade ideal, com fretes rodoviários adequados devido a menor distância percorrida, transportadores especializados estabelecidos na região para atender a demanda, estoques de segurança no porto e nos armazéns da região garantindo o trabalho ininterrupto da indústria do setor, que abastece os segmentos automobilístico, construção civil, embalagens, além dos produtos químicos, de higiene e limpeza. Torna-se essencial que seja assegurada a continuidade das importações acima, tendo o porto de São Sebastião como via para atendimento desta carga, por ele movimentada há mais de 30 anos. A localização deste porto é estratégica para atendimento deste tipo de carga, como bem reconhecido nos estudos de mercado realizados. O contrato de concessão que se pretende firmar com o novo concessionário que assumirá o porto público de São Sebastião não prevê a manutenção da movimentação das cargas consolidadas, de tal sorte que não há no mesmo qualquer mecanismo que assegure a continuidade das cargas consolidadas. Tendo em vista o interesse público, visto da forma mais abrangente, considerando a economia local regional e nacional, manutenção do trabalho dos portuários avulsos, interesses dos usuários do porto, abastecimento das indústrias do vale do paraíba e eixo Rio-São Paulo, sobrevivência das empresas que até hoje mantêm a receita do porto público (operadores portuários, agências, armadores) é imperioso que o contrato tenha regras claras de proteção para as cargas hoje movimentadas, sem que obste o novo plano de negócios do futuro concessionário. Neste sentido, espera-se a revisão do mesmo para que contenha: (1) Vedação ao Concessionário de estabelecer regras de uso do berço público que venham a dificultar ou impedir a atracação de navios para descarga de grãos sólidos (importação), respeitada a programação e a ordem de chegada; (2) Dever de não obstar a livre concorrência; (3) Impeditivo contratual que obste tarifação privilegiada ao concessionário em detrimento de qualquer outro operador portuário que pretenda manejar carga consolidada; (4) imposição do novo concessionário em manter no PDZ, RFP e demais documentos pertinentes, o necessário para o manejo das cargas consolidadas, em especial os grãos sólidos de importação e a exportação de animais vivos. QUALQUER ALTERAÇÃO DEVERÁ SER PRECEDIDA DE CONSULTA AOS USUÁRIOS; (5) prioridade para futuros contratos de arrendamento que tenham como escopo a movimentação das cargas consolidadas.	O caso de uso comum continuará com caráter público e de acesso público, e as regras operacionais para disponibilização da infraestrutura serão descritas no novo RFP, que deverá passar por consulta aos usuários (Subcláusula 33), além do monitoramento e supervisão da ANTAQ. A Agência também zelará para que o concessionário em sua discricionariedade pratique a segmentação de Grupos de Usuários e conceda descontos com base em critérios objetivos, vedando a discriminação injustificada. Além disso as alterações de PDZ serão feitas conforme previsto no contrato de Concessão- consulta a usuários e aprovação do poder concedente. Não obstante, não será dada prioridade para futuros contratos de arrendamento que tenham como escopo a movimentação das cargas consolidadas, que poderão negociar diretamente com o Concessionário caso queiram arrendar áreas em prol do desenvolvimento comercial amplo e competitivo de acordo com a atratividade comercial. Obrigado pela contribuição.
76	Estudo de Mercado	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Considerando o aumento de demanda esperado para o Porto de São Sebastião, principalmente de acesso sua concessão para a iniciativa privada, o acesso rodoviário seguirá sendo fundamental para atendimento dos volumes. Como ficará a capacidade de acesso rodoviário e quais ações serão realizadas, junto com governo estadual, para que não seja um gargalo para o crescimento do porto e um redutor de volume e de receita? Os estudos elaborados no âmbito do processo de concessão dos serviços públicos de administração do Porto Organizado de São Sebastião e exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes, indicam que o desenvolvimento das atividades portuárias seguirá a tendência de demanda projetada para a movimentação de cargas. Atualmente, a utilização da infraestrutura portuária do Porto Organizado é majoritariamente ocupada pelo escoamento de barrilha para o mercado interno (437 mil toneladas em 2020, 55% de todas as cargas e 88% das GSM). É assim permanecerá, conforme as projeções apresentadas. Uma outra parcela importante da receita gerada pelos serviços portuários administrados pela CDSS é oriunda da movimentação no TUP TEBAR, em decorrência das tarifas de utilização do canal de acesso. Abaixo o gráfico demonstra a dependência do Porto Organizado da participação da movimentação do TEBAR na receita. Em termos de Planejamento Setorial, embora o Plano Nacional de Logística 2025 - PNL 2025, publicado em 2019, tenha sido citado, o PNL 2035 traz novos elementos indicativos para o setor portuário. No entanto, a publicação destes estudos ocorreu no segundo semestre de 2021, posteriormente a última revisão dos estudos para esta AP. Diante dos elementos abordados acima, chamamos a atenção para os seguintes pontos: 1- Não há previsão de investimentos no Plano de Exploração Portuária - PEP que indiquem influência na perfil de movimentação de cargas para a atender a novas demandas, o que pode manter o Porto Organizado dependente de uma única carga e a receita gerada por um TUP adjacente que apenas se utiliza do canal de acesso. 2- O modelo financeiro não deixa margem para investimentos estruturantes. O estudo poderia manter uma ligação para a expansão das atividades, mantendo obrigação mínima no PEP para tal. É ativo logístico que tende a se manter acanhado e dependente do TEBAR por mais 25 anos, movimentando menos de 1 milhão de toneladas ao ano até o termo do contrato. 3- Ressente-se a falta de qualquer alusão ao Projeto de Expansão do Porto de São Sebastião, que teve sua Licença Prévia - LP emitida em 2013 suspensa pela Justiça Federal em 2015, com previsão de R\$ 2,5 bilhões em investimentos em valores nominais da época. O próprio EIA RIMA elaborado à época para a estruturação do projeto citou como vantagens para o mesmo: a) a não implementação do desenvolvimento e expansão privaria a economia, o meio ambiente e qualidade de vida da população desses benefícios que são difíceis de serem viabilizados, em padrão e nível equivalente, caso o crescimento da demanda portuária e logística seja atendida pelo Porto de Santos ou portos de estados vizinhos. b) o atendimento a navios que exigem grandes profundidades (14a 18 metros), cada vez mais frequentes, requererá, em todos os demais portos e pontos potenciais para instalação portuária de São Paulo, do Sudeste e do Sul do País, dragagens de aprofundamento e de manutenção ou a construção de grandes infraestruturas de abrigo. 4- Quais seriam as alternativas possíveis para as condições de contorno estabelecidas e projetar o melhor futuro para São Sebastião? Quais foram as premissas adotadas à época que permitiram a projeção de tal expansão? 5- A versão PNL 2035 indica necessidade de expansão para os terminais de CGNC e CGC para os Cenários 4, 6 e 8. O Cenário 4, entre outros elementos, considera a implantação da BR do MAR, o que já está em curso. Portanto, solicitamos a revisão dos estudos para viabilizar uma alternativa de expansão das atividades portuárias do Porto de São Sebastião e que o mesmo se continue como melhor oferta de alternativa logística estratégica para o Sudeste. Para tanto, devem ser revisados os estudos preliminares que permitiram elaborar o projeto de expansão e verificar o que pode ser considerado para as condições atuais.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o estudo de mercado considerou a finalização da duplicação do trecho da Serra do Mar da rodovia Tamoios. Dessa forma, a demanda projetada na modelagem para o acesso rodoviário estaria adequada à sua capacidade futura.
77	Estudo de Mercado	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Considerando a previsão contida no inc. II, do Art. 14, da Lei 12.815.13 "A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de: (...) II - consulta ao respectivo poder público municipal(...)", tendo em vista o interesse do Município pela municipalização do Porto de São Sebastião, formalizado mediante ofício n. 1149 de 2019 enviado ao Secretário Nacional dos Portos-MINFRA, por que esse pleito não foi acatado?	Os instrumentos de planejamento oficiais não são fontes primárias e vinculantes para o desenvolvimento dos Estudos da Concessão, que avaliam de forma independente todas as condições históricas e de mercado para a formulação das projeções apresentadas. O PNL 2035 será avaliado para possíveis revisões da estrutura de demanda projetada, assim como os demais instrumentos oficiais citados, sem necessariamente modificar a estrutura dos estudos apresentados. Quanto ao projeto de expansão, ponderou-se que a suspensão em 2014 pela Justiça do Estado de São Paulo mediante ação impetrada pelo Ministério Público de São Paulo e Ministério Público Federal da Licença Prévia de 2013 obtida para a estruturação de um terminal de contêineres (TECON), terminal de veículos (TEV), terminais de grãos líquidos (TGL), terminal de grãos sólidos (TGS), terminal de grãos vegetais (TGV) e terminal de supply (TGB) inviabilizou a consecução do projeto em sua idealização proposta à época, sendo impraticável a projeção em cenário base de qualquer evolução do mesmo, além de não ter sido identificado potencial para desenvolvimento destas cargas (Estudo de Mercado, item 3.5). A elaboração de estratégias de incentivo e desenvolvimento da infraestrutura para atendimento de mercados caberá ao concessionário em sua elaboração de plano de negócios, explorando possíveis upsides para a movimentação de cargas. Obrigado pela contribuição.
78	Estudo de Mercado	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Uma das justificativas para o processo de desestatização é o crescimento abaixo do esperado, entretanto, os dados da Cia Docas contrariam tal justificativa, já que a movimentação no Porto cresceu 3% de 2018 a 2019 e 8% de 2018 a 2020. Já a previsão do estudo realizado pelo BNDES previu um crescimento anual médio de apenas 0,7% no decorrer de todo o período da concessão. Então, qual real incremento (ou crescimento) terá o Porto para justificar a desestatização ?	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que, em atendimento ao art. 14 da Lei nº 12.815/2013, esta agência enviou o Ofício nº 244/2021/DG-ANTAQ com Consulta ao Poder público municipal.
79	Estudo de Mercado	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Se o percentual de crescimento do porto é de apenas 0,7%, por que não fica com o poder público?	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que, para a elaboração da projeção de demanda constante do estudo de mercado, foram consideradas as variáveis e premissas adotadas pelo Plano Mestre, com atualização dos parâmetros em função (i) da observação do comportamento histórico mais atualizado, (ii) das variáveis específicas para cada carga, (iii) dos cenários conjunturais para o comportamento dos players e stakeholders interessados no desenvolvimento da atividade portuária, (iv) dos potenciais investimentos em infraestrutura e o impacto no potencial de captura do Porto e (v) dos cenários macroeconômicos para as regiões de origem e destino das cargas. Isso em vista, observa-se que a desestatização tem como objetivo permitir o desenvolvimento do porto sem, contudo, atribuir investimentos mandatórios ao concessionário para atendimento de demanda não mapeada, uma vez que o risco de mercado está alocado ao concessionário.
80	Estudo de Mercado	Porto de São Sebastião	Todo o documento		A Antaq agradece a sua contribuição e informa que a justificativa para o presente processo de concessão do Porto Organizado de São Sebastião consta do item "2. INTRODUÇÃO E JUSTIFICATIVA PARA A DESESTATIZAÇÃO" da NOTA TÉCNICA Nº 24/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, disponibilizada junto com os demais documentos desta consulta pública.

81	Anexo 4 - Relatório de Avaliação Socioambiental	Porto de São Sebastião	Todo o documento	4.2.2 Situações ambientais relativas a Processos Administrativos e/ou Judiciais As informações sobre situações de cunho ambiental envolvendo a CDSS relativas a este item do relatório têm como base o relatório de Due Diligence Jurídica deste Consórcio, especificamente o Capítulo 5 Aspectos Cíveis , item 5.1 Panorama Geral - Processos Judiciais e Administrativos Identificados nas Certidões . O levantamento das situações relacionadas a aspectos ambientais encontra-se a seguir. ÀE Inquérito civil instaurado pelo MP SP no 140701000030/2012-7, relativo a Licenciamento Ambiental - possíveis falhas no EIA-RIMA da ampliação do Porto. Deve-se salientar que este inquérito se encontra paralisado, tendo em vista que o projeto de ampliação do Porto de São Sebastião é discarugado pelo Ministério Público nos autos da Ação Civil Pública nº 0000398-59/2014.4.03.6135, em trâmite perante a 1ª Vara Cível da Justiça Federal em Caraguatubá/SP, na qual foi proferida Sentença que anula a Licença Prévia nº 474/2013, expedida pelo IBAMA, em virtude de vícios constatados no EIA/RIMA do empreendimento. Após a cassação da LP, o empreendimento foi paralisado, não havendo interesse no prosseguimento desta proposta. Cabe destacar que o inquérito é direcionado diretamente ao IBAMA, pela emissão da LP, pois o MP considerou que o conteúdo dos estudos ambientais apresentados não eram suficientes para atestar a viabilidade ambiental do empreendimento. Caso a nova autoridade portuária do Porto de São Sebastião tiver a intenção de realizar quaisquer obras de expansão e/ou ampliação do Porto, de acordo com o rito exigido pelo IBAMA, este deverá iniciar um novo processo de licenciamento ambiental, adaptado às suas necessidades e interesses, compatível às características sociais e ambientais da região, e condicionado, como de praxe, por consulta aos órgãos ambientais, instituições intervenientes do setor público e também à sociedade organizada. Neste novo processo, caso aceito pelo IBAMA, poderão ser utilizadas informações pertencentes ao licenciamento que se encontra judicialmente paralisado. É importante reforçar que uma Licença Prévia tem validade de cinco anos, portanto, a LP anteriormente concedida está com prazo vencido. Aqui, esclarece que o processo que encontrava-se parado na Vara de Caraguatubá, encontra-se no TRF, seria prudente atualizar o relatório socioambiental.	Verificamos os novos andamentos da Ação Civil Pública nº 0000398-59/2014.4.03.6135 e constata-se que não houve qualquer andamento que tenha alterado a sentença proferida em 13.4.2016, que invalidou o processo de licenciamento e a LP nº 474/2013. Os autos estão conclusos para o julgamento das Apelações desde 27.1.2022.  Quanto à necessidade de emissão de nova LP para eventual projeto no Porto de São Sebastião, uma vez que sentença invalidou todo o processo de licenciamento da LP e determinou a realização de estudos complementares para o licenciamento do empreendimento, por ora, a retomada do projeto exigiria um novo pedido de licença. No entanto, caso o Tribunal reforme totalmente a sentença e entenda que o processo de licenciamento foi válido - pedido da CDSS em sede de Apelação -, há chance de que a Licença cancelada volte a ter efeito, se o órgão ambiental assim entender - a não modificação do projeto apresentado para a emissão da LP e do entorno/ambiente afetado são elementos que podem contribuir para a eventual manutenção da LP.
82	Relatório de Avaliação Técnico-Operacional CDSS	Porto de São Sebastião	Todo o documento	No Relatório de Avaliação Técnico-Operacional CDSS, foram utilizados dados da SPA e não da CDSS o que evidencia a necessidade de revisão da Avaliação Técnico-Operacional para a CDSS.	O relatório de avaliação Técnico Operacional não faz nenhuma análise sobre dados da SPA. Para alguns casos apenas foi utilizado material de referência para a construção de valores unitários de alguns itens e serviços, e que, devido a tais itens terem sido recentemente contratados pela SPA, considerou-se como uma referência adequada. Cabe ainda ressaltar que os cálculos balizados em referências externas levam em consideração o porte e as devidas especificidades do Porto de São Sebastião, conforme relatado ao longo do texto.
83	Relatório de Avaliação Técnico-Operacional CDSS	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Item 7.2. CUSTO COM PESSOAL Embora uma empresa privada possa trabalhar com um quadro de pessoal enxuto, considero a estrutura proposta na Tabela 48 (pág. 106) insuficiente, mesmo que se considere como uma Média Empresa. Saltam aos olhos deficiências imediatas na área de GOVERNANÇA (Controladoria, Conformidade, Gestão de Riscos e de Controles Internos e Auditoria) com 2 funcionários, de TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO também com 2 funcionários e de SEGURANÇA PORTUÁRIA com 5 funcionários.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que as estimativas foram feitas considerando uma política de terceirização de algumas áreas específicas, como o caso da Segurança Portuária e Tecnologia da Informação. Quanto à área de Governança, a mesma foi dimensionada considerando a nova estrutura proposta, além de benchmark de mercado.
84	Relatório de Avaliação Técnico-Operacional CDSS	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Item 7.2 - CUSTO COM PESSOAL - GOVERNANÇA Na administração moderna, a boa governança é garantida por uma área de compliance e de controles internos independente e forte. É certo que o tamanho da empresa não justifique um setor com muitos funcionários, mas por experiência própria, posso garantir que somente 2 FUNCIONÁRIOS para cuidar da governança é certamente INSUFICIENTE. Deve-se lembrar que um porto está sujeito ao cumprimento de toda legislação federal (sem graduação por ser pequeno) e, consequentemente, à fiscalização da ANTAQ, IBAMA, CONPORTOS, RFB, MAPA, etc., além da legislação estadual e municipal (Bombeiros, Secretaria do Meio Ambiente, etc.).	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que a área de Governança foi dimensionada considerando a nova estrutura proposta, benchmark de mercado e suas futuras obrigações junto aos entes externos.
85	Relatório de Avaliação Técnico-Operacional CDSS	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Item 7.2 - CUSTO COM PESSOAL - TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO Considero totalmente INSUFICIENTE o quadro de 2 funcionários de Tecnologia da Informação, conforme consta na Tabela 48 (pág. 106), para cuidar dos diversos sistemas que estão sendo desenvolvidos atualmente para a automatização portuária. Apesar do Porto de São Sebastião ser pequeno, as exigências e a complexidade dos controles das operações portuárias e de segurança são praticamente a mesma de um porto de maior porte. Poderia considerar esse quadro razoável se fosse prevista uma terceirização da área, mas ao analisar a previsão de gasto anual com Telecomunicações de R\$ 176.000,00 na Tabela 56 (pág. 112), deduzimos que não só o quadro de funcionários, mas também os gastos em TI estão EXTREMAMENTE SUBDIMENSIONADOS ... Para dar uma ideia da demanda necessária a continuidade com o sistema Oracle conforme consta na Tabela, no ano passado, após árduas negociações e somente com a autorização da Matriz, conseguimos contratar o suporte da Oracle incluindo atualizações, durante 24 meses, por R\$ 2.085.183,37 (R\$ 86.882,64 por mês), ou seja, caso o novo Concessionário devesse manter esse contrato e se a Matriz da Oracle aceitar a subrogação mantendo as condições contratuais, a despesa anual ultrapassará R\$ 1 milhão. ... Ademais, embora na Tabela 56, o item Telecomunicações especifique Garantia para melhorias e evoluções aos Sistemas Oracle existentes na Companhia e serviços de suporte a redes e infraestrutura de Tecnologia da Informação, no item 7.3.3. SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES, onde é apresentado o procedimento de cálculo dessa despesa, está explícito que serviços de telecomunicações incluem despesas com telefonia, internet, correspondência e propaganda, ou seja, não inclui serviços de TI.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que as estimativas de recursos foram feitas considerando benchmark de mercado e uma política de terceirização de algumas áreas específicas, como o caso da Tecnologia da Informação. Sobre os gastos anuais, foi considerada a assinatura de contratos com melhores condições comerciais.
86	Relatório de Avaliação Técnico-Operacional CDSS	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Item 7.3.5. GUARDA PORTUÁRIA A função da Guarda Portuária não se limita à segurança patrimonial, mas também à segurança de toda Poligonal do Porto sob jurisdição da Autoridade Portuária. Portanto, cabe a ela proporcionar segurança não só ao porto terrestre do Porto, mas também, à parte marítima, no canal de navegação e nos pontos de fundo. Ou seja, a Guarda Portuária tem que manter, além das inspeções e vistorias no acesso (entrada e saída) e controle de trânsito e permanência de veículos e pessoas na área portuária, patrulhamentos terrestres e marítimos, o que exige equipamentos especiais como viaturas, lanchas rápidas e drones. No momento, a CDSS dispõe de apenas 22 guardas portuários que é insuficiente até mesmo para manter a segurança terrestre e, ao amparo do recente Decreto 84/2021, encontra-se em processo de contratação de serviço de apoio à Guarda Portuária com 28 vigilantes terceirizados, que possibilitará manter um contingente de 50 homens necessários para prover segurança a toda Poligonal do Porto de São Sebastião. ... Considero, portanto, TOTALMENTE INSUFICIENTE o contingente de 5 profissionais próprios e 10 profissionais terceirizados, conforme previsto no item 7.3.5. GUARDA PORTUÁRIA Quanto aos equipamentos, o Porto já dispõe de 1 viatura e 2 lanchas. ... Para reforçar a responsabilidade da Guarda Portuária, em recente parecer enviado ao STF em ação relativa ao Decreto 84/2012, o PGR frisa que o serviço desenvolvido pelos guardas portuários não se restringe à mera vigilância e segurança patrimonial, sendo muitas vezes necessário disciplinar o ingresso e trânsito nas instalações portuárias, impedir a entrada e permanência de pessoas não autorizadas, além de realizar prisões e apreensões, o que configura atribuição e poder de polícia... (texto extraído da página da PGR do sítio do MPF) e acrescento, ainda, que a área do Porto está fora da jurisdição tanto da Polícia Militar quanto da Guarda Municipal.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que as estimativas de recursos foram feitas considerando benchmark de mercado e uma política de terceirização de algumas áreas específicas, como o caso da Guarda Portuária. Além da terceirização, foi previsto o uso da mesma de forma mais eficiente e compartilhando responsabilidades com demais entidades públicas que possuem exatamente essas atribuições.
87	Relatório de Avaliação Técnico-Operacional CDSS	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Administração e gestão portuária X Autoridade Portuária Há que se separar os atos de gestão dos atos praticados como Autoridade Pública Federal e seus desdobramentos. Enquanto os atos de gestão são aqueles praticados pela Administração em situação de igualdade com o particular, onde nesta situação a Administração não atua usando o poder de coerção, os atos praticados enquanto Autoridade são aqueles cujas prerrogativas se revestem de poder público, no caso das Autoridades Portuárias, tais atos além dos já consagrados como atos de autoridade, estão os principais no rol taxativo do art. 17, § 1º da Lei 12.815/2013 (Lei de Portos). Nesse diapasão, torna-se claro que a administradora portuária, conquanto empresa pública ou sociedade de economia mista, exerce atividade mista e ímpar no ordenamento jurídico, pois atua, em determinado momento com atos de gestão e em outros, por meio de seu dirigente máximo e dos agentes da Guarda Portuária como Autoridade Pública Federal por delegação da União Federal e imposição legislativa da Lei dos Portos (Lei 12.815/2013), pois a jurisprudência é pacífica acerca do poder de polícia da Guarda Portuária que, evidentemente, não é oriundo da parastatal (com natureza jurídica privada) mas, e não somente, do poder público denominado Autoridade Portuária. Logo, a parastatal responsável pela administração portuária não é "necessariamente" Autoridade Portuária, mas somente o dirigente portuário que utiliza esse poder, como o dirigente da União (portanto a Autoridade Portuária é Poder Público e Serviço Público Federal), para, na forma do art. 17, § 1º, inciso XV, da Lei 12.815/2013, organizar a Guarda Portuária em conformidade com a Portaria 350/2014 da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, ressalvando-se que a Guarda Portuária deverá obedecer intum a regulamentação da União, pois, se assim não fosse, não haveria sentido em alguns textos afirmarem a "qualidade de Autoridade Portuária". O próprio Supremo Tribunal Federal - STF já corroborou toda a fundamentação aqui exposta, na lavra do Excelentíssimo Senhor Ministro Paulo Bordard enquanto relator nos autos do Recurso Extraordinário 172.816-7 (Processo Físico), que peço a devida vênua para transcrever em parte, ípsis litteris: O processo de descentralização utilizado pela administração em nada altera a natureza pública do serviço e a imputação. A lei é expressa a respeito, Decreto Lei 200, art. 4º. No caso, sobe de ponto a circunstância de que a sociedade de economia mista atingida pelo ato desapropiado do Estádio do Rio de Janeiro desenvolve e explora serviço tipicamente federal, assim concebido pela própria Constituição. Competindo à União, e só a ela, explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os portos marítimos, fluviais e lacustres, art. 21, XII, I, da Constituição, parece incontestável a natureza pública do serviço de docas, atribuído à recorrida e do qual ela se desincumbem em regime de exclusividade . Vé-se claramente visto, ele não se destina a atingir sociedade de economia mista ou empresa pública que, embora exercendo atividade econômica, não o faz em regime de concorrência, como a impetrante e recorrida, que desempenha serviço público federal, em regime de exclusividade, insuscetível de ser explorado por particular; Aqui a Cia. Docas do Rio de Janeiro faz as vezes da União da qual é longa manus . (O original não ostenta negritos) Ainda no Recurso Extraordinário 172.816-7, no voto, o Eminentíssimo Ministro Carlos Velloso esclareceu enfaticamente que se trata de Serviço Público Federal e que não se aplica o § 1º do art. 173 da CF/1988, senão vejamos, ípsis litteris: Todavia, Sr. Presidente, se é possível fazer a distinção, é também possível o sentido de que as empresas públicas, ou sociedades de economia mista, que executam serviços públicos, não se aplica a regra inscrita no § 1º do art. 173 da Constituição. E, no caso, temos de reconhecer que a sociedade de economia mista recorrida executa serviço público federal (CF, art. 21, XII, I). (o original não ostenta negritos) Seria então uma delegação do poder de polícia? Aquele poder público que faz cumprir as leis (art. 17, § 1º, I, Lei 12.815/2013)? Poder público que "pré-qualifica" operador portuário, como uma espécie de emissão de passaporte para operar no porto público (art. 17, § 1º, III, Lei 12.815/2013)? fiscaliza obras e operações portuárias (art. 17, § 1º, V e VI, Lei 12.815/2013)? autoriza ou não a atracação de embarcações (art. 17, § 1º, VIII)? Que organiza a Guarda Portuária nos moldes da Portaria 350/2014 da Secretaria Especial de Portos - SEP/PR, em conformidade com a regulamentação da União, cujo corpo de agentes possui poder de polícia (art. 17, § 1º, XV, Lei 12.815/2013)? Incontestável o poder de polícia da Autoridade Portuária. A par disso, percebe-se que a doutrina, de forma praticamente	A Antaq agradece a participação e informa o entendimento geral sobre o tema - atualizado pela Portaria MINFRA 84/2021: 1. A Lei n. 12.815 de 2013 trouxe passo definitivo para a possibilidade de modernização dos portos públicos, aprofundando a alteração que a Lei n. 8.630 de 1993 já havia iniciado ao expurgar a operação portuária das competências das autoridades portuárias. 2. A nova Lei dos Portos deixa claro o papel das Autoridades Portuárias como gestor de uma universidade de bens, delimitadas pela poligonal do porto organizado, afetos aos serviços portuários; nesse sentido, responsável pela guarda e manutenção desses bens e pela boa organização e execução das atividades expressamente determinadas pela Lei. 3. No atual regime constitucional, as guardas portuárias não podem ser consideradas como órgão de segurança pública em sentido estrito, que são apenas aqueles expressamente elencados no rol do art. 144 da Constituição de 1988. Ademais, ressalvadas as competências específicas da Polícia Federal ou de outros órgãos de segurança pública, o policiamento ostensivo e a preservação da ordem pública nos portos organizados competem às polícias militares estaduais, nos termos do referido art. 144 da Constituição. 4. Sendo o Poder de Polícia indelegável, o Poder Concedente (União) e a Agência Reguladora (Antaq) podem com seus poderes normativos, bem como o poder sancionatório respectivo, necessários para a imposição das normas por eles emitidas. 5. Nem a concessionária, nem, especificamente, a guarda portuária exercerá o Poder de Polícia, portanto. 6. Note-se, nesse sentido, que a Portaria n. 84 de 10. de julho de 2021 reforça a linha até aqui detalhada, inclusive com a expressa possibilidade de terceirização das atividades da guarda portuária pelas Autoridades Portuárias. 7. A minuta de contrato de concessão reforça ainda mais esse conceito, especialmente em suas Cláusulas 14 e 15 (Deveres do Poder Concedente e Deveres da ANTAQ, respectivamente) 8. A concessionária, dentro de suas competências definidas no contrato de concessão, notadamente na Cláusula 13, manterá relacionamento com os agentes presentes no Porto Organizado, podendo fiscalizar os aspectos que estiverem sob sua gestão.
88	Relatório de Avaliação Técnico-Operacional CDSS	Porto de São Sebastião	Todo o documento	O relatório de avaliação técnica-operacional CDSS apresenta um cenário futuro da nova concessionária para ocupar o posto de Autoridade Portuária. Na proposta prevê cerca de 56 empregados da futura concessionária. Considerando que atualmente a Companhia Docas de São Sebastião (Autoridade Portuária Pública do Porto de São Sebastião) tem em seu quadro aprovado em sua estrutura 152 empregos públicos. Considerando que os fatos apresentados demonstram que há sérios riscos de empobrecimento em cadeia da população da cidade de São Sebastião. Qual foi o estudo de impacto de empregabilidade do empreendimento e quais os resultados? Quais as garantias de que a nova concessionária ofertará 56 oportunidades de emprego? Como garantir o mesmo nível de renda entre os trabalhadores vinculados a nova concessionária do Porto Organizado de São Sebastião? De que forma o poder concedente garantirá os 152 empregos atuais e ainda a criação de novos empregos? Em se concretizando a desestatização, o que acontece com os empregados da Companhia Docas de São Sebastião? Como sugestão o contrato de concessão poderia ofertar estabilidade de 5 anos pra todos os atuais empregados na nova empresa. O contrato de concessão poderia prever a opção para que empregados do Estado possam ser transferidos para outras empresas do Estado. Essas medidas são necessárias, uma vez que, há riscos sociais de desemprego e consequentemente empobrecimento da região.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a quantidade real de oportunidades de empregos ofertados, bem como suas condições de salários e benefícios, caberá à futura concessionária. A estimativa adotada no estudo foi feita com base em referências de mercado e são meramente referenciais. O Poder Concedente, no uso das suas atribuições, tem como objetivo a melhoria da eficiência e da qualidade na prestação dos serviços portuários.
89	Relatório de Avaliação Técnico-Operacional CDSS	Porto de São Sebastião	Todo o documento	Considerando o baixo volume do material a ser dragado, bem como ele ser oriundo do transporte litôranco ali existente, foi avaliada a alternativa de despejo desse material por linha de recalque submersa com vistas a reduzir o valor estimado com a dragagem de manutenção, uma vez que a distância utilizada nos estudos para o descarte do material aumenta os valores estimados com essa despesa? Caso haja redução dessa distância de transporte, diminuindo os custos com a dragagem, agregam-se valores que poderiam ser revertidos para modicidade tarifária ou até investimentos de melhorias nas condições operacionais do porto.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que as atuais atribuições da CDSS serão assumidas por uma nova empresa. A destinação da CDSS cabe ao Governo do Estado de São Paulo.
90	Anexo 3 - Relatório de Avaliação Técnico-Operacional CDSS	Porto de São Sebastião	Todo o documento		Dentre as diversas alternativas possíveis para solução de dragagem, o relatório de Avaliação Técnico-Operacional avalia e apresenta 4 destas. As 4 alternativas são apresentadas no item 4.3 do relatório, com seus prós e contras, sendo calculados também os respectivos valores de cada uma delas. O relatório indica 1 das alternativas a ser seguidas, mas destacando que a futura Concessionária do Porto poderá estudar novas possibilidades, não se restringindo apenas às apresentadas. Em relação aos riscos relacionados à solução empregada, tanto variações para mais quanto para menos serão suportadas/apropriadas pela concessionária, em linha com previsão da subcláusula 18.1.1.
91 92	Anexo 4 - Relatório de Avaliação Técnico-Operacional CDSS Anexo 5 - Relatório de Avaliação Técnico-Operacional CDSS	Porto de São Sebastião Porto de São Sebastião	Todo o documento	O documento traz dados da SPA e não da CDSS. Como foram utilizados na avaliação Técnico-Operacional do Porto de São Sebastião?	O relatório de avaliação Técnico Operacional não faz nenhuma análise sobre dados da SPA. Para alguns casos apenas foi utilizado material de referência para a construção de valores unitários de alguns itens e serviços, e que, devido a tais itens terem sido recentemente contratados pela SPA, considerou-se como uma referência adequada. Cabe ainda ressaltar que os cálculos balizados em referências externas levam em consideração o porte e as devidas especificidades do Porto de São Sebastião, conforme relatado ao longo do texto.
94	Sumário Executivo - Estudo de Mercado	Porto de São Sebastião	Todo o documento	3. PROJEÇÃO DE DEMANDA - Foi realizado um estudo minucioso de demanda no Terminal da Transpetro, que, no máximo, serve para estabelecer a quantidade de navios petrolíferos que será movimentado ao longo dos anos. ... Quanto às cargas potenciais (item 3.4) entendo que o estudo não deu o mesmo tratamento minucioso dado ao petróleo e derivados. Foram apenas citados e descartados em virtude de provável perda dessas cargas e operações para outros portos. Até mesmo no caso de óleo vegetal, cujo Terminal de Armazenagem encontra-se em fase de implantação, não foi dada a devida atenção para verificar junto ao empreendedor as perspectivas de operação da mesma, baseando a conclusão nas informações a respeito do estágio do projeto e lações sobre o licenciamento ambiental. ... Outra carga que nem mesmo foi considerada como potencial são os fertilizantes, que recentemente vem se configurando como possível carga a ser consolidada no Porto de São Sebastião. ... O açúcar que, apesar de ter sido operado apenas em 2020 e paralisado em 2021, encontra-se em negociação com perspectivas de consolidação, visto que se está prevendo um contrato para os próximos 3 anos.	O detalhamento das análises relativas às Cargas Potenciais encontra-se no documento denominado "Relatório de Mercado" disponibilizado no âmbito desta Consulta Pública. Cargas como o açúcar, que i) não apresentam histórico de movimentação em São Sebastião, apenas um volume spot do ano de 2020, ii) que tem estrutura e capacidade de escoamento consolidada em Santos e iij) que não possuem indicativos em contratos, anúncios, projetos que migrarão para São Sebastião em um futuro próximo, não foram consideradas no Cenário Base do Estudo de Mercado desenvolvido. Caso o fosse, seria imputado ao futuro concessionário um risco de mercado através da Concessão que não pode ser fundamentado com análises concretas. O mesmo ocorre quanto ao caso dos Fertilizantes, onde faltam elementos concretos que sustentem a inclusão dos volumes como potenciais. Até a conclusão dos Estudos de Mercado apresentados nesta Consulta Pública, o terminal de óleos vegetais não se encontrava em implantação, sendo a carga retrada das análises em um cenário base. A luz de novas evidências, o estudo de mercado poderá ser reavaliado e a carga de óleos vegetais incluída no Cenário Base de projeções. Os documentos constantes na página 3 serviram como referência às análises desenvolvidas, mas não necessariamente como fonte primária de informação e projeção. Apesar de alguns dos estudos estarem desatualizados, ainda são a referência do planejamento setorial, tornando obrigatória a sua análise e crítica aos olhos do processo de desestatização. O detalhamento das análises realizadas para projeção dos volumes nos seus diversos cenários encontra-se no documento denominado "Relatório de Mercado", que foi disponibilizado no conjunto de documentos da Consulta Pública. Nesse documento são apresentadas as regiões de influência envolvidas, especificidades de cada uma das cargas mapeadas, avaliação do histórico e comportamento de movimentação, o que incluiu a análise a respeito da região do Vale do Paraíba e seu potencial de atratividade de volumes. As planilhas com as análises, premissas, considerações e cenários modelados também foram disponibilizadas no âmbito da Consulta Pública no item denominado "Estudo de Mercado".
95	Sumário Executivo - Estudo de Mercado	Porto de São Sebastião	Todo o documento	No item 1- CONTEXTO, à pag.3 constam as fontes de informações para projeções de mercado, todas superadas e não se levou em consideração realidades da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e a hinterlândia de influência potencial do porto público (sem Tebar). Na figura 8 um gráfico mostra números (para mim fictícios) de "Projeção de Demanda" que parte de 697 mil t/ano (2021) para atingir cerca de 900 mil t/ano em 2052 (30 anos de concessão). E na figura 9 um gráfico mostra um "cenário superior de demanda" que chega a 1,5 milhões t/ano em 2052. Não havendo demonstrativo dessas demandas, recomendo total revisão pois esse é o fator de base de sustentação para os estudos econômicos -financeiros para determinação do valor da outorga a ser definida pelos participantes do certame. Esses são elementos que inclusive podem ser geradores de demanda judiciais ou até mesmo, antes disso, questionamentos do TCU.	Antaq agradece sua participação e informa que os débitos relativos aos passivos ambientais constantes no item "4.2.2 Situações ambientais relativas a Processos Administrativos e/ou Judiciais" ficaram a cargo da Companhia Docas de São Sebastião - CDSS. A Concessionária, conforme alocação de riscos prevista na subcláusula 18.1.2.2, será responsável pela recuperação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais relacionados ao Porto Organizado, ressalvados os passivos ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Efetivação.
96	Sumário Executivo - Socioambiental	Porto de São Sebastião	Todo o documento	A quem ficará a responsabilidade de saldar os débitos relativos aos passivos ambientais constantes no item "4.2.2 Situações ambientais relativas a Processos Administrativos e/ou Judiciais" - do Relatório de avaliação socioambiental.	Antaq agradece sua participação e informa que os débitos relativos aos passivos ambientais constantes no item "4.2.2 Situações ambientais relativas a Processos Administrativos e/ou Judiciais" ficaram a cargo da Companhia Docas de São Sebastião - CDSS. A Concessionária, conforme alocação de riscos prevista na subcláusula 18.1.2.2, será responsável pela recuperação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais relacionados ao Porto Organizado, ressalvados os passivos ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Efetivação.

97	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO DE SÃO SEBASTIÃO E EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS NELE EXISTENTES.	Inicialmente, previu-se um processo unificado de desestatização envolvendo os portos de Santos e São Sebastião, dada a proximidade entre ambos (área de influência) e o risco considerado de esvaziamento no processo licitatório do ativo de São Sebastião isoladamente. Posteriormente, contudo, esta decisão foi revista e a concessão do Porto de São Sebastião ganhou processo próprio. O fato dos portos mencionados (Santos e São Sebastião) encontrarem-se sob a mesma área de influência das cargas que chegam ao Estado de São Paulo, gera algum impedimento para que um mesmo interessado participe e se sagre vencedor de ambas as licitações?	A Antaq agradece sua participação e informa que, no atual estágio dos estudos, não há qualquer impedimento para que o mesmo interessado participe e se sagre vencedor dos leilões de Santos e de São Sebastião.
98	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, autarquia especial, criada pela Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 2001 ( Lei nº. 10.233/2001 ), com sede no SEPPI - Quadra 514 - Conjunto E - Brasília/DF, inscrita no CNPJ sob o nº 04.903.587/0001-08, no uso da competência que lhe foi outorgada pelo art. 6º, §2º, da Lei nº. 12.815, de 5 de junho de 2013 ( Lei nº. 12.815/2013 ), pelo presente Edital, e de acordo com as suas disposições, torna públicas as condições da concessão dos serviços públicos de administração do Porto Organizado de São Sebastião e exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes, conforme as obrigações e os encargos previstos na anexa Minuta de Contrato de Concessão.	A FENOP defende que a modelagem adequada é aquela prevista no Dec. 8.033, art. 20, II, em que apenas seja possível a exploração indireta das instalações portuárias, em privilégio às leis concorrenciais como forma de preservação de multiplicidade de Operadores Portuários. Trata-se de um porto pequeno, movimentado basicamente 2 tipos de carga - graneis líquidos combustíveis (TEBAR) e graneis minerais, essencialmente barrilha e malte e cevada, sendo que a exploração direta possibilitaria que a Concessionária estabeleça regras que lhe favoreçam, prejudicando outros agentes privados. Ademais, apenas deve ser transferido à Concessionária, o desempenho parcial das funções de administração do porto.	A Antaq agradece sua participação e ratifica o disposto no item 4.2 da Nota Técnica 24/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, no qual são apresentadas de forma resumida as vantagens e desvantagens dos modelos jurídicos-institucionais analisados no projeto, bem como reforça o entendimento do parágrafo 75, o qual trata de algumas cláusulas na minuta do contrato de concessão visando garantir competição e tratamento isonômico aos Usuários, incluindo Operadores Portuários (atuais ou futuros).
99	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	A presente licitação foi precedida de consulta e audiência públicas, nos termos do §1º do artigo 34-A da Lei nº. 10.233/2001, do artigo 39 da Lei nº. 8.666/1993 e do §3º do artigo 11 do Decreto nº. 8.033/2013, para fins da concessão dos serviços públicos de administração do Porto Organizado de São Sebastião e exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes, devidamente divulgadas no sítio eletrônico [â€¦] e publicadas no Diário Oficial da União, nas seguintes datas: [â€¦][â€¦] e [â€¦][â€¦][?], com sessão telepresencial realizada em [DATA] em [LOCAL].	A ANUT solicita prorrogação de prazo da presente Audiência Pública, por pelo menos 90 dias, para que seja possível reunir mais elementos a serem encaminhados a título de contribuição. O prazo estipulado a partir da publicação da Audiência Pública é insuficiente para o exame de todos os documentos e debate entre os interessados, de forma que se torna prejudicada a elaboração de sugestões de melhorias dos estudos.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que a solicitação não será acatada. Informa-se que a Consulta Pública recebeu contribuições entre o período de 27/12/2021 a 09/02/2022, sendo posteriormente prorrogada até o dia 16/02/2022.
100	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS	Na parte final da NOTA TÉCNICA Nº 24/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA o Diretor do Departamento de Estruturação e Articulação de Parcerias e Diretor de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias encaminha a nota para apreciação e aprovação do Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA/MNFRA, no entanto, nos documentos disponibilizados no site da Antaq não localizamos a sua aprovação. A nota foi aprovada pelo Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA/MNFRA?	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que a Nota Técnica nº 24/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA foi aprovada pelo Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários por meio do Despacho Decisório nº 138/2021/SNPTA.
101	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS	Não consta no Edital a possibilidade de transferência de titularidade de Contratos de Uso conforme estabelece o Art. 22 do Decreto 8.033/2013: Os contratos de arrendamento e demais instrumentos voltados à exploração de áreas nos portos organizados vigentes no momento da celebração do contrato de concessão poderão ter sua titularidade transferida à concessionária, conforme PREVISTO NO EDITAL DE LICITAÇÃO. (destaque em maiúsculas meu) ... Nem mesmo no Anexo 10 do Edital que trata da Declaração de Pleno Conhecimento não está relacionada a ciência dos convênios e contratos de uso em vigor.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a transferência de titularidade dos Contratos de Uso está prevista no Anexo 6 do Contrato de Concessão que, por sua vez, é anexo do Edital.
102	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	1.1.15. Conta Vinculada: Conta corrente bancária a ser aberta em nome da Adjudicatária junto ao Banco Depositário, movimentável exclusivamente pelo Banco Depositário por ordem da ANTAQ, onde deverá ser depositado o Valor de Outorga proposto no Leilão.	Houve determinação pela Antaq pela retirada da Conta Vinculada, nos últimos anos muitos contratos de concessão tem se apresentado com conta vinculada, principalmente, os contratos de modal rodoviário , onde o valor de outorga é revertido para investimentos. Como o intuito do governo não é de arrecadar por arrecadar e , sim fomentar a infraestrutura brasileira, requer, em tempo, que a conta vinculada fique no presente contrato e seja revertido ao próprio Porto de São Sebastião.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.
103	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	1.1.15. Conta Vinculada: Conta corrente bancária a ser aberta em nome da Adjudicatária junto ao Banco Depositário, movimentável exclusivamente pelo Banco Depositário por ordem da ANTAQ, onde deverá ser depositado o Valor de Outorga proposto no Leilão.	No acórdão 783-ANTAQ, condicionou-se a abertura da audiência pública à ajustes prévios, por parte do Ministério de Infraestrutura, na documentação referente à exclusão da denominada "Conta Vinculada", por que tal determinação não ocorreu?	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.
104	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	1.1.15. Conta Vinculada: Conta corrente bancária a ser aberta em nome da Adjudicatária junto ao Banco Depositário, movimentável exclusivamente pelo Banco Depositário por ordem da ANTAQ, onde deverá ser depositado o Valor de Outorga proposto no Leilão.	A conta vinculada está expressamente prevista no edital, por que não ficou esclarecido o destino dos recursos nela depositados?	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.
105	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	1.3. Na contagem dos prazos estabelecidos neste Edital e em seus Anexos, observar-se-á o que se segue: (i) excluir-se-á o dia de início e incluir-se-á o do vencimento; (ii) os prazos somente serão iniciados e vencidos em dias de expediente no escritório da ANTAQ localizado em Brasília; e (iii) os horários previstos neste Edital se referem ao horário oficial de Brasília.	Sugere-se esclarecer, para maior clareza, na ausência de indicação expressa no item do Edital, se os prazos serão contados em dias corridos ou úteis, conforme sugerido abaixo. 1.3.1. Como regra, os prazos estabelecidos neste Edital contam-se em dias corridos. Os prazos serão contados em dias úteis apenas quando assim expressamente indicado neste Edital.	Entende-se que o consultante tem razão: será positivo para a gestão contratual deixar expresso que os prazos fixados no Edital e em seus Anexos contam-se em dias corridos, salvo se indicado em contrário.
106	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	1.4. O objeto deste Edital é a concessão dos serviços públicos de administração do Porto Organizado e a exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes.	Resativamente a modelagem de exploração escomida - exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes, entende-se que há risco de conflito de interesses entre a futura Concessionária privada monopolista e os operadores portuários atuais e futuros. Da forma como está prevista a modelagem jurídica da exploração, há risco de que se possa induzir a práticas prejudiciais à competição e em possível abuso do poder econômico, violando o art. 3º, VI, Lei 12.815/2013 (A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes: VI - liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico.). Nessa modelagem eleita restará comprometida a necessária imparcialidade e neutralidade da Concessionária. Notem que o PSS, de acordo com o Estudo de Mercado, não tem outras cargas potenciais para explorar, mantendo-se a previsão (i) graneis líquidos combustíveis, movimentados no TEBAR - aproximadamente 52 milhões de toneladas e (ii) os graneis minerais, essencialmente barrilha, produto que somou aproximadamente 43 7 mil toneladas em 2020 movimentadas no Porto Organizado. Isso torna ainda mais evidente que a Concessionária, ao ser Administradora do Porto, Autoridade Portuária e Operadora Portuária, poderá interferir sobremaneira na preservação da concorrência. A criação de uma subsidiária integral não mitiga esse risco. Tendo a gestão do Terminal, a Concessionária poderá a atrair a carga e afastar a participação no mercado de Operadores em atividade e futuros outros. Trata-se de um porto com dificuldades estruturais, carência de investimentos, um único berço operacional com baixo calado (9 metros) e pequena extensão (150 metros). A exploração direta apresenta uma tendência evidente de centralização das operações em uma só empresa, eliminando a concorrência e podendo ter como resultado a concentração das operações (monopólio), com prejuízo à competitividade, produtividade, eficiência e transparência, além de possibilitar o aumento de custos para os usuários. A presente manifestação encontra eco, inclusive na Nota Técnica nº 2/2020/CGM-SNPTA/DNOP/SNPTA (desestatização da CODESA): "Observa-se que, caso houvesse a possibilidade de o concessionário fazer a exploração direta das instalações portuária poderia haver conflitos de interesses emergentes do modelo de concessão portuária, ou seja, caso a concessão tivesse a modelagem determinada pelo inciso I do artigo 20 do Decreto 8.033/2013. Isso ocorre pelo fato de o concessionário poder explorar diretamente instalações portuárias, em concorrência com outros operadores, abrindo a possibilidade de o concessionário, no plano macro acima detalhado, tomar atitudes, sem justificativa razoável, que resultem em condições mais favoráveis às operações que explore diretamente, prejudicando outros agentes privados com potencial de concorrer com o concessionário na exploração de instalações portuárias específicas." Desse modo, sugere-se que a exploração seja feita de forma indireta, sendo vedada a exploração direta das Instalações Portuárias pela Concessionária, na forma do art. 20, II, do Dec. 8.033/2013, posto que tal modelagem além de preservar o Porto de São Sebastião como um Porto Organizado, possibilita a viabilização de investimento privado em sua modernização tecnológica e assegura uma racionalização da presença do Estado nesse segmento, objetivos descritos pela SNPTA em seu Atualizado.	A Antaq agradece sua participação e ratifica o disposto no item 4.2 da Nota Técnica 24/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, no qual são apresentadas de forma resumida as vantagens e desvantagens dos modelos jurídicos-institucionais analisados no projeto, bem como reforça o entendimento do parágrafo 75, o qual trata de algumas cláusulas na minuta do contrato de concessão visando garantir competição e tratamento isonômico aos Usuários, incluindo Operadores Portuários (atuais ou futuros).
107 200	Minuta de Edital Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião Porto de São Sebastião	1.4. O objeto deste Edital é a concessão dos serviços públicos de administração do Porto Organizado e a exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes.	De o objeto do edital é a concessão dos serviços públicos de administração do Porto Organizado e a exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes e de acordo com o Art. 3º, da Lei 12.815/13, observado o que diz em seus incisos II e III, evidentemente, que os trabalhadores portuários avulsos podem contribuir para o aprimoramento do trabalho portuário e para o desenvolvimento e eficácia das atividades desse importante ramo econômico, por que não há previsão no edital ou no contrato cláusula sobre a garantia dessas diretrizes e as respectivas sanções por descumprimento quanto a não utilização da mão de obra portuária avulsa?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a matéria já está devidamente regulada pela legislação pertinente, sendo matéria alheia ao objeto do Contrato de Concessão.

108	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	1.4. O objeto deste Edital é a concessão dos serviços públicos de administração do Porto Organizado e a exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes.	Apesar de prevista na legislação, a exploração direta do Porto pelo Concessionário irá provocar uma distorção no processo de concorrência saudável, uma vez que irá acumular as funções de Autoridade Portuária, que faz a gestão do porto público, pré-qualificação e fiscalização das atividades dos operadores portuários, mas também será operadora de cargas, concorrendo diretamente com aqueles que deve fiscalizar. Dessa forma, os demais operadores certamente sofrerão restrições concorrenciais à sua livre atuação. Seria importante manter apenas a exploração indireta, a exemplo do modelo do Porto de Vitória, deixando a livre e saudável concorrência disputar e operar as cargas no Porto, evitando assim barreiras ao bom desempenho, premiando a eficiência e qualidade dos serviços, para que os usuários possam decidir quem contratar. A exploração direta possui uma tendência a concentração do mercado, com futuro aumento de custos aos usuários e consignatários das cargas, sem garantir a eficiência e a qualidade dos serviços.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a exploração direta pela Concessionária será admitida sob regras específicas que visam manter as condições de competição, dentre elas a vedação de discriminação entre usuários e operadores portuários (Resolução nº 3.274/2014-ANTAQ, art. 32, inc. XXIII), a necessidade de constituição pela concessionária de subsidiária integral para realização de exploração direta com contabilidade separada (Subcláusula 10.1.2) e a manutenção da exploração do cais em regime de uso público (Subcláusula 10.1.2.6), portanto a contribuição não será acatada. Além disso, a Concessionária deve observar a norma vigente para pré-qualificação de operadores portuários - Portaria 111/2013-SEP - que não admite limitação do número de operadores portuários e estabelece requisitos objetivos para obtenção do respectivo certificado de operador portuário. Também foi estabelecido que, caso pretenda realizar exploração direta, a Concessionária deve constituir subsidiária integral na forma de SPE que terá contabilidade própria, deverá observar política de partes relacionadas e terá sua contabilidade objeto de auditoria independente.
109	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	1.4. O objeto deste Edital é a concessão dos serviços públicos de administração do Porto Organizado e a exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes.	matriz de riscos não protege contra a adoção de comportamentos anticoncorrenciais e formação de monopólio (a vencedora do certame vai emitir as certidões de operador, mas vai operar também, o que é perigoso, porque é o cenário propício para condutas predatórias anticoncorrenciais), sendo imprescindível a revisão da matriz de risco para contemplar o risco de práticas anticoncorrenciais e formação monopólio.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a função da matriz de risco é a de fixar previamente no contrato quais riscos serão assumidos pela concessionária e quais riscos serão assumidos pelo Poder Concedente, de modo que, caso um risco de responsabilidade de uma parte se materialize causando impacto a outra parte, poderá haver recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Deste modo, a matriz de risco não tem que ver com suposta possibilidade de comportamento anticoncorrencial por parte da Concessionária. Ademais, a exploração direta pela Concessionária será admitida sob regras específicas que visam manter as condições de competição, dentre elas a vedação de discriminação entre usuários e operadores portuários (Resolução nº 3.274/2014-ANTAQ, art. 32, inc. XXIII), a necessidade de constituição pela concessionária de subsidiária integral para realização de exploração direta com contabilidade separada (Subcláusula 10.1.2) e a manutenção da exploração do cais em regime de uso não exclusivo (Subcláusula 10.1.2.6), portanto a contribuição não será acatada.
110	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	1.4. O objeto deste Edital é a concessão dos serviços públicos de administração do Porto Organizado e a exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes.	O acórdão nº 122/2018 do Tribunal de Contas da União-TCU determina que é vedada a concentração horizontal de mercado como forma de impedir o abuso de poder econômico, no entanto, não localizamos no edital restrições a participação por concentração horizontal de mercado. Esta estipulação será incluída? Em caso negativo, por quê?	No referido acórdão nº122/2018 do Tribunal de Contas da União consta resolução ao processo de arrendamento do terminal PAR12 para a movimentação de veículos no Porto de Paranaguá/PR no qual foi sugerido a inclusão de cláusula de limitação de participação para evitar a concentração horizontal do mercado, dentre outros. Tal entendimento se deu pela possibilidade de concentração na figura de um único operador de terminal da infraestrutura para a movimentação de veículos, não tendo alternativas para o escoamento desta carga com competidores. Entende-se que essa recomendação não é aplicável ao Porto de São Sebastião uma vez que a figura da autoridade portuária, para ocorrer concentração horizontal deveria estar sob controle de entidade detentora de mais de um porto que exerça concentração de mercado em uma mesma região de influência. Este cenário foi afastado pela particularidade da região de influência do porto e a existência de concorrentes alternativos a solução atual, ainda neste âmbito utilizou-se a métrica do Índice Hirschman-Herfindahl para ponderar o poderio de mercado e sua concentração em São Sebastião em relação aos demais movimentadores de carga nacional, não se enquadrando como alto risco de concentração de mercado (ver capítulo 6.2 Competição Interportuária nacional e intraportuária do Estudo de Mercado). Obrigado pela contribuição.
111	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	1.14. As atas serão divulgadas no site eletrônico do Ministério da Infraestrutura e da ANTAQ no prazo definido pelo item 8 do cronograma constante do Capítulo IX, sem identificação das fontes dos questionamentos. Os interessados poderão, também, retirar cópia da ata de esclarecimentos na sede da ANTAQ, mediante o pagamento das taxas correspondentes à sua reprodução reprográfica.	Sugere-se que a divulgação dos esclarecimentos sobre o Edital e sobre a minuta de Contrato de Concessão a que se refere o item 1.10 ocorra na forma dos itens 1.7 e 1.8 do Edital. Para maior clareza, sugere-se alterar a redação do item 1.14, conforme abaixo: 1.14. As atas a que se refere esta Seção do Edital serão divulgadas na forma dos itens 1.7 e 1.8 do Edital, no site eletrônico do Ministério da Infraestrutura e da ANTAQ no prazo definido pelo item 8 do cronograma constante do Capítulo IX, sem identificação das fontes dos questionamentos. Os interessados poderão, também, retirar cópia da ata de esclarecimentos na sede da ANTAQ, mediante o pagamento das taxas correspondentes à sua reprodução reprográfica.	Agradecemos a contribuição. A forma de divulgação das atas e do esclarecimentos ao edital segue o disposto na legislação, tendo o seu o rito já sido utilizado com sucesso pela ANTAQ nas licitações de arrendamentos.
112	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO	Pelo item 3.1 inexistem pré-qualificação técnica, nem estratégica que impeçam que o vencedor do certame transforme o Porto de São Sebastião em: A) Porto exclusivo de um só Operador Portuário; B) Porto exclusivo da Transpetro e/ou Petrobrás tratando-o como TUP; C) Companhia de Navegação transformar em "Transshipment Port" integrando Longo Curso com Cabotagem. Nessas hipóteses prete-se a configuração de porto multi uso, multi clientes e multi operadores. Recomendamos adicionar nesse capítulo as regras para credenciamento e homologação dos participantes da licitação visando o cumprimento das demais metas e compromissos operacionais e financeiros previstos nos estudos.	O cais de uso comum continuará com caráter de uso não exclusivo com acesso restrito aos operadores portuários pré-qualificados. As regras operacionais para disponibilização da infraestrutura será descrita no novo REP, que deverá passar por consulta aos usuários e aprovação do Poder Concedente, além do monitoramento e supervisão da ANTAQ. Desta forma, não poderá o Concessionário barrar outros operadores e ser operador exclusivo do Porto.
113	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO	Qual a garantia de que o arrematante não será uma empresa como a Petrobrás (ou a própria Petrobras) e não permitirá a operação de nenhuma outra carga e não ser aquelas de seu interesse? Foi dito pelo poder público que isso nunca iria acontecer, como se tem essa certeza?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a exploração direta pela Concessionária será admitida sob regras específicas que visam manter as condições de competição, dentre elas a vedação de discriminação entre usuários e operadores portuários (Resolução nº 3.274/2014-ANTAQ, art. 32, inc. XXIII), a necessidade de constituição pela concessionária de subsidiária integral para realização de exploração direta com contabilidade separada (Subcláusula 10.1.2) e a manutenção da exploração do cais em regime de uso público (Subcláusula 10.1.2.6), portanto a contribuição não será acatada. Além disso, a Concessionária deve observar a norma vigente para pré-qualificação de operadores portuários - Portaria 111/2013-SEP - que não admite limitação do número de operadores portuários e estabelece requisitos objetivos para obtenção do respectivo certificado de operador portuário. Observa-se ainda que o planejamento da exploração portuária objeto do PDZ será aprovado pelo Poder Concedente em linha com as diretrizes estabelecidas no Plano Mestre definido também pelo Poder Concedente. Por fim, a operação do cais deve permanecer pública.
114	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	3.3.4. Será permitido: (i) que apenas uma consorciada atenda às exigências relativas à qualificação técnica contidas no Capítulo IV, Seção V; e (ii) que haja somatório de atestados entre os consorciados, nos termos do Subitem 4.46.2.3;	? O item 3.3.4 (ii) comenta sobre a possibilidade de somatório quanto ao item de atestação da Qualificação Técnica, conforme item 4.46.2.3. Ocorre que a Qualificação Técnica refere-se a comprovação de Profissional Qualificado, cujo vínculo pode ser feito de diversas formas, não necessitando o acervo estar em nome da Proponente. Da mesma forma, o item 4.46.2.3 limita a soma de qualificações do mesmo profissional. Assim não faz sentido haver qualquer referência a somatório de quantidades por Consorciados. Fora isto, é mencionado de eventual experiência em gestão de acesso aquaviário para a operação de terminais. Entendemos que tal qualificação técnica é inapropriada, dado que gestores de operações portuárias, sem experiência em gestão de acesso aquaviário, detêm conhecimento suficiente para a operação de autoridades portuárias, uma vez que: (i) entendem das necessidades de calado, largura e boca dos navios os quais recebem, (ii) gerenciam programação de navios, (iii) em alguns casos gerenciam a dragagem de berços, (iv) discutem a gestão do acesso aquaviário com autoridades portuárias e (v) a execução dos serviços inerentes a sinização náutica, dragagem, VTMIS, entre outros são realizadas por empresas terceirizadas na maioria dos casos.	A Antaq agradece a contribuição e informa que o texto do edital será ajustado para excluir a possibilidade de somatório de atestados de diferentes empresas consorciadas. Com relação à adequação da qualificação técnica indicada, também será acatada, considerando que um gestor de operação portuária teria condições de gerir o acesso aquaviário em um Porto com operação semelhante a de um terminal, como é o caso de SSO.
115	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	3.3.10. No caso de Consórcio com integrantes estrangeiros e nacionais, a liderança competirá necessariamente a uma empresa nacional;	Edital 3.3.10 Com base nos critérios do item Edital 3.3.10 do edital verifica-se que o disposto citado relacionado à obrigatoriedade de liderança de empresa nacional em consórcios entre empresas nacionais e estrangeiras, representa situação que acarreta prejuízo a concorrência, podendo causar o 1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de apólice proposta. Não há justificativa para que, nos casos de consórcio entre empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança seja necessariamente de uma empresa nacional, de acordo com o item 3.3.10 do edital. Tal situação é no mínimo contraditória, uma vez que é permitida a participação, de forma isolada, de empresa estrangeira. Dessa forma, recomenda-se que seja suprimida a obrigatoriedade de liderança da empresa brasileira nos arranjos entre com empresas estrangeiras. (Recomendação 1) Nos termos do PARECER SEI Nº 1922/2022/ME, 10099.100094/2022-41	Antaq agradece a sua manifestação e informa que essa sugestão não será acatada. A redação do Edital segue a Legislação, mormente o § 2º do art. 51 do Decreto 7.561/11, segundo o qual, no consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira.
116	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.1.1. As Propostas deverão entregar, ainda, 1 (uma) via digitalizada dos documentos rubricados, em CD ou pendrive, sem restrições de cópia ou impressão.	Para evitar dúvidas, sugere-se esclarecer se, para fins do atendimento do item 4.1.1 do Edital, (a) as propostas devem apresentar 1 (uma) cópia digitalizada (escaneada) de todos os documentos apresentados fisicamente ou, se (b) quando os documentos estiverem disponíveis no formato digital, estes devem ser apresentados dessa maneira. Pergunta-se, pois alguns documentos, a exemplo de certidões de regularidade fiscal e atos disponíveis nas Juntas Comerciais, podem ser obtidos diretamente no formato nato-digital (i.e., documento criado originariamente em meio eletrônico, conforme definição prevista no artigo 2º do Decreto n.º 8.539/2015).	Agradecemos a contribuição. Os documentos devem ser apresentados tanto em formato físico como em formato digital.
117	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.1.2. A Garantia de Proposta, nas modalidades de fiança bancária ou apólice de seguro, deve ser apresentada em suas vias originais, passível de autenticidade digital.	Sugere-se esclarecer se, quando a Garantia de Proposta nas modalidades de fiança bancária ou apólice de seguro tratar-se de documento nato-digital (i.e., documento criado originariamente em meio eletrônico, conforme definição prevista no artigo 2º do Decreto n.º 8.539/2015), é possível apresentar a via impressa, com a indicação do meio que garanta a verificação da autenticidade. 4.1.2.1. Na hipótese de a Garantia de Proposta nas modalidades de fiança bancária ou apólice de seguro se tratarem de documento nato-digital é possível apresentar a via impressa, com a indicação do meio que garanta a verificação da autenticidade digital.	Agradecemos a contribuição. Caso a via original do documento seja nato-digital, é possível apresentar a via impressa, com a indicação do meio que garanta a verificação da autenticidade.
118	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.1.4. Será admitida a utilização de assinaturas eletrônicas, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.543, de 13/11/2020.	Para maior clareza, sugere-se esclarecer se a assinatura eletrônica pode ser aposta em todo e qualquer documento exigido pelo Edital, inclusive a Proposta Econômica. Em caso positivo, sugere-se alterar o texto. Sugere-se, ademais, confirmar que não há necessidade de reconhecimento de firma em relação aos documentos assinados eletronicamente na forma do item 4.1.4 do Edital, conforme a seguir: 4.1.4. Será admitida, para todo e qualquer documento a que se refere este Edital, a utilização de assinaturas eletrônicas, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.543, de 13/11/2020, 4.1.4.1. Não há necessidade de reconhecimento de firma em relação aos documentos assinados eletronicamente na forma do item 4.1.4 do Edital. Ademais, sugere-se esclarecer no Edital se, para atendimento ao item 4.1.4 do Edital, a assinatura eletrônica deve ser passível de verificação em algum tipo de verificador específico e, em caso positivo, qual (TI, por exemplo).	Agradecemos a contribuição. Não há necessidade de reconhecimento de firma nos documentos que forem assinados eletronicamente na forma do item 4.1.4 do Edital.
119	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.2. Uma via dos documentos apresentados pelas Proponentes ficará sob a guarda da B3 e outra sob a guarda da CPLA até o decurso do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data de assinatura do Contrato de Concessão.	Sugere-se reavaliar a necessidade de apresentação de 2 (duas) vias, sobretudo porque também será apresentada uma via digital na forma do item 4.1.1 do Edital. De se notar que esta exigência, por onerosa, vem sendo eliminada de editais de licitação mais recentes, a exemplo do Edital da LICITAÇÃO Nº 1/2021-SOR/SPRCD-ANATEL (Licitação do 5G).	Agradecemos a contribuição. Iremos alterar para o envio de uma via impressa além da digital.
120	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.6.1. No caso de Proponentes brasileiras ou filiais de pessoas jurídicas estrangeiras autorizadas a funcionar no Brasil, mediante instrumento de mandato, público ou particular, que comprove poderes para praticar, em nome da Proponente, todos os atos referentes ao Leilão (incluindo os poderes de representar a Proponente administrativamente, fazer acordos e renunciar a direitos, bem como direito de recurso), com firma reconhecida e acompanhado dos documentos que comprovem os poderes do(s) outorgante(s), conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou civil competente.	Sugere-se esclarecer no Edital que quando o Representante Credenciado for representante legal da empresa (como um Diretor, por exemplo) o instrumento de mandato não se faz necessário, bastando, nesse caso, a apresentação dos documentos societários correspondentes, suficientes a demonstrar os poderes para praticar, em nome da Proponente, todos os atos referentes ao Leilão, conforme texto abaixo. 4.6.1.1. Fica dispensada a apresentação do instrumento de mandato referido no item 4.6.1 do Edital na hipótese de o Representante Credenciado ser representante legal da empresa, bastando a comprovação dos poderes suficientes para prática dos atos referentes ao Leilão, nesse caso, por meio dos documentos societários correspondentes.	A minuta de edital é clara que o proponente deve comprovar que o representante legal tem poderes para praticar, em nome da Proponente, todos os atos referentes ao Leilão.
121	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.13. A Proposta Econômica, a ser apresentada no Volume 2, deverá indicar o Valor de Outorga proposto pela Proponente, mediante o preenchimento do Anexo 3, observado o montante mínimo de R\$ [até] (até).	Sugere-se esclarecer no Edital que a Proposta Econômica pode ser assinada digitalmente, observando-se o item 4.1.4 do Edital, conforme texto a seguir. 4.13.1. A Proposta Econômica poderá ser assinada digitalmente, na forma do item 4.1.4 do Edital.	Agradecemos a contribuição. Não há necessidade de reconhecimento de firma nos documentos que forem assinados eletronicamente na forma do item 4.1.4 do Edital.
122	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.19. Caso o Leilão seja adiado ou prorrogado, a Proposta Econômica correspondente deverá ser renovada por igual período, até o quinto dia útil anterior ao seu vencimento, sob pena de desclassificação.	Não consta do Edital a forma como ocorrerá a renovação da Proposta Econômica. Sugere-se, assim, esclarecer qual o procedimento para renovação da Proposta Econômica (formalização por escrito por meio de carta ou e-mail à CPLA, por exemplo), conforme a seguir: 4.19.1. A renovação da Proposta Econômica deverá ser formalizada por escrito à CPLA, por meio de carta protocolada no endereço [X] ou por correspondência eletrônica enviada para o endereço [X].	A CPLA irá solicitar a renovação da proposta. Lembrando que as propostas são incondicionais, irrevogáveis e irrevogáveis.

123	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.20. Caso, por qualquer razão, após a homologação do resultado da licitação e a adjudicação do vencedor, haja atraso na assinatura do Contrato de Concessão, o vencedor deverá obrigatoriamente renovar a Proposta Econômica por igual período, até o quinto dia útil anterior ao seu vencimento, sob pena de aplicação das penalidades previstas neste Edital.	Sugere-se esclarecer que, na hipótese prevista no item 4.20 do Edital, a Proposta Econômica será renovada considerando-se o seu valor nominal, não sendo cabível nenhum tipo de atualização. 4.20.1. Na hipótese do item 4.20 do Edital, a Proposta Econômica será renovada considerando-se o seu valor nominal.	A proposta econômica será ajustada anualmente pelo IPCA.
124	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.27. Caso o prazo de validade da Garantia de Proposta expire antes da assinatura do Contrato de Concessão, as Proponentes deverão, até o 30º (trigésimo) dia anterior ao vencimento, renovar a Garantia de Proposta por igual período, sob pena de desclassificação.	Sugere-se, para maior praticidade, compatibilizar o prazo de renovação da validade da Garantia de Proposta, previsto no item 4.27 do Edital com o prazo de renovação da Proposta Econômica, previsto no item 4.19 do Edital (até o quinto dia útil anterior ao seu vencimento). 4.27. Caso o prazo de validade da Garantia de Proposta expire antes da assinatura do Contrato de Concessão, as Proponentes deverão, até o quinto dia útil anterior ao vencimento, renovar a Proposta por igual período, sob pena de desclassificação.	Agradecemos a contribuição. Será aplicado o reajuste anual às Garantias de Proposta e a data-base será a do recebimento de envelopes.
125	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.28. No caso de renovação, a Garantia de Proposta será reajustada pela variação do IPCA, pelo período compreendido entre a data de Entrega dos Volumes 1 e 2, estipulada no Item 9 do Capítulo IX deste Edital, e o último índice divulgado oficialmente antes da notificação para renovação da Garantia de Proposta.	Sugere-se esclarecer que a Proposta Econômica será renovada considerando-se o seu valor nominal, não sendo cabível nenhum tipo de atualização. 4.28. Em havendo a necessidade de outra renovação, a data-base será a do mês correspondente ao início de vigência da Garantia de Proposta, sendo que a data final será aquela correspondente ao mês em que findar-se sua vigência. A Proposta Econômica será renovada considerando-se o seu valor nominal. Entendendo-se pela atualização, contudo, sugere-se esclarecer que, em nenhum caso, será necessária a atualização do valor da garantia se ocorrida em período inferior a 12 (doze) meses.	A proposta econômica e a garantia de proposta serão ajustadas anualmente pelo IPCA.
126	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.33. A Garantia de Proposta deverá ser incluída no Volume 1 e conter, conforme o caso: (i) o instrumento da fiança bancária, em favor da ANTAQ; (ii) a apólice de seguro-garantia, tendo como segurada a ANTAQ; ou (iii) comprovantes de depósito da caução em dinheiro efetuada em agência da CEF.	Não há clareza, no item 4.33 do Edital, no que se refere à hipótese de a Proponente optar por apresentar Garantia de Proposta na forma de títulos da dívida pública, tal como facultam os itens 4.25 e 4.37 do Edital. Nesta hipótese, como se dará a comprovação no Volume 1? Sugere-se esclarecer esta questão no Edital.	Agradecemos a contribuição. Para o caso de títulos da dívida pública é feito procedimento de transferência dos títulos, da conta de custódia para a conta sintética da B3, para bloqueio escritural.
127	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.36. Nas modalidades de seguro-garantia e fiança bancária, os instrumentos de garantia deverão ter:	Para maior clareza, sugere-se esclarecer o formato de apresentação dos documentos de comprovação dos poderes de representação dos administradores da sociedade emitente a que se refere o item 4.36.2 do Edital.	O comprovante deverá constar que o signatário tem poderes para emitir tal instrumento.
128	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.38. A B3 analisará a regularidade e efetividade das Garantias de Proposta apresentadas, comunicando à CPLA o resultado de tal análise. Caberá à CPLA a decisão final sobre a aceitação das Garantias de Proposta apresentadas.	Sugere-se alterar a redação do item 4.38 do Edital para esclarecer que a decisão da B3 em relação às Garantias de Proposta é vinculante para a CPLA, não havendo espaço para discricionariedade sobre sua aceitação ou não. Sendo a garantia regular e eficaz, não pode haver negativa de aceitação por parte da CPLA, cabendo à esta autoridade apenas declarar aceita a garantia já aprovada pela B3. 4.38. A B3 analisará a regularidade e efetividade das Garantias de Proposta apresentadas, comunicando à CPLA o resultado de tal análise.	Agradecemos a contribuição. A B3 atua assessorando a CPLA que é quem tem a última palavra sobre os atos do certame.
129	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.40. As Garantias de Proposta apresentadas em favor da ANTAQ poderão ser executadas, após prévio contraditório em processo administrativo, sem prejuízo das demais sanções previstas no Capítulo X e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses:	Estamos entendendo que que será dado direito a ampla defesa antes de qualquer execução da Garantia de Proposta, conforme descrito nas hipóteses da cláusula 4.40. Nosso entendimento está correto?	Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto.
130	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.40.2. apresentação, pela Proponente, de documentos em desconformidade com o estabelecido neste Edital.	Quanto à cláusula 4.40.2, entendemos que a ferramenta correta para proposta em desconformidade com o Edital é a desclassificação e não a execução da Garantia de Proposta.	Agradecemos a contribuição. Enseja possibilidade de execução da garantia de proposta, com anterior processo administrativo que assegure ampla defesa e contraditório.
131	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.44.1. Para qualquer tipo de sociedade, ato constitutivo, estatuto ou contrato social, acompanhado de prova dos administradores em exercício (últimos atos de eleição dos diretores e do conselho de administração que elegeu a última diretoria, bem como respectivos termos de posse, conforme o caso), devidamente registrados na junta comercial ou cartório de registro competentes, e certidão expedida pela junta comercial ou cartório de registro competente com informações atualizadas sobre o registro da sociedade.	Recentemente, a Lei nº 13.818/2019 alterou o artigo 289 da Lei nº 6.404/76, suprimindo a necessidade de publicação de determinados atos societários em órgão oficial da União, Estado ou Distrito Federal, conforme o lugar em que esteja situada a sede da companhia. Sugere-se, desta forma, compatibilizar no Edital a exigência da apresentação de publicações de atos societários em jornais, apenas para os casos em que a legislação assim determinar. 4.44.1.1. Faz-se necessária a apresentação das publicações dos atos societários a que se refere o item 4.44.1 do Edital em jornais de grande circulação apenas nas hipóteses em que tais publicações são exigidas nos termos da lei.	Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto e a disposição já está implícita no texto do edital, não havendo necessidade de inclusão de nova cláusula.
132	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	4.46.3.4.3. Para comprovar a existência do contrato de assistência técnica, a Proponente deverá apresentar instrumento de compromisso de assistência técnica, com firma reconhecida, pelo qual o Profissional Qualificado deverá se comprometer a prestar à Proponente a assistência técnica necessária à execução do Contrato de Concessão.	Sugere-se confirmar que o instrumento de compromisso de assistência técnica pode ser assinado eletronicamente, na forma do item 4.1.4 do Edital, caso em que fica dispensado o reconhecimento de firma. 4.46.3.4.3.1. Caso o instrumento de compromisso de assistência técnica seja assinado eletronicamente, na forma do item 4.1.4 do Edital, dispensa-se o reconhecimento de firma a que se refere o item 4.46.3.4.3	Agradecemos a contribuição. Não há necessidade de reconhecimento de firma nos documentos que forem assinados eletronicamente na forma do item 4.1.4 do Edital.
133	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	CAPÍTULO V - DAS ETAPAS DO LEILÃO	Quanto ao procedimento de Lances, será permitida a apresentação de lances intermediários, ou somente lances com valor superior a maior outorga?	Agradecemos a contribuição. Serão permitidos lances intermediários.
134	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	5.1. As Proponentes, sob pena de desclassificação, deverão apresentar na B3, no dia indicado no Item 9 do cronograma previsto no Capítulo IX, por meio de representante dos Participantes Credenciados, invólucro único lacrado, contendo 2 (duas) vias dos Volumes 1 e 2 lacrados pelo Proponente, distintos e identificados em sua capa da seguinte forma:	Sugere-se reavaliar o item 5.1 do Edital no tocante à necessidade de apresentação de 2 (duas) vias, sobretudo porque também será apresentada uma via digital na forma do item 4.1.1 do Edital. De se notar que em editais mais recentes, a exemplo do Edital da LICITAÇÃO Nº 1/2021-SOR/SPR/CD-ANATEL (Licitação do SG), outras Agências Reguladoras eliminaram esta solicitação. 5.1. As Proponentes, sob pena de desclassificação, deverão apresentar na B3, no dia indicado no Item 9 do cronograma previsto no Capítulo IX, por meio de representante dos Participantes Credenciados, invólucro único lacrado, contendo 01 (uma) via dos Volumes 1 e 2 lacrados pelo Proponente, distintos e identificados em sua capa da seguinte forma:	Agradecemos a contribuição. Iremos avaliar a factibilidade da alteração deste procedimento.
135	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	5.2. A Proponente cuja Proposta Econômica tenha sido melhor classificada deverá entregar, no dia indicado no Item 12 do cronograma previsto no Capítulo IX, por meio de representante dos Participantes Credenciados, invólucro único lacrado, contendo 2 (duas) vias do Volume 3, distintas e identificadas em sua capa da seguinte forma:	Sugere-se reavaliar o item 5.2 do Edital no tocante à necessidade de apresentação de 2 (duas) vias, sobretudo porque também será apresentada uma via digital na forma do item 4.1.1 do Edital. De se notar que em editais mais recentes, a exemplo do Edital da LICITAÇÃO Nº 1/2021-SOR/SPR/CD-ANATEL (Licitação do SG), outras Agências Reguladoras eliminaram esta solicitação. 5.2. A Proponente cuja Proposta Econômica tenha sido melhor classificada deverá entregar, no dia indicado no Item 12 do cronograma previsto no Capítulo IX, por meio de representante dos Participantes Credenciados, invólucro único lacrado, contendo 1 (uma) via do Volume 3, distintas e identificadas em sua capa da seguinte forma:	Agradecemos a contribuição. Iremos avaliar a factibilidade da alteração desta procedimento.

136	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	5.5. 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 2 (duas) vias impressas. 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 ao mesmo volume.	Para evitar dúvidas, sugere-se esclarecer se, para fins do atendimento do item 5.5 do Edital, (a) as proponentes devem apresentar 1 (uma) cópia digitalizada (escaneada) de todos os documentos apresentados fisicamente ou, se (b) quando os documentos estiverem disponíveis no formato digital, estes devem ser apresentados dessa maneira. Pergunta-se, pois alguns documentos, a exemplo de certidões de regularidade fiscal e atos disponíveis nas Juntas Comerciais, podem ser obtidos diretamente no formato nato-digital (i.e., documento criado originariamente em meio eletrônico, conforme definição prevista no artigo 2º do Decreto n.º 8.539/2015). Sugere-se, ademais, esclarecer se os pen drives deverão ser apresentados dentro dos respectivos envelopes.		Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto. Os pen drives são apresentados dentro dos envelopes lacrados.
137	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	5.7. Serão admitidas assinaturas digitais, desde que do documento apresentado constem meios hábeis para a verificação de sua autenticidade, incluindo, mas não se limitando a QR Codes e códigos para validação em links de sites expressamente indicados no documento em questão.	Sugere-se esclarecer se, para atendimento do item 5.7 do Edital, basta verificação de autenticidade das assinaturas por plataforma de assinatura eletrônica (CertSign ou DocuSign, por exemplo) ou se a assinatura eletrônica deve ser passível de verificação em algum tipo de verificador específico e, em caso positivo, qual (ITL, por exemplo).		Agradecemos a contribuição. O texto do edital é claro sobre o tema, devendo ser possível a verificação da autenticidade da assinatura.
138	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	5.11. Abertas as Propostas Econômicas, serão classificadas aquelas que atenderem à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e neste Edital. Em seguida, as Propostas Econômicas classificadas serão ordenadas segundo o critério de maior Valor de Outorga.	A variável de leilão é o maior valor de outorga - com mínimo estabelecido em 33 milhões, porém não há atribuição à Concessionária, de realizar investimentos obrigatórios. Nesse caso, o ideal é que o montante da outorga seja depositado em uma conta vinculada, cuja utilização seria disponibilizada para investimentos no Porto de São Sebastião. Ex.: * Novo acesso - aruamento, nova portaria e área de aguardo para caminhões, que certamente constarão no PBI; * Novo Berço de Atracação.		A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável. Ademais, está sendo avaliado se o valor do VPL mais o ágio será incorporado de forma integral ou parcial a essa conta.
139	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	5.17.4. não poderá ter valor idêntico ao lance de outra Proponente.	Considerando que a cláusula 5.17.4 diz que não poderão haver lances iguais, qual a razão de haver critério de desempate?		A Antaq agradece a sua contribuição e informa que a previsão é útil para casos de apresentação de propostas escritas com valores iguais.
140	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	5.21. Em caso de empate entre Propostas, não sendo este resolvido mediante apeloção à viva-voz, nos termos dos Sublitem 5.15 a 5.17, o desempate ocorrerá mediante a reapresentação de Propostas Econômicas escritas, sagrando-se vencedora a Proponente que apresentar a maior Proposta Econômica escrita.	5.12 e 5.21 Conforme descrito, itens 5.12 e 5.21 do edital, o critério adotado na modelagem de desestatização foi o maior valor de outorga ofertado. Contudo, tendo em vista que a situação de empate pode persistir, mesmo após a oferta por escrito, esta Seae recomenda que seja criada uma etapa de desempate na qual será declarada vencedora a proposta de menor valor de tarifa cobrada do usuário. Etapa essa, anterior a aplicação do art. 45, §2º, e art. 3º, §2º, da Lei nº 8.666/93 e sorteio. (Recomendação 2) Nos termos do PARECER SEI Nº 1922/2022/ME, 10099.100094/2022-41		A Antaq agradece a sua contribuição e informa que, em uma situação na qual há leilão viva-voz com lances sucessivos em que um lance deve ser necessariamente maior do que o antecedente, torna-se remota a probabilidade de empate. Desse modo, como a proposta de menor valor da tarifa seria complexa de implementar uma vez que não se trata de tarifa-teto, mas de tarifa teto média sujeita a limite de dispersão e que há ainda a possibilidade de segmentação de mercado, considera-se que o mecanismo atual de desempate já é suficiente.
141	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	5.27. A inabilitação da Proponente que tenha sido considerada a vencedora do Leilão, garantida a ampla defesa e o contraditório, ensejará a fixação de multa, equivalente ao valor da Garantia de Proposta, a qual será integralmente executada para quitação do débito.	Sugere-se incluir no Edital que a aplicação de penalidades a que se refere o item 5.27 do Edital somente ocorrerá caso seja configurado dolo. Sugere-se, ademais, que, caracterizando-se a hipótese de imposição de penalidade, sejam observados os princípios de razoabilidade e proporcionalidade na eventual execução da garantia. 5.27.1. A aplicação de penalidades e execução da Garantia de Proposta a que se refere o item 5.27, do Edital somente ocorrerá caso configurado o dolo da Proponente, observando-se o devido processo legal e os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.		Agradecemos a contribuição. Na cláusula já está claro a garantia do contraditório e ampla defesa à proponente.
142	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	CAPÍTULO VI - DAS OBRIGAÇÕES PREVIAS À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO	Há discrepância no que consta no item 6.2.11 que trata como obrigação a apresentação de "Plano de Investimentos" com o item 3.1.5.2 do "Plano de Negócios Referencial" que "o contrato de concessão NÃO prevê obrigação de investimentos além do montante de R\$3,263 milhões para licenciamento da dragagem. Portanto, se faz necessária a correção e devida adequação entre os documentos.		A ANTAQ agradece a contribuição e esclarece que os investimentos previstos no Estudo Técnico Operacional e considerados no Plano de Negócio Referencial são meramente operacionais, sendo classificados nestes como investimento sob a ótica financeira dado sua natureza. Sendo assim, estes investimentos não se caracterizam tampouco conflitam com o fato da Minuta do Edital não prever Investimentos Obrigatórios, caracterizados por benfeitorias em infraestrutura portuária.
143	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	6.2.1. comprovante de recolhimento da remuneração à B3, no valor de R\$ 7? (7?), cujo pagamento deverá ser efetuado no prazo e nas condições previstos no Anexo 1;	Os itens 6.2.1 e 6.2.2 do Edital indicam que a Adjudicatária deverá realizar o pagamento à B3 e ao BNDES, no entanto não indica o valor. Qual o valor deverá ser recolhido?		A Antaq agradece a sua participação e informa que, atualmente, não é possível estimar o montante a ser pago pela Adjudicatária, uma vez que esse valor ainda depende da definição de quais serviços serão utilizados, como por exemplo, a quantidade de Roadshow e os locais onde serão realizados, os reajustes inflacionários a serem aplicados, se o leilão será realizado em conjunto com outros projetos ou não e o valor da parcela Variável do BNDES. Contudo, informa-se que os valores estarão devidamente definidos quando da publicação do edital.
144	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	6.2.4. comprovante de subscrição e integralização, em moeda corrente nacional, do capital social inicial mínimo exigido no Contrato de Concessão;	Nos termos do item 13.7 do Contrato de Concessão, a Concessionária está obrigada a manter capital social subscrito e integralizado de, no mínimo, 30% durante a vigência do Contrato de Concessão. Nos termos dos itens 6.1 c/c 6.2.4 do Edital, a Adjudicatária deve apresentar ao Poder Concedente, até 45 dias a contar da publicação do Ato de homologação e adjudicação, comprovante de subscrição e integralização do capital social mínimo exigido no Contrato de Concessão. Ou seja, a referida exigência é exigida desde o início da contratação. A referida exigência, contudo, especialmente somada a todas as elevadas exigências financeiras a que se sujeitará a Concessionária por ocasião da execução do objeto do Edital, incluindo o pagamento pelo valor da outorga, é demasiado excessiva, oneroso e desarrazoadamente. Por impactar na disponibilidade de caixa de forma considerável, como consequência, esta exigência pode eventualmente afastar proponentes, em prejuízo ao certame. Sugere-se avaliar, desta forma, a modulação da exigência, para que seja escalonada a obrigação de integralização do capital social em prazo razoável a ser definido. Tal sugestão, inclusive, alinha-se com o entendimento da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME), que, no âmbito da Audiência Pública nº 16/2019 relativa ao Leilão do Porto de Aratu-Candeias/Bahia, se posicionou no sentido de que se avalie exigir, como requisito para assinatura do contrato, a integralização de uma parcela do capital social mínimo exigido, com a posterior complementação do valor restante em prazo razoável a ser definido pela agência.		A ANTAQ agradece a contribuição e esclarece que a obrigação de manutenção de capital social mínimo não é uma obrigação adicional à de pagamento de outorga, pois os valores subscritos e integralizados na futura concessionária poderão ser utilizados para o pagamento da outorga.
145	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	6.2.6. certidão hábil a comprovar a adimplência perante a ANTAQ, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas, Coligadas ou possuam controlador comum com a Adjudicatária;	Sugere-se especificar qual a certidão hábil para atendimento ao item 6.2.6 do Edital. Sugere-se, ademais, afastar a extensão desta exigência às controladoras, controladas e coligadas ou que possuam controlador comum com a Adjudicatária, bastando a comprovação da adimplência perante a ANTAQ em relação à si própria. Isto porque, nos termos do artigo 5º, XLV, da Constituição Federal, nenhuma pena passará da pessoa do condenado, ou seja, a pena imposta a determinada pessoa não pode surtir efeitos sobre outra pessoa. A exigência de comprovação de adimplência em relação às controladas, controladoras e coligadas da Adjudicatária extrapola a parte que participa na licitação, que acaba por sofrer as consequências da inadimplência de outras, o que é vedado pela Constituição Federal. 6.2.6. certidão hábil a comprovar a adimplência perante a ANTAQ, referente a si própria.		A Antaq agradece a sua contribuição e informa que a certidão de adimplência é documento expedido pela ANTAQ rotineiramente. Não há necessidade de especificar o documento. E, assim como dispõe normativo que trata da transferência de titularidade de contratos administrados pela ANTAQ, a adimplência deve alcançar as pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas, Coligadas ou possuam controlador comum com a Adjudicatária.
146	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	6.2.11.01. A Concessionária somente poderá propor no Plano de Investimentos a realização de investimentos dentro da área do Porto Organizado, nos seguintes itens: (i) berços e suas estruturas; (ii) sistemas de armazenagem (armazéns, silos, tanques); (iii) sistemas de carregamento/descarregamento (shiploader, portêiner, shiploader, esteiras, dutos, pipehack, etc.); (iv) sistemas de recepção/expedição terrestre (vias rodoviárias, trilhos, moegas, tuilhas, etc.); (v) equipamentos de terra (RTG, reach stacker, pá carregadeira, etc.); (vi) pavimentação e preparação de solo; e (vii) dragagem.	Os investimentos em infraestrutura de acesso viário para o Porto Organizado devem ser suportados pelo Poder Público. Na omissão deste, caso a realização de investimentos fora da área do porto recaia sobre a Concessionária, os recursos destinados ao investimento devem ser retirados da Conta Vinculada. Sugere-se, desta forma, a inclusão do item 6.2.11.01.01 no Edital, conforme abaixo: 6.2.11.01.01. A Concessionária poderá se valer dos recursos da Conta Vinculada para fins de realização de investimento em infraestrutura fora da área do Porto Organizado com vistas a viabilizar o acesso viário ao Porto Organizado.		A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.
147	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	6.2.11.01. A Concessionária somente poderá propor no Plano de Investimentos a realização de investimentos dentro da área do Porto Organizado, nos seguintes itens: (i) berços e suas estruturas; (ii) sistemas de armazenagem (armazéns, silos, tanques); (iii) sistemas de carregamento/descarregamento (shiploader, portêiner, shiploader, esteiras, dutos, pipehack, etc.); (iv) sistemas de recepção/expedição terrestre (vias rodoviárias, trilhos, moegas, tuilhas, etc.); (v) equipamentos de terra (RTG, reach stacker, pá carregadeira, etc.); (vi) pavimentação e preparação de solo; e (vii) dragagem.	Entende que somente a DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO caracteriza um investimento, pois a DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO constitui uma despesa de custeio (manutenção).		A ANTAQ agradece a contribuição e informa que o entendimento provido pela contribuição está em linha com o dos estudos. Desta forma nota-se que a dragagem estipulada para o Porto de São Sebastião é de manutenção, não havendo previsão para dragagem de aprofundamento.
148	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	CAPÍTULO VII - DA CONTRATAÇÃO DO BANCO DEPOSITÁRIO E DA CONSTITUIÇÃO DA CONTA VINCULADA	A conta vinculada foi garantida ao Porto de São Sebastião, no acórdão 783 da ANTAQ essa mesma conta é mencionada, mas no contrato de concessão não há qualquer referência. O que aconteceu com a conta vinculada ? Para onde será direcionado o valor da outorga ?		A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.

149	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	CAPÍTULO VII - DA CONTRATAÇÃO DO BANCO DEPOSITÁRIO E DA CONSTITUIÇÃO DA CONTA VINCULADA	Conforme o Acórdão 783-ANTAQ, de 15.12.2021, a Diretoria Colegiada da ANTAQ autorizou "a realização da consulta e audiência públicas ... desde que observadas as seguintes ressalvas: II- que o MINFRA promova ajustes nas documentações referentes à EXCLUSÃO da denominada CONTA VINCULADA; III- que após o recebimento da documentação atualizada pelo MINFRA, a CPLA REALIZE OS AJUSTES PERTINENTES NAS MINUTAS DE EDITAL E CONTRATO e adote os procedimentos necessários COM VISTAS À ABERTURA DAS FASES DE CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICA" (destaques em maiúsculas meus). ... Diante disso e tendo em vista que a consulta e a audiência públicas estão sendo realizadas sem o cumprimento das determinações da Diretoria da ANTAQ, solicito os seguintes esclarecimentos: ... 1) Quais foram as razões que levaram a Diretoria Colegiada da ANTAQ a determinar a EXCLUSÃO da CONTA VINCULADA? ... 2) Diante do silêncio da ANTAQ perante o descumprimento de suas determinações pode-se deduzir que houve um entendimento "informal" com vistas à manutenção da Conta Vinculada, então, gostaria de saber quais foram as adequações realizadas no conceito da Conta Vinculada para convencer a Diretoria da ANTAQ a mantê-la no Edital.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.
150	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	CAPÍTULO VII - DA CONTRATAÇÃO DO BANCO DEPOSITÁRIO E DA CONSTITUIÇÃO DA CONTA VINCULADA	Vinculação da Outorga Fixa O valor da outorga fixa, estimado com valor mínimo de cerca de R\$ 33.000.000,00, a exemplo de outros portos presentes no programa de Desestatização do Governo Federal, deveria ser mantido em Conta Vinculada, para garantir investimentos por parte do Concessionário. Essa medida beneficia o próprio empreendedor, já que o valor da outorga retorna ao empreendimento ao serem realizadas as benfeitorias, bem como beneficia os usuários e a comunidade em geral, garantindo recursos para investimento direto no Porto. Não foi localizado na documentação disponibilizada essa vinculação da Outorga Fixa aos investimentos. Sugere-se a manutenção da conta vinculada	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.
151	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	7.1.2. O Anexo 10 do Contrato de Concessão contém uma minuta de contrato de administração de contas, que tem caráter somente referencial e não vinculante, devendo a redação definitiva do instrumento ser previamente aprovada pela ANTAQ.	Não foi disponibilizado o Anexo 10 do Contrato de Concessão e, portanto, IMPOSSIBILITOU uma melhor avaliação da Conta Vinculada.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.
152	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	7.1.2. O Anexo 10 do Contrato de Concessão contém uma minuta de contrato de administração de contas, que tem caráter somente referencial e não vinculante, devendo a redação definitiva do instrumento ser previamente aprovada pela ANTAQ.	O 7.1.2 do edital elenca que o Anexo 10 do Contrato de Concessão contém uma minuta de contrato de administração de contas, no entanto a minuta de contrato só possui 6 anexos. O anexo 10 da minuta de Edital também não se refere a minuta de contrato de administração de contas, mas sim sobre o Modelo de Declaração de Pleno Conhecimento. Uma vez que o documento não consta nos disponibilizados para consulta, quais serão os termos desse documento? Será incluído e dado novo prazo para análise e contribuições?	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.
153	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	7.1.4. O funcionamento da Conta Vinculada observará o disposto na Cláusula 12 do Contrato de Concessão.	A Cláusula 12 (acréscito que seja o item 12) do Contrato de Concessão não trata de Conta Vinculada, mas de Transição Operacional. ... Aliás, não encontrei a expressão Conta Vinculada em todo Contrato de Concessão e nem o anexo citado no item 7.1.2. ... Considerando que a Cláusula 12 apresentava o funcionamento da Conta Vinculada, entendo que essa cláusula tenha sido excluída em virtude da determinação da Diretoria da ANTAQ e esse funcionamento deve estar sendo negociado com vistas à manutenção da Conta Vinculada no Edital. Diante disso, gostaria de saber quais foram as adequações realizadas no funcionamento da Conta Vinculada em relação à situação original. ... A indisponibilização dessas informações IMPOSSIBILITA uma melhor avaliação da Conta Vinculada.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.
154	Minuta de Edital	Porto de São Sebastião	10.1. A Proponente ou Adjudicatária, que, convocada no prazo de validade de sua Proposta Econômica, (i) deixar de cumprir as condições previstas para assinatura do Contrato de Concessão; (ii) convocado dentro do prazo de validade de sua Proposta Econômica, não assinar o Contrato de Concessão; (iii) deixar de entregar documentação exigida neste Edital; (iv) apresentar documentação falsa; (v) ensejar o retardamento do Leilão sem motivo justificado; (vi) não mantiver a Proposta Econômica, salvo em decorrência de fato superveniente, devidamente justificado; (vii) fraudar o Leilão ou praticar atos fraudulentos durante o certame; (viii) comportar-se de modo indóneo; (ix) praticar atos ilícitos, dentre os quais os previstos na seção III, art. 89 e seguintes, da Lei 8.666/1993; (x) fizer declaração falsa; ou (xi) cometer fraude fiscal ficará sujeita às seguintes sanções, a serem aplicadas pela ANTAQ no exercício de suas competências legais:	Sugere-se esclarecer que a aplicação de penalidades será precedida da oitiva da Proponente ou Adjudicatária, em regular processo administrativo, respeitando-se o devido processo legal. 10.4. A aplicação das penalidades previstas neste Capítulo será precedida do regular processo administrativo, respeitando-se o devido processo legal e as garantias à ampla defesa e ao contraditório.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a aplicação de sanções e o cumprimento devido processo legal segue rito próprio da ANTAQ.
155	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	1. Disposições Iniciais	Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta: Importante estabelecer diretrizes para Elaboração de um Código de Conduta também para o Porto de São Sebastião. Regras claras são importantes para a Concessionária, para os Operadores Portuários e Usuários e para os Órgãos de Controle	A Antaq agradece a participação e informa que a mesma não será acatada, porquanto já há previsão no Contrato de Concessão de regras claras para a contratação de exploração de áreas por terceiros.
156	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	1. Disposições Iniciais	De início, considerando que não há opção disponível em "selecione o documento" referente ao Ato Justificatório (Nota Técnica nº 24/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA), entendeu-se pertinente fazer a seguinte contribuição no campo de "Disposições Iniciais". A Associação de Terminais Privados - ATP propôs a exclusão da alegação de notável assimetria concorrencial entre os terminais portuários privados localizados dentro dos Portos Organizados e aqueles localizados fora, ou seja, os TUPs (Ato Justificatório), uma vez que inexistia a citada assimetria concorrencial. O mercado em que os portos privados e arrendados atuam é aberto, altamente contestável e competitivo. Sobre a competitividade do mercado, dados dos planos mestres dos diversos portos do país demonstram ampla concorrência entre terminais arrendados e autorizados, que disputam cargas em regime de competição de norte a sul do país. Além disso, o regime de liberdade é aplicável tanto a terminais autorizados quanto a arrendados, conforme art. 3º, inc. VI da Lei 12.815/2013. Desse modo, a diferenciação entre os diversos regimes portuários existentes (arrendamento, arrendamento simplificado, autorizações, passagem, entre outros) promove flexibilização/incentivos à movimentação portuária (e não uma situação de desequilíbrio/privilegios a qualquer regime que seja). Não se rejeita a constatação de ineficiências da gestão pública em portos organizados, no entanto, isso não significa que exista um desequilíbrio concorrencial no setor. Por essas razões, propõe-se a exclusão do referido trecho.	A Antaq agradece sua participação e ratifica o disposto na Nota Técnica 24/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA. Outro documento importante para sustentar o disposto na referida nota técnica é o relatório de auditoria aprovado pelo Acórdão nº 2.711/2020 – Plenário, de 07/10/2020, no âmbito do processo TC 022.534/2019-9, do Tribunal de Contas da União – TCU.
157	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	1.1.1.20. Contratos de Uso: Contratos celebrados pela CDSS, que serão sub-rogados pela União e concomitantemente transferidos à Concessionária na Data de Eficácia, incluindo o termo de cessão de uso, o contrato de cessão de uso, o contrato de passagem	O item 1.1.1.20. do Contrato estabelece que os contratos de uso serão sub-rogados pela União e concomitantemente transferidos à Concessionária, os demais contratos. O mesmo ocorrerá com o Contrato de Dragagem? Como se dará a transferência desse contrato?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que apenas os Contratos de Uso relacionados no Anexo 6 do Contrato serão subrogados pela União e transferidos à Concessionária. Quaisquer outros contratos serão extintos, incluindo o contrato de dragagem.
158	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	1.1.1.20. Contratos de Uso: Contratos celebrados pela CDSS, que serão sub-rogados pela União e concomitantemente transferidos à Concessionária na Data de Eficácia, incluindo o termo de cessão de uso, o contrato de cessão de uso, o contrato de passagem	Consoante disposto no item 1.1.1.20 da minuta contratual, ao licitante vencedor serão sub-rogados os contratos de passagem celebrados com a CDSS, os quais estão listados no anexo 6 do contrato de concessão, no entanto, o Contrato de Passagem firmado entre a CDSS e a Olfar S/A Alimentos e Energia na data de 04/12/2020 e com prazo de vigência de 25 (vinte e cinco) anos, contados da data de assinatura do referido contrato não consta no referido anexo e, portanto, merece ser ratificado neste ponto. Vale destacar que o contrato de passagem trata da ocupação subterrânea de área da CDSS para a instalação de dutos e equipamentos para a movimentação de grãos líquidos a partir do Terminal da Olfar, situado fora da Área do Porto Organizado e, portanto, se mostra imprescindível a inclusão deste contrato no anexo 6.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a validade do contrato de passagem firmado entre a Olfar e a CDSS ainda está sob análise.
159	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	1.1.1.20. Contratos de Uso: Contratos celebrados pela CDSS, que serão sub-rogados pela União e concomitantemente transferidos à Concessionária na Data de Eficácia, incluindo o termo de cessão de uso, o contrato de cessão de uso, o contrato de passagem	Acerca dos Contratos de Uso descritos no anexo 6, cabe questionar: os contratos listados no anexo 6 sofrerão alguma alteração por meio de aditivo e/ou apostilamento que influencie a gestão do contrato pelo concessionário, tais como cláusulas obrigacionais, prazo de vigências etc.?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que alterações nos contratos existentes só poderão ser realizadas pela concessionária mediante consenso da outra parte. As cláusulas consideradas exorbitantes, nos termos do Anexo 6, perderão vigência.
160	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	1.1.1.20. Contratos de Uso: Contratos celebrados pela CDSS, que serão sub-rogados pela União e concomitantemente transferidos à Concessionária na Data de Eficácia, incluindo o termo de cessão de uso, o contrato de cessão de uso, o contrato de passagem	Embora o Contrato de Passagem celebrado pela CDSS com a OLFAR S/A Alimento e Energia seja citado na definição de "Contratos de Uso", esse contrato não foi relacionado no Anexo 6.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a validade do contrato de passagem firmado entre a Olfar e a CDSS ainda está sob análise.
161	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	1.1.1.20. Contratos de Uso: Contratos celebrados pela CDSS, que serão sub-rogados pela União e concomitantemente transferidos à Concessionária na Data de Eficácia, incluindo o termo de cessão de uso, o contrato de cessão de uso, o contrato de passagem	Embora o Contrato de Passagem celebrado pela CDSS com a OLFAR S/A Alimento e Energia, em 04.12.2020, seja citado na definição de "Contratos de Uso", esse contrato não foi relacionado no "Anexo 6 - Minuta do Contrato de Concessão".	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a validade do contrato de passagem firmado entre a Olfar e a CDSS ainda está sob análise.

162	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	1.1.1.46. Passivos Ambientais: Qualquer fato, ato ou ocorrência, conhecido ou não, que implique no atendimento a uma determinação legal ou regulamentar, relacionada ao meio ambiente, observadas as especificidades previstas no Contrato de Concessão; 1.1.1.48. Plano de Exploração Portuária: Plano com as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pela Concessionária com vistas ao atendimento do PDZ, bem como aos Parâmetros da Concessão;	Quem será responsável pelo passivo ambiental que em dezembro de 2020 contabilizava R\$ 862.000,00 ? Há previsão dessa conta ficar para o Estado ?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que, de acordo com os estudos realizados, não foram identificados ou oficializados passivos ambientais sob responsabilidade da CDSS. Nos termos da Cláusula 18.2.8 do Contrato de Concessão, o Poder Concedente assumirá os custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Eficiência, observando o procedimento detalhado no item VI do Anexo 1 do Contrato de Concessão. Se um dado Passivo Ambiental for identificado em até 12 (doze) meses contados da Data de Eficiência, observando o procedimento descrito no item VI do Anexo 1 do Contrato de Concessão, o Poder Concedente assumirá os custos relativos à sua recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento.
163	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	1.1.1.48. Plano de Exploração Portuária: Plano com as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pela Concessionária com vistas ao atendimento do PDZ, bem como aos Parâmetros da Concessão;	Durante a elaboração do modelo de desestatização que vemos agora aplicado ao Porto de São Sebastião, foram realizados estudos aprofundados das alternativas de modelos portuários existentes em outros países do mundo, sopesando riscos e vantagens em cada um deles? A escolha do modelo levou em consideração os parâmetros de eficiência e segurança jurídica na gestão de portos internacionais?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que durante os estudos para modelagem da desestatização do Porto de São Sebastião, foi realizado estudo de benchmarking internacional para os modelos portuários, levando em conta diversos critérios, inclusive parâmetros de eficiência e segurança jurídica na gestão de portos.
164	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	1.1.1.49. Plano de Investimentos: Plano apresentado pela Concessionária para pactuação de investimentos;	O Governo Estadual tinha previsto R\$ 8.000.000,00 para investimento no Porto de São Sebastião em 2022. Esse valor será aplicado no Porto mesmo com a concessão da Autoridade Portuária para um ente privado ?	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o referido valor não foi considerado na modelagem do projeto.
165	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	1.1.1.69. Valor de Outorga: O valor pago pela Concessionária em contrapartida ao direito de prestação dos serviços públicos de administração do Porto Organizado, objeto do Contrato de Concessão, e exploração direta e indireta das instalações portuárias	Vinculação da Outorga Fixa O valor da outorga fixa, estimado com valor mínimo de cerca de R\$ 33.000.000,00, a exemplo de outros portos presentes no Programa de Desestatização do Governo Federal, deveria ser mantido em Conta Vinculada, para garantir investimentos por parte do Concessionário. Essa medida beneficia o próprio empreendedor, já que o valor da outorga retorna ao empreendimento ao serem realizadas as benéficas, bem como beneficia os usuários e a comunidade em geral, garantindo recursos para investimento direto no Porto. Não foi localizado na documentação disponibilizada essa vinculação da Outorga Fixa aos investimentos	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o Acórdão nº 783-2021-Antaq solicitou a retirada da Conta Vinculada dos documentos a serem disponibilizados na Consulta Pública nº 20/2021 - Antaq. Após a análise conjunta desta Agência, Ministério de Infraestrutura e BNDES, informa-se que esse mecanismo será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável.
166	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	1.3. Anexos	Na Minuta do Contrato, bem como seus anexos, é definido que o Contrato será executado em duas Fases, sendo que a Fase I que dura 18 (dezoito) meses contempla as revisões de PDZ e REP, sendo que os mesmos são submetidos a aprovação do Poder Concedente e ANTAQ, podendo sofrer questionamentos e revisões pelos mesmos. Entendemos que seria prudente a flexibilização quanto aos prazos e aprovações das ações da Fase I, em razão de seu impacto no Plano de Negócio da Concessão.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto o prazo de 18 (dezoito) meses afigura-se razoável para que sejam feitas revisões do PDZ e do REP.
167	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	2.1. Este Contrato de Concessão tem por objeto a concessão: (i) do Porto Organizado, incluindo toda a sua área, bem como as Instalações Portuárias, os equipamentos, as estruturas e demais bens existentes no Porto Organizado; e (ii) dos serviços públicos	No item 2.1 da minuta contratual consta que o seu objeto consiste na concessão dos serviços públicos de Administração do Porto Organizado de São Sebastião e exploração direta e indireta das respectivas instalações portuárias, no entanto, não há qualquer previsão editalícia e/ou contratual para limitação da exploração direta ou indireta, de modo que o licitante vencedor poderá utilizar integralmente as instalações portuárias para operações próprias de movimentação e armazenagem de cargas e produtos, e da mesma forma poderá fazer a exploração indireta por meio de cessão ou utilização das instalações portuárias à Exploradores de Infraestrutura Portuária. Está correto esse entendimento?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que o entendimento apresentado não está correto, uma vez que: (i) o caso do Porto Organizado atualmente existente deverá permanecer sendo explorado em regime de uso não exclusivo com livre acesso aos usuários mediante o pagamento de tarifa; (ii) as disposições específicas sobre a forma de exploração direta e indireta estão previstas na Cláusula 10; (iii) o PDZ, que contém o planejamento para a exploração portuária, será previamente aprovado pelo Poder Concedente, devendo este documento ser observado pela Concessionária.
168	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	2.1. Este Contrato de Concessão tem por objeto a concessão: (i) do Porto Organizado, incluindo toda a sua área, bem como as Instalações Portuárias, os equipamentos, as estruturas e demais bens existentes no Porto Organizado; e (ii) dos serviços públicos	No item 2.1 da minuta contratual consta que o seu objeto consiste na concessão dos serviços públicos de Administração do Porto Organizado de São Sebastião e exploração direta e indireta das respectivas instalações portuárias. Para exploração indireta por meio de contratos que envolvam a cessão ou utilização das instalações portuárias à Exploradores de Infraestrutura Portuária, a Concessionária poderá pactuar condições contratuais de forma direta junto aos privados interessados, ou a cessão ou utilização das instalações portuárias à Exploradores de Infraestrutura Portuária deverá seguir alguma regulamentação específica estabelecida pela Antaq e/ou SNPTA? A escolha de Explorador de Infraestrutura Portuária se dará livremente pela própria concessionária ou envolverá algum processo de seleção?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a Concessionária poderá celebrar com Exploradores de Infraestrutura Portuária contratos que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, em regime de direito privado, conforme previsto da Cláusula 10.
169	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	2.1. Este Contrato de Concessão tem por objeto a concessão: (i) do Porto Organizado, incluindo toda a sua área, bem como as Instalações Portuárias, os equipamentos, as estruturas e demais bens existentes no Porto Organizado; e (ii) dos serviços públicos	O item 2.1 da minuta contratual dispõe expressamente que o concessionário (Autoridade Portuária) poderá explorar diretamente as instalações portuárias, ou seja, o concessionário poderá ser o único operador portuário do porto organizado, porém, o item 2.3 prevê que a Autoridade Portuária deve orientar sua atuação para a racionalização e a otimização do Porto Organizado, garantindo a competição e o tratamento isonômico aos Usuários, notadamente aos tomadores das Atividades, aos Exploradores de Infraestrutura Portuária, aos autorizados e aos Operadores Portuários, dentro de seus respectivos segmentos, veja que tais disposições contratuais são completamente antagônicas. Assim, questiona-se: o concessionário poderá ou não ser o único explorador direto das instalações portuárias, ou seja, poderá ou não ser o único operador atuante no porto organizado?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a exploração direta pela Concessionária será admitida sob regras específicas que visam manter as condições de competição, dentre elas a vedação de discriminação entre usuários e operadores portuários (Resolução nº 3.274/2014-ANTAQ, art. 32, inc. XXIII), a necessidade de constituição pela concessionária de subsidiária integral para realização de exploração direta com contabilidade separada (Subcláusula 10.1.2) e a manutenção da exploração do caso existente em regime de uso não exclusivo (Subcláusula 10.1.2.6). Além disso, a Concessionária deve observar a norma vigente para pré-qualificação de operadores portuários - Portaria 111/2013-SEP - que não admite limitação do número de operadores portuários e estabelece requisitos objetivos para obtenção do respectivo certificado de operador portuário.
170	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	2.1. Este Contrato de Concessão tem por objeto a concessão: (i) do Porto Organizado, incluindo toda a sua área, bem como as Instalações Portuárias, os equipamentos, as estruturas e demais bens existentes no Porto Organizado; e (ii) dos serviços públicos	No item 2.1 da minuta contratual está disposto como objeto (ii) que um dos objetos do certame é a concessão dos serviços públicos relacionados à concessão do Porto Organizado, porém, indica-se que o concessionário poderá exercer as atribuições legais de Autoridade Portuária, bem como explorar direta e/ou indiretamente. A interpretação da cláusula leva ao entendimento de que o concessionário pode ou não exercer as atribuições de Autoridade Portuária. Assim, parece que a redação é equivocada e dissociada da real pretensão desta concessão, de modo que sugere-se a seguinte redação: (ii) dos serviços públicos relacionados à concessão do Porto Organizado, devendo a Concessionária desempenhar todas as atribuições legais de Autoridade Portuária, bem como podendo explorar, direta e/ou indiretamente, as Instalações Portuárias e as Áreas Não Afetas às Operações Portuárias, conforme as obrigações e os encargos previstos neste Contrato de Concessão.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que o texto do item 2.1 será ajustado.
171	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	4. Prazo de Vigência	? No item 4 da Minuta do Contrato cita um prazo de 25 (vinte e cinco) anos, podendo ser prorrogado por mais 5 (cinco) anos, prazo este que contempla todas as atividades de melhorias, aprovações e licenciamentos necessários. Desta forma, considerando os documentos que fazem parte do Edital, principalmente o Plano de Negócios apresentado, abaixo algumas considerações: O está contemplado a revisão do PDZ e REP, que será avaliado pelo Poder Concedente, podendo sofrer solicitações de revisões pelo Poder Concedente e por órgãos que questionem e posterguem aprovações e liberações necessárias; o As proposições demandarão licenciamentos em decorrência de investimentos, adequações e/ou alterações na logística de operação do Porto. Conforme é de conhecimento, estes processos podem sofrer intervenções de diversos órgãos e entidades organizadas, que podem acarretar grandes atrasos nas liberações, bem como exigências que inviabilizem e/ou demandem custos elevados para atendimento, sendo estes riscos completamente marginais a ação da Concessionária e do Poder Concedente; o Existem intervenções sendo realizadas no entorno do Porto que podem elevar significativamente a atratividade e eficiência de operação do Porto, porém tais melhorias ainda demandarão prazos para conclusão; o A Proponente pode identificar investimentos complementares que podem alavancar e melhorar as condições de operação do Porto e representar ao Poder Concedente uma maior eficiência na concessão, porém tais itens estarão submetidos às aprovações, licenciamentos e efetivas execuções, o que seria inviabilizado pelo prazo da Concessão. Pelos pontos acima destacados, considerando ainda: o Viabilização de investimento para otimização e valorização do Ativo; o Alocação de riscos cujo controle e ações são inerentes às partes; o Prazos que melhorem a amortização de investimentos. Aumentaria a atratividade e a viabilidade do Objeto aqui concessionado, a flexibilização da prorrogação do prazo de concessão por até 25 (vinte e cinco) anos, conforme já prevista possibilidade na Lei Lei nº 8.987/1995.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e esclarece que a definição do prazo de vigência proposto apresentado para o projeto na sua consulta pública foi feita após exaustivas discussões, dos quais considerou-se os argumentos apontados na contribuição em favor de prazo maior.  Contudo, ainda que reconheça-se haver argumentos a favor de um prazo maior, pesaram a favor da definição de um prazo de 25 os seguintes pontos: 1. Compreender que 25 anos já é um prazo suficientemente extenso para justificar investimentos, tendo em vista que o efeito a valor presente de mais períodos a partir daí é pouco representativo. 2. Compreender que o Porto de São Sebastião ainda tem uma operação com baixa maturidade, o que dificulta mais as previsões de longo prazo podendo trazer mais riscos a um projeto com essa característica. 3. Compreender que a matriz de risco e os mecanismos de equilíbrio do Contrato são capazes de mitigar e atenuar alguns dos riscos expostos na contribuição.  Considerando as contribuições recebidas, será acatada sugestão relacionada ao prazo de prorrogação, de modo que o Contrato de Concessão possa ser prorrogado por até 15 anos.
172	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	4.2. O Contrato de Concessão poderá ser prorrogado uma única vez, conforme previsto na Cláusula 30, por até 5 (cinco) anos.	O Edital foi desenhado considerando o cenário de vigência de 25 anos, prorrogáveis por mais 5 anos, partindo-se do pressuposto que não serão necessários investimentos por parte da Concessionária. O Porto, contudo, tem potencial para a realização de investimentos. Na hipótese da realização de investimentos pela Concessionária, deve ser prevista a possibilidade de extensão do prazo para amortização destes investimentos, garantindo-se a remuneração adequada da Concessionária. Sugere-se, nesse contexto, seja fixado o prazo da concessão de 25 anos, prorrogáveis por até 15 anos, a ser definido diante do plano de investimentos que será apresentado e validado pelo poder concedente.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que será acatada de modo que o Contrato de Concessão possa ser prorrogado por até 15 anos.
173	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	6.1.3. A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual, em Reais (R\$), resultante da aplicação da alíquota de 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento) sobre a parcela da receita bruta consolidada da Concessionária, que ultrapassar o montante	A Contribuição Variável de 7,5% sobre o faturamento que ultrapassar R\$ 42.000.000,00 certamente gerará um aumento dos custos das operações portuárias. Para minimizar esse impacto, sugere-se fracionar a aplicação da mesma em faixas proporcionais: de 42 a 55 milhões (2,5%); de 55 a 65 milhões (5,0%); acima de 65 milhões (7,5%).	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a definição desses critérios foi resultado de exaustivas análises junto à equipe de estruturação do projeto. O mecanismo visa (i) não impedir ou dificultar a viabilidade financeira do projeto; (ii) não onerar os usuários e a cadeia produtiva; e (iii) compartilhar resultados do desenvolvimento do Porto com a União.  A fim de atingir esses objetivos, cabe os seguintes destaques para o mecanismo: (a) o percentual incide somente sobre a parcela de receita bruta anual que ultrapassa o "piso" de 42 milhões de reais, de forma que o percentual efetivo sobre a receita torna-se reduzido; (b) o "piso" para incidência deste encargo só é alcançado em cenários onde se efetivar crescimento relevante do porto, acima inclusive das projeções utilizadas na modelagem do projeto; (c) este patamar foi definido por estimar-se para ele uma margem de lucro saudável e capaz de absorver a partir daí este custo incremental; e (d) optou-se por uma cobrança de valores variáveis de forma a trazer menos risco ao negócio quando comparado com uma forma cobrança fixa.
174	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	6.1.3. A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual, em Reais (R\$), resultante da aplicação da alíquota de 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento) sobre a parcela da receita bruta consolidada da Concessionária, que ultrapassar o montante	Pode ser um fator inibidor do desenvolvimento do Concessionário (aumento de custos), penalizando o empreendimento de sucesso - Será custo repassado aos usuários, reduzindo a competitividade do porto e onerando a cadeia produtiva Sugestões: A - Eliminar a outorga variável; ou B - Escalonar a aplicação da outorga variável em função do faturamento: de 42 a 55 milhões (2,5%); de 55 a 65 milhões (5,0%); acima de 65 milhões (7,5%)	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a definição desses critérios foi resultado de exaustivas análises junto à equipe de estruturação do projeto. O mecanismo visa (i) não impedir ou dificultar a viabilidade financeira do projeto; (ii) não onerar os usuários e a cadeia produtiva; e (iii) compartilhar resultados do desenvolvimento do Porto com a União.  A fim de atingir esses objetivos, cabem os seguintes destaques para o mecanismo: (a) o percentual incide somente sobre a parcela de receita bruta anual que ultrapassa o "piso" de 42 milhões de reais, de forma que o percentual efetivo sobre a receita torna-se reduzido; (b) o "piso" para incidência deste encargo só é alcançado em cenários onde se efetivar crescimento relevante do porto, acima inclusive das projeções utilizadas na modelagem do projeto; (c) este patamar foi definido por estimar-se para ele uma margem de lucro saudável e capaz de absorver a partir daí este custo incremental; e (d) optou-se por uma cobrança de valores variáveis de forma a trazer menos risco ao negócio quando comparado com uma forma cobrança fixa.
175	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	6.1.3. A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual, em Reais (R\$), resultante da aplicação da alíquota de 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento) sobre a parcela da receita bruta consolidada da Concessionária, que ultrapassar o montante	Pode ser um fator inibidor do desenvolvimento do Concessionário (aumento de custos), penalizando o empreendimento de sucesso - Será custo repassado aos usuários, reduzindo a competitividade do porto e onerando a cadeia produtiva Sugestões: A - Eliminar a contribuição variável; ou B - Escalonar a aplicação da contribuição variável em função do faturamento: de 42 a 55 milhões (2,5%); de 55 a 65 milhões (5,0%); acima de 65 milhões (7,5%)	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a definição desses critérios foi resultado de exaustivas análises junto à equipe de estruturação do projeto. O mecanismo visa (i) não impedir ou dificultar a viabilidade financeira do projeto; (ii) não onerar os usuários e a cadeia produtiva; e (iii) compartilhar resultados do desenvolvimento do Porto com a União.  A fim de atingir esses objetivos, cabe os seguintes destaques para o mecanismo: (a) o percentual incide somente sobre a parcela de receita bruta anual que ultrapassa o "piso" de 42 milhões de reais, de forma que o percentual efetivo sobre a receita torna-se reduzido; (b) o "piso" para incidência deste encargo só é alcançado em cenários onde se efetivar crescimento relevante do porto, acima inclusive das projeções utilizadas na modelagem do projeto; (c) este patamar foi definido por estimar-se para ele uma margem de lucro saudável e capaz de absorver a partir daí este custo incremental; e (d) optou-se por uma cobrança de valores variáveis de forma a trazer menos risco ao negócio quando comparado com uma forma cobrança fixa.
176	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	6.1.3. A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual, em Reais (R\$), resultante da aplicação da alíquota de 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento) sobre a parcela da receita bruta consolidada da Concessionária, que ultrapassar o montante	A contribuição prevista no item 6.1.3 da minuta contratual (7,5%), incidirá anualmente? Qual será a modelagem e as premissas aplicadas a esses casos?	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a contribuição prevista no item 6.1.3 da minuta contratual incidirá anualmente caso a receita bruta anual supere o patamar de R\$ 42 milhões, sendo o percentual de 7,5% recolhido sobre o montante da receita que exceder este patamar.
177	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	6.1.3. A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual, em Reais (R\$), resultante da aplicação da alíquota de 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento) sobre a parcela da receita bruta consolidada da Concessionária, que ultrapassar o montante	Entendemos que se trata de um limitador para o sucesso do empreendimento, gerando ademais, aumento de custo a ser repassado aos usuários. De todo modo, em permanecendo essa outorga variável, que seja prevista a proporcionalidade em faixas: ex: de R\$ 42 a R\$ 55 milhões (2,5%); de R\$ 55 a R\$ 65 milhões (5,0%); acima de R\$ 65 milhões (7,5%).	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a definição desses critérios foi resultado de exaustivas análises junto à equipe de estruturação do projeto. O mecanismo visa (i) não impedir ou dificultar a viabilidade financeira do projeto; (ii) não onerar os usuários e a cadeia produtiva; e (iii) compartilhar resultados do desenvolvimento do Porto com a União.  A fim de atingir esses objetivos, cabe os seguintes destaques para o mecanismo: (a) o percentual incide somente sobre a parcela de receita bruta anual que ultrapassa o "piso" de 42 milhões de reais, de forma que o percentual efetivo sobre a receita torna-se reduzido; (b) o "piso" para incidência deste encargo só é alcançado em cenários onde se efetivar crescimento relevante do porto, acima inclusive das projeções utilizadas na modelagem do projeto; (c) este patamar foi definido por estimar-se para ele uma margem de lucro saudável e capaz de absorver a partir daí este custo incremental; e (d) optou-se por uma cobrança de valores variáveis de forma a trazer menos risco ao negócio quando comparado com uma forma cobrança fixa.

178	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	7. Fases e Realização do Objeto	CÓDIGO DE CONDUTA A exemplo do porto de Vitória/ES sugere-se acrescentar ao contrato de concessão o item 7.3.6, impondo-se ao concessionário o dever de elaborar, para posterior aprovação do Poder Concedente, um Código de Conduta, contendo regulamentos para negociação com interessados em explorar diretamente áreas do Porto Organizado. Para tanto, necessário criar diretrizes para pautarem esse código de conduta, especialmente no que tange às regras de atracação (tendo em vista haver um único berço factível para cargas comerciais), garantia da continuidade das operações com graneis sólidos e cargas consolidadas, além da proteção imperiosa para salvaguardar a livre concorrência entre os interessados, inibindo-se práticas anticoncorrentes, trusts e abusividades de quem detém o poderio econômico para estabelecer normas e condições ao exercício da atividade portuária em um determinado porto.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a mesma não será acatada, porquanto já há previsão no Contrato de Concessão de regras claras para a contratação de exploração de áreas por terceiros. Com relação à previsão de regras contratuais que evitem o abuso de poder econômico, o Contrato de Concessão será ajustado para prever de forma explícita a vedação à discriminação entre usuários e operadores portuários, embora esta já esteja prevista na Resolução nº 3.274/2014-ANTAQ, art. 32, inc. XXIII) e que eventuais abusos de poder econômico também constituam ilícito concorrencial, conforme bem apontado pelo contribuinte. Além disso, o berço de uso não exclusivo não poderá ser objeto de cessão ou locação (Subcláusula 10.1.3.6), de modo que deverá ter seu acesso franqueado aos usuários, sem discriminação e remunerado mediante tarifa. Com relação à proteção de operadores portuários, a Concessionária deve observar a norma vigente para pré-qualificação de operadores portuários - Portaria 111/2013-SEP - que não admite limitação do número de operadores portuários e estabelece requisitos objetivos para obtenção do respectivo certificado de operador portuário. Com relação à possibilidade de que a Concessionária mantenha áreas operacionais ociosas, foi previsto na subcláusula 10.3 que é de dever da Concessionária realizar negociação de áreas ociosas e caso haja recusa em negociar, caberá denúncia à ANTAQ. Além disso, caso sejam constatados abusos, a ANTAQ tem a prerrogativa de regular os preços, conforme previsto na subcláusula 10.1.3.5.
179	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	8. Elaboração e atualização do PDZ	Diferente de outros Portos, como o de Vitória, cuja administração também está em processo de desestatização, e que já tem um perfil e uma diversidade de cargas já movimentadas bem vasta, o grande potencial de desenvolvimento do Porto de São Sebastião está na identificação de novas cargas ou em possibilidades operacionais não previstas nos documentos de planejamento oficiais, tais como Plano Mestre, PNL/P, PDZ do Porto e até mesmo nos estudos de mercados considerados para a elaboração do Edital. Mesmo diante da possibilidade de se realizar investimentos não sujeitos à aprovação prévia do poder concedente, como prevê o item 11.1.(f) do Contrato de Concessão, a necessidade da aprovação do PDZ pelo Poder Concedente posteriormente à assinatura do Contrato impõe um risco à concretização do plano de negócios de um investidor. Uma eventual não aprovação do PDZ pode inviabilizar o plano de negócios que sustenta a proposta ofertada pelo licitante no leilão. Diante do risco de não conseguirem viabilizar os respectivos projetos é provável que muitos potenciais investidores percam o interesse pelo leilão ou apresentem propostas bem mais modestas que o potencial do Porto pode viabilizar. Ante o possível risco da não viabilização do plano de negócio que subsidiará as ofertas em seu máximo potencial, sugerimos que o edital contemple uma ou todas as alternativas abaixo: - A definição de critérios objetivos que, uma vez atendidos, garantam a aprovação do PDZ, como, por exemplo, a comprovação de demanda existente e disponibilidade de infraestrutura de acesso terrestre da carga. - A exemplificação de potenciais cargas para as quais o Poder Concedente e a ANTAQ não apresentariam restrições de inclusão no PDZ. Entendemos que a inclusão no Edital de critérios claros e objetivos sobre os parâmetros que serão usados na validação do PDZ por parte do Poder Concedente, apesar de não eliminar totalmente o risco apresentado, ao menos aumentaria a segurança dos investidores, uma vez que seus estudos poderão avaliar previamente os riscos de atendimento desses critérios pré-definidos. Sugere-se, ademais, a alteração do item 8.1 do Contrato para esclarecer que quando da propositura de alterações ao PDZ a Concessionária se valerá não somente dos Planos Nacional de Logística, Setorial Portuário e Plano Mestre da região, mas também de quaisquer outros instrumentos que se demonstrarem aplicáveis: 8.1. Compete à Concessionária: (i) elaborar proposta de PDZ, de acordo com os regramentos específicos emitidos pelo Poder Concedente, e apresentar revisões periódicas ao referido documento a cada 4 (quatro) anos, devendo a primeira revisão do PDZ ser apresentada no prazo previsto na Subcláusula 7.3.1; e (ii) submeter as revisões do PDZ ao Poder Concedente, observadas as diretrizes por ele estabelecidas, considerando para tal, em sua orientação, dentre outros conceitos de desenvolvimento, aqueles dispostos no Plano Nacional de Logística, no Plano Setorial Portuário e no Plano Mestre da região, a ou outros instrumentos que vierem a substituí-los.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto é prerrogativa do MINFRA a aprovação do PDZ.
180	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	9.1. A adaptação e a transferência dos Contratos de Uso serão feitas na forma prevista no Anexo 6.	No "Anexo 6 - Minuta do Contrato de Concessão", onde é estabelecida a forma de adaptação e transferência dos Contratos de Uso não foi relacionado o Contrato de Passagem firmado entre a CDSS e a OLFAR S/A Alimento e Energia, em 04.12.2020.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a validade do contrato de passagem firmado entre a Olfar e a CDSS ainda está sob análise.
181	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	10.1. A Concessionária poderá explorar direta e/ou indiretamente as Áreas Operacionais e as Áreas Não Aletas às Operações Portuárias do Porto Organizado.	10.1 A Concessionária poderá explorar direta e/ou indiretamente as Áreas Operacionais e as Áreas Não Aletas às Operações Portuárias do Porto Organizado. A Exploração indireta significa que a Concessionária assumirá as funções que atualmente são realizadas pela CDSS, ou seja, administração e exploração econômica da área portuária, oferecendo infraestrutura aos usuários e cobrando tarifas para remunerar tais serviços. Fará também todo o papel de Autoridade Portuária, mediante a gestão do porto, programação operacional, fiscalização das atividades, pré-qualificar os operadores portuários, entre outras. Já a Exploração Direta trata-se de permitir que a Concessionária possa inclusive realizar as operações portuárias, oferecendo aos usuários, não apenas a infraestrutura, mas os serviços de embarque e desembarque de mercadorias, mediante mão de obra e equipamentos especializados, realizando o papel de Operador Portuário. O Operador portuário é assim definido na Lei dos Portos: Lei 12.815/2013: Art 2º, XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado. Dessa forma seria permitido, portanto, que aquele que é o gestor do porto, que pré-qualifica o operador portuário, seja também operador e seu concorrente. Em um porto com dificuldades estruturais, carência de investimentos, um único berço operacional com baixo calado (9 metros) e pequena extensão (150 metros), a prática da exploração direta apresenta uma tendência evidente de centralização das operações em uma só empresa, eliminando a concorrência e podendo ter como resultado a concentração das operações (monopólio), com prejuízo à competitividade, produtividade, eficiência e transparência, com uma tendência de aumento de custos para os usuários. Atualmente as operações realizadas por operadores pré-qualificados não detentores de contratos de arrendamento garantem uma ocupação entre 55% e 70% do berço. Operações concorrentes poderiam sobrecarregar a capacidade operacional do único berço. Por isso a necessidade de investimento em novo berço, bem como evitar a concorrência com privilégio ao Concessionário. Requerimento: Retirar do certame a possibilidade de exploração direta pela Concessionária, mantendo apenas a exploração indireta, em favor do interesse público, da melhoria da eficiência e da política de livre concorrência.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a exploração direta pela Concessionária será admitida sob regras específicas que visam manter as condições de competição, dentre elas a vedação de discriminação entre usuários e operadores portuários (Resolução nº 3.274/2014-ANTAQ, art. 32, inc. XXIII), a necessidade de constituição pela concessionária de subsidiária integral para realização de exploração direta com contabilidade separada (Subcláusula 10.1.2) e a manutenção da exploração do cais em regime de uso não exclusivo (Subcláusula 10.1.2.6). Além disso, a Concessionária deve observar a norma vigente para pré-qualificação de operadores portuários - Portaria 111/2013-SEP - que não admite limitação do número de operadores portuários e estabelece requisitos objetivos para obtenção do respectivo certificado de operador portuário.
182	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	10.1.1. Em qualquer caso, as Áreas Operacionais e as Áreas Não Aletas às Operações Portuárias do Porto Organizado somente poderão ser exploradas pela Concessionária: (i) se forem respeitados os termos do PDZ aprovado pelo Poder Concedente; (ii) se for	10.1.1. Em qualquer caso, as Áreas Operacionais e as Áreas Não Aletas às Operações Portuárias do Porto Organizado somente poderão ser exploradas pela Concessionária: (i) se forem respeitados os termos do PDZ aprovado pelo Poder Concedente; (ii) se forem observadas as normas legais e regulamentares aplicáveis ao presente Contrato de Concessão; (iii) se forem respeitadas as disposições do Edital, deste Contrato de Concessão e de seus anexos, especialmente no que se refere à cobrança das Tarifas Portuárias e aos Preços praticados pela Concessionária; Sugestão: criar mecanismos com regras claras mediante Código de Conduta ou outro instrumento cabível que impeça o novo Concessionário (através de atos de gestão, de alterações do PDZ ou do Regulamento de Exploração do Porto) de criar barreiras ao uso do berço e programação de atracação de navios, em especial em relação às cargas consolidadas - graneis sólidos minerais e vegetais, entre outras. Deve-se garantir que a política tarifária evite desproporção em relação aos parâmetros já utilizados atualmente, evitando barreiras tarifárias às cargas consolidadas, são de elevada importância para a indústria nacional e regional.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que, com relação à previsão de regras contratuais que evitem o abuso de poder econômico, o Contrato de Concessão será ajustado para prever de forma explícita a vedação à discriminação entre usuários e operadores portuários, embora esta já esteja prevista na Resolução nº 3.274/2014-ANTAQ, art. 32, inc. XXIII) e que eventuais abusos de poder econômico também constituam ilícito concorrencial, conforme bem apontado pelo contribuinte. Além disso, o cais público não poderá ser objeto de cessão ou locação (Subcláusula 10.1.3.6), de modo que deverá ter seu acesso franqueado aos usuários, sem discriminação e remunerado mediante tarifa. Com relação à proteção de operadores portuários, a Concessionária deve observar a norma vigente para pré-qualificação de operadores portuários - Portaria 111/2013-SEP - que não admite limitação do número de operadores portuários e estabelece requisitos objetivos para obtenção do respectivo certificado de operador portuário. Com relação à possibilidade de que a Concessionária mantenha áreas operacionais ociosas, foi previsto na subcláusula 10.3 que é de dever da Concessionária realizar negociação de áreas ociosas e caso haja recusa em negociar, caberá denúncia à ANTAQ. Além disso, caso sejam constatados abusos, a ANTAQ tem a prerrogativa de regular os preços, conforme previsto na subcláusula 10.1.3.5. Desse modo, à Concessionária seria vedado instrumentalizar o PDZ e o REP para prejudicar a concorrência, sob pena de descumprir o Contrato de Concessão e as normas que regem o setor portuário.
183	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	10.1.2.1. A Concessionária deverá constituir subsidiária integral, com contabilidade separada, segundo as normas contábeis vigentes, para explorar diretamente as Áreas Operacionais e as Áreas Não Aletas às Operações Portuárias;	A criação de subsidiária para exploração direta não se mostra suficiente, diante dos problemas concorrenciais que tal modelagem pode ocasionar, sendo necessária a alteração da modelagem para aquela prevista no Dec. 8033, art. 20, II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta;	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto a operação verticalizada permitiria atrair um investidor de perfil desenvolvedor que poderia engergar upsides na operação verticalizada do porto e, desse modo, permitir a atração de novas cargas, como p.ex. desenvolver o potencial do porto para movimentação de petróleo e serviços de apoio offshore. Além disso, com relação à previsão de regras contratuais que evitem o abuso de poder econômico, o Contrato de Concessão será ajustado para prever de forma explícita a vedação à discriminação entre usuários e operadores portuários, embora esta já esteja prevista na Resolução nº 3.274/2014-ANTAQ, art. 32, inc. XXIII) e que eventuais abusos de poder econômico também constituam ilícito concorrencial. Além disso, o berço de uso não exclusivo não poderá ser objeto de cessão ou locação (Subcláusula 10.1.3.6), de modo que deverá ter seu acesso franqueado aos usuários, sem discriminação e remunerado mediante tarifa. Com relação à proteção de operadores portuários, a Concessionária deve observar a norma vigente para pré-qualificação de operadores portuários - Portaria 111/2013-SEP - que não admite limitação do número de operadores portuários e estabelece requisitos objetivos para obtenção do respectivo certificado de operador portuário. Com relação à possibilidade de que a Concessionária mantenha áreas operacionais ociosas, foi previsto na subcláusula 10.3 que é de dever da Concessionária realizar negociação de áreas ociosas e caso haja recusa em negociar, caberá denúncia à ANTAQ. Além disso, caso sejam constatados abusos, a ANTAQ tem a prerrogativa de regular os preços, conforme previsto na subcláusula 10.1.3.5. Desse modo, à Concessionária seria vedado instrumentalizar o PDZ e o REP para prejudicar a concorrência, sob pena de descumprir o Contrato de Concessão e as normas que regem o setor portuário. Portanto, entende-se que o contrato de concessão possui mecanismos que mitigam os riscos à concorrência, sendo vantajoso ao Porto de São Sebastião adotar a modalidade que permite a exploração direta.
184	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	10.1.3.1. A Concessionária poderá celebrar com Exploradores de Infraestrutura Portuária contratos que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, em regime de direito privado, observando-se a regulação vigente.	* Capítulo = 10.1.3.1 A Concessionária poderá celebrar com Exploradores de Infraestrutura Portuária contratos que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, em regime de direito privado, observando-se a regulação vigente. Sugestão: Criar sub-Item 10.1.3.1.1: Empresas que comprovadamente movimentam cargas consolidadas (com volumes contratados, que geram receitas importantes conforme apontado no plano de negócios), cargas essas próprias ou em nome de terceiros, no Porto de São Sebastião na data da assinatura do presente contrato, sejam importadores, exportadores, empresas de armazenagem ou operadores logísticos, terão prioridade junto à Concessionária, na celebração de contratos de locação ou arrendamento de áreas no Porto Organizado, respeitadas as condições comerciais oferecidas a outros eventuais interessados nas mesmas áreas.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que, conforme consta no parágrafo 75 da Nota Técnica nº 24/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, a minuta do contrato de concessão visa garantir competição e tratamento isonômico aos Usuários, incluindo Operadores Portuários (atuais ou futuros), nesse sentido, criar uma regra contratual que dê preferência a determinados interessados na celebração de contratos iria de encontro a essa premissa.
185	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	10.1.3.1. A Concessionária poderá celebrar com Exploradores de Infraestrutura Portuária contratos que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, em regime de direito privado, observando-se a regulação vigente.	PROTEÇÃO À CARGA CONSOLIDADA. O item 10.1.3.1. prevê: A Concessionária poderá celebrar com Exploradores de Infraestrutura Portuária contratos que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, em regime de direito privado, observando-se a regulação vigente. Sugere-se a inclusão de obrigatoriedade do concessionário de que havendo mais de um interessado na mesma área, seja concedida prioridade para celebração de contrato (cessão, utilização, arrendamento ) com empresas que comprovadamente movimentem cargas já consolidadas no porto de São Sebastião, como os graneis sólidos, que são as principais fontes de arrecadação da CDSS atualmente.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que, conforme consta no parágrafo 75 da Nota Técnica nº 24/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, a minuta do contrato de concessão visa garantir competição e tratamento isonômico aos Usuários, incluindo Operadores Portuários (atuais ou futuros), nesse sentido, criar uma regra contratual que dê preferência a determinados interessados na celebração de contratos iria de encontro a essa premissa.
186	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	10.1.3.6. O berço existente no Porto Organizado é considerado bem público e não poderá ser objeto de cessão ou locação.	A segurança jurídica é um dos pontos mais importantes para garantir investimentos duradouros em um determinado segmento de negócios. Devido a existência de um único berço de atracação efetivamente operacional - berço 101 - esta medida é correta para garantir os objetivos do contrato, como garantir a competição e permitir o tratamento isonômico dos usuários. No entanto, deverão ser criados mecanismos com regras claras mediante Código de Conduta ou outro instrumento cabível que impeça o novo Concessionário (através de atos de gestão, de alterações do PDZ ou do Regulamento de Exploração do Porto) de criar barreiras ao uso do berço e programação de atracação de navios, em especial em relação às cargas consolidadas - graneis sólidos minerais e vegetais, entre outras. Sugierimos adequação no texto do item 10.1.3.6 para: Os berços existentes no Porto Organizado são considerados bens públicos e não poderão ser objeto de cessão ou locação, devendo o concessionário garantir os princípios da livre concorrência e da igualdade de oportunidades, sendo vedadas normas e tarifações que lhe privilegiem indiscriminadamente, em detrimento aos demais usuários.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a minuta do contrato de concessão será ajustada para que o item 10.1.3.6 seja mais explícito em determinar o uso não exclusivo do cais, com acesso franqueado aos usuários, sem discriminação e remunerado mediante tarifa.
187	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	10.1.3.6. O berço existente no Porto Organizado é considerado bem público e não poderá ser objeto de cessão ou locação.	A segurança jurídica é um dos pontos mais importantes para garantir investimentos duradouros em um determinado segmento de negócios. Devido a existência de um único berço de atracação efetivamente operacional - berço 101 - esta medida é correta para garantir os objetivos do contrato, como garantir a competição e permitir o tratamento isonômico dos usuários. No entanto, deverão ser criados mecanismos com regras claras mediante Código de Conduta ou outro instrumento cabível que impeça o novo Concessionário (através de atos de gestão, de alterações do PDZ ou do Regulamento de Exploração do Porto) de criar barreiras ao uso do berço e programação de atracação de navios, em especial em relação às cargas consolidadas - graneis sólidos minerais e vegetais, entre outras. Por outro prisma, deve-se garantir que a política tarifária evite desproporção em relação aos parâmetros já utilizados atualmente, evitando barreiras tarifárias às cargas consolidadas, que apesar de serem cargas com menor valor agregado, são de elevada importância para a indústria nacional e regional. O Relatório de Mercado (doc 22), em seu item 2 demonstra que no Porto de São Sebastião os graneis sólidos, em especial a importação de barrilha é a parcela mais importante da movimentação de cargas e das receitas da CDSS, representando este porto 40% da importação nacional desse produto, que atende a uma cadeia logística e econômica consolidada ao longo de mais de 30 anos. Oferecer segurança jurídica aos importadores usuários do porto e a toda a cadeia que há anos investe em processos, equipamentos, áreas de armazenagem, tecnologias e formação de mão de obra qualificada, é essencial para o cenário econômico, para o Brasil e os brasileiros. Alterações do cenário no curto prazo refletiriam em aumento de custos para a indústria, suas cadeias produtivas e para o consumidor final. O Porto de São Sebastião oferece para a indústria do vidro a condição de competitividade ideal, com fretes rodoviários adequados devido a menor distância percorrida, transportadores especializados estabelecidos na região para atender a demanda, estoques de segurança no porto e nos armazéns da região garantindo o trabalho ininterrupto da indústria do setor, que abastece os segmentos automobilístico, construção civil, embalagens, além dos produtos químicos, de higiene e limpeza.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a minuta do contrato de concessão será ajustada para que o item 10.1.3.6 seja mais explícito em determinar o uso não exclusivo do cais, com acesso franqueado aos usuários, sem discriminação e remunerado mediante tarifa.
189	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	10.3. Na hipótese de existência de áreas operacionais ociosas e de terceiros interessados em explorá-las, é dever da Concessionária promover a negociação, sempre assegurada a observância de parâmetros competitivos e observado o PDZ.	Sugere-se alterar o item 10.3, para esclarecer que a negociação entre a Concessionária e os terceiros interessados em explorar áreas ociosas deverá seguir os termos de contrato para as áreas disponíveis no Porto Organizado, previstos no item 10.1.3.4 do Contrato de Concessão, conforme segue: 10.3. Na hipótese de existência de Áreas Operacionais ociosas e de terceiros interessados em explorá-las, é dever da Concessionária promover a negociação, sempre assegurada a observância de parâmetros competitivos e observado o PDZ. A negociação deve observar os termos do contrato, estabelecidos no item 10.1.3.4 deste Contrato de Concessão.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que entende que essa disposição já está prevista no contrato.

190	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	10.3.2. Caso identificado indicio de abusividade por parte da Concessionária, a ANTAQ instaurará o devido processo administrativo sancionador, que poderá resultar em sanção à Concessionária e/ou na determinação de que esta contrate o terço	Comentário em relação aos itens 10.1, 10.1.3.1 e 10.3.2: Considerando que, nos termos dos itens 10.1 e 10.1.3.1 do Contrato de Concessão, a Concessionária (i) tem a prerrogativa de operar as áreas disponíveis por meio de subsidiária integral ou (ii) pode celebrar contratos que envolvem a cessão ou a utilização das instalações portuárias no âmbito de uma negociação privada entre as partes (Concessionária e Terceiro Interessado) caso a proposta comercial do interessado não atenda as condições previstas no plano de negócio da Concessionária, é possível que seja mais interessante para a Concessionária a implementação de uma operação própria ao invés de um arrendamento para um terceiro. É necessário destacar que tal hipótese, contudo, não implica a conduta abusiva a que se refere o item 10.3.2 do Contrato de Concessão por parte da Concessionária, mas tão-somente que esta agiu de acordo com a sua prerrogativa de explorar diretamente as áreas do porto na forma do item 10.1 do Contrato de Concessão. A caracterização ou não de conduta abusiva a que se refere o item 10.3.2 deve ser analisada levando-se em conta os princípios constitucionais que regem a ordem econômica aplicáveis às relações jurídicas de direito privado, quais sejam, o da livre iniciativa e o da livre concorrência. Sugere-se, nessa linha, a alteração do item 10.3.2, conforme a seguir: 10.3.2. Observados os princípios da livre concorrência e da livre iniciativa, não serão admitidas condutas abusivas por parte da Concessionária na negociação a que se refere o item 10.3. Caso existam razões técnicas e idôneas que fundamentem a recusa em contratar pela Concessionária e identificado indicio de abusividade, a ANTAQ instaurará o devido processo administrativo sancionador, que, observado o devido processo legal, poderá resultar em sanção à Concessionária e/ou na determinação de que esta contrate o terceiro interessado, segundo critérios estabelecidos pela ANTAQ. 10.3.2.1. A opção pela Concessionária de exercer a sua prerrogativa de explorar diretamente as Áreas Operacionais e as Áreas Não Afetas às Operações Portuárias não caracteriza conduta abusiva.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a cláusula 10.3 será ajustada para tornar explícito que a negativa de negociação em virtude da pretensão de exploração direta pela subsidiária concessionária não caracteriza conduta abusiva.
191	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	10.7. A Concessionária cederá, sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas comuns da Área do Porto Organizado, os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que, por disposição legal, operem no Porto Organizado, observa	O item 10.7 prevê a cessão, sem ônus financeiro, de "espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que, POR DISPOSIÇÃO LEGAL, operem no Porto Organizado...". Entretanto, a atual administração da CDSS cede espaço para o GBMAR (Corpo de Bombeiros de SP), mesmo SEM A EXIGÊNCIA LEGAL, por se tratar de uma prestação de serviço de extrema utilidade pública para o Litoral Norte como um todo. A CDSS está providenciando um Termo de Concessão das instalações para regularizar essa ocupação atual. Além disso, foram concedidas autorizações à DELEGACIA DA CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO SEBASTIÃO, ao ICBMIO ALCATRAZES e à POLICIA AMBIENTAL para uso de área do Porto para guardar suas embarcações e possibilitar um acesso direto e rápido ao Canal de São Sebastião através do pier instalado na baía interna do Porto. A CDSS está providenciando Termos de Concessão de uso das instalações portuárias para regularizar esses procedimentos autorizados... O CONTRATO DE CONCESSÃO DEVE PREVER A MANUTENÇÃO DESSA CESSÃO E AUTORIZAÇÕES POR PARTE DO NOVO CONCESSIONÁRIO, FACE A IMPORTÂNCIA DOS SERVIÇOS PRESTADOS POR ESSES ÓRGÃOS PÚBLICOS E PROPORCIONAR MAIOR EFICÁCIA NOS TRABALHOS DESENVOLVIDOS POR ELÉS. O empreendedor ficou livre para fazer investimentos em, quando e onde desejar. Não há investimentos obrigatórios no Contrato. Entendemos que a desestabilização se justifica pela necessidade de investimentos em portos brasileiros, recursos que o Poder Público não dispõe e busca na iniciativa privada a forma de efetivar tais investimentos a fim de modernizar, equipar e tornar os portos nacionais mais competitivos e eficientes. Nesse contexto, necessário impor ao Concessionário investimentos obrigatórios, mesmo que mínimos. O Porto de São Sebastião tem várias restrições em infraestrutura, tais como: - Berço único, com baixo calado e pequena extensão. NECESSIDADE: 1 novo berço e abertura de arrendamento para cargas consolidadas; - Somente 3 armazéns (6.000m²) em uma área total de mais de 400.000 m². NECESSIDADE: novas áreas de armazenagem - Mais de 200.000m² sem nenhum beneficiamento. NECESSIDADE: Pavimentação e drenagem dos pátios atualmente não operacionais - Acesso viário precário, com nova rodovia em obras. NECESSIDADE: Nova portaria, arruamento, área de recepção e espera de veículos. Tais gargalos somente serão superados com investimentos em infraestrutura, daí a necessidade de estabelecer minimamente os referidos investimentos, sob pena de o Porto permanecer com pequeno ou nenhum desenvolvimento ao longo dos 25 anos de contrato, contrariando dessa forma os objetivos e justificativas que levaram ao processo de desestabilização. É importante salientar que essa situação de falta de investimentos prejudicará inclusive as cargas consolidadas, já que a falta de investimentos gera perda de produtividade ao longo dos anos. O contrato poderia prever um faseamento dos investimentos ao longo do tempo.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, pois considera-se que a Cláusula atualmente existente é adequada e suficiente para garantir a permanência de órgãos públicos em caráter não oneroso que, por disposição legal expressa, tenham atuação no Porto Organizado.
192	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	11. Investimentos	A Minuta de Contrato traz, na Cláusula 11ª, as regras aplicáveis para investimentos, incluindo a possibilidade de elaboração de proposta apoiada. No entanto, não se identificou na documentação técnica os investimentos obrigatórios por parte da Concessionária, bem como os prazos/periodicidade aplicável. Considerando a justificativa da desestabilização, ancorada nas premissas de aumentar a participação privada no Porto de São Sebastião e incrementar sua competitividade, a ATP entende que a ausência de investimentos obrigatórios é incompatível com o propósito da desestabilização, considerando os déficits apontados pelo Plano Mestre e demais instrumentos de planejamento público. A liberdade tarifária prevista no modelo c/c ausência de investimentos e pagamentos expressivos ao Poder Público tem condão de distorcer os possíveis benefícios almejados pela desestabilização. Ao invés de gerar desenvolvimento/modernização/expansão da movimentação de cargas no porto desestabilizado, tem-se alto risco de que o modelo gere encarecimento da cadeia logística, impactando diretamente o custo de movimentação do produto brasileiro. Pelo exposto, propõe-se que o Poder Concedente ajuste o modelo de desestabilização para prever os investimentos obrigatórios para a nova Concessionária.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a não obrigatoriedade de investimentos para a concessão do Porto de São Sebastião tem como contexto o fato de não ter sido identificado nos estudos de mercado elaborados vocação específica para o porto em termos de movimentação de cargas. Dessa forma, optou-se por deixar o mais flexível possível o escopo de investimentos pelo futuro concessionário, buscando criar condições de aumento da competitividade do processo licitatório. Além disso, dada essa falta de uma vocação específica, obrigar um determinado escopo de investimento pode restringir outras opções de operação para o porto, uma vez que a operação de perfis distintos de cargas demanda diferentes tipos de infraestrutura. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a obrigação de apresentação pelo licitante vencedor de um Plano Básico de Investimentos (PBI) com os investimentos pretendidos pelo concessionário em seu plano de exploração do Porto a ser aprovado pelo Poder concedente e executado pelo concessionário.
193	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	11. Investimentos	O item 11.2.1. do contrato mencionada que os investimentos serão custeados através de abatimento, como se dará esse abatimento? A prazo, a medida que os investimentos forem pagos, mediante apresentação de nota fiscal? Poderá ser a totalidade da contribuição variável?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que, considerando a projeção de demanda presente no estudo de mercado, não foram atribuídas ao futuro concessionário obrigações de investimentos em ampliação da infraestrutura portuária. Considerou-se ganhos de produtividade e maior mecanização das operações por parte dos operadores como forma de elevar a capacidade operacional sem a necessidade de expansão das instalações. O modelo apresentado busca alinhar os incentivos para que o concessionário invista na expansão da capacidade do porto conforme sua visão de negócio, diminuindo o risco de se estabelecer investimentos prévios que eventualmente podem ser considerados desnecessários. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a obrigação de apresentação pelo licitante vencedor de um Plano Básico de Investimentos (PBI) com os investimentos pretendidos pelo concessionário em seu plano de exploração do Porto a ser aprovado pelo Poder concedente e executado pelo concessionário.
194	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	11.2.1. Os investimentos assim propostos serão custeados preferencialmente através do abatimento da Contribuição Variável.	O item 11.2.1. do contrato mencionada que os investimentos serão custeados através de abatimento, como se dará esse abatimento? A prazo, a medida que os investimentos forem pagos, mediante apresentação de nota fiscal? Poderá ser a totalidade da contribuição variável?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que o abatimento do valor de Contribuição Variável deverá ocorrer a partir dos resultados da Revisão Extraordinária, com base na metodologia de Fluxo de Caixa Marginal projetado em decorrência do processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ocasionado pela pactuação de novos investimentos. Desse modo, a depender do valor dos investimentos e dos fluxos de caixa por ele originados, poderá ocorrer de o valor de Contribuição Variável ser parcial ou integralmente abatido em determinado período.
195	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	11.2.1. Os investimentos assim propostos serão custeados preferencialmente através do abatimento da Contribuição Variável.	O item 11.2.1 contrato diz que será realizado o abatimento do investimento, já o item 32.2.6. estabelece que serão amortizados. Embora as palavras pareçam sinônimas, podem ter significados diferentes dependendo do contexto. Sugerimos revisar os itens para constar a mesma palavra em ambas as cláusulas.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que o abatimento do valor de Contribuição Variável seria utilizado como técnica de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no âmbito da metodologia de Fluxo de Caixa Marginal, como forma de tornar nulo o VPL. Nesse contexto, o abatimento não se confunde com a amortização que ocorrerá conforme regras definidas pela Antaq.
196	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	12. Transição Operacional	A Portaria 530/Minfra, estabelece que cabe ao Poder Concedente autorizar novos investimentos, mediante prévia análise da Antaq. Dessa forma, como funcionará a operacionalização da conta vinculada, uma vez que o item 1.1.15, do Edital menciona apenas que a conta será movimentada por ordem da Antaq, como será realizado o funcionamento da Conta Vinculada? Caso ao final do prazo exista saldo nessa conta, quem será o titular? Embora o item 7.1.4 do edital indique que o funcionamento se dará nos termos da Cláusula 12 do Contrato de Concessão esta cláusula não aborda esse assunto.	A Antaq agradece a participação e informa que o mecanismo da conta vinculada será reincorporado à modelagem, porém desvinculado da contribuição variável. Ademais, informa-se que, se ao final da concessão houver saldo na conta vinculada, o recurso será revertido ao Poder Concedente.
197	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	12.3.6. Os prazos de duração do Estágio de Operação Assistida e do Estágio de Operação de Transição poderão ser prorrogados caso a ANTAQ julgue ser necessário intensificar a transferência de conhecimento e a capacitação da Concessionária durante a transição, mediante comprovação objetiva.	O item 12.3.4 do Contrato de Concessão define que o Estágio de Operação de Transição terá duração máxima de 30 dias. Por outro lado, o item 12.3.6 e subitem 12.3.6.1 sugerem que esse estágio do processo de transição poderá ser prorrogado à critério da ANTAQ e que se isso ocorrer a agência poderá arbitrar montante a ser indenizado pela Concessionária à CDSS. Essa cláusula permite que o Estágio de Operação de Transição seja estendido indefinidamente e não define critério para determinação de um valor para uma eventual indenização. Sobre essa questão, sugere-se que sejam definidos os critérios objetivos para que a ANTAQ determine a extensão do período de transição. Esses critérios poderiam considerar, por exemplo, a manutenção dos indicadores atuais de desempenho do Porto como referência para atestar a qualidade da gestão do novo Concessionário. Da mesma forma, a quantificação do valor da eventual indenização também poderia ser mais detalhada a partir de critérios, tais como a reposição dos custos incorridos pela CDSS diretamente causados pela extensão do prazo da transição, mediante comprovação objetiva.	A ANTAQ agradece a contribuição e irá acatar parcialmente a sugestão. Com o intuito de conferir maior segurança ao processo, em caso de prorrogação a ANTAQ deverá motivar a decisão com base em elementos técnicos que fundamentem a proposta de prazo adicional e o valor de eventual indenização à CDSS, quando cabível, será calculado com base no custo adicional comprovadamente incorrido.
198	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13. Deveres da Concessionária	13 - Deveres da concessionária (PEP e PDZ) e anexo I (Plano de Exploração Portuária - PEP - item III: ATRIBUIÇÕES DE AUTONOMIA PORTUÁRIA QUE PODERÃO SER DESEMPENHADAS PELA CONCESSIONÁRIA). Concorrência isonômica intraporto - segurança econômica e jurídica aos usuários e operadores portuários - amplo acesso aos portos (inciso V do artigo 3º da Lei 12.815/13). A fim de garantir a concorrência isonômica entre os interessados, para que possam continuar explorando suas atividades comerciais, especialmente para o caso dos graneis sólidos - carga consolidada no porto de São Sebastião - é necessário que se imponha ao novo concessionário regras de proteção à concorrência isonômica e limitantes ao abuso do poder econômico, desleal e aquelas que possam privilegiar exclusivamente os interesses econômicos do futuro concessionário. Especialmente porque o futuro concessionário terá, pelo previsto em contrato, amplos poderes para alterar o Plano de Exploração Portuária - PEP e PDZ, adequando ambos aos seus interesses, sem qualquer regra de limitação expressa que desestimule o abuso econômico, violado, por exemplo, a não utilização de áreas operacionais ociosas, em detrimento de terceiros interessados em explorá-las ou até mesmo em adoção de práticas que se traduzam, na prática, em empiechos futuros contratos. Necessário, pois, sejam estabelecidas regras claras que viabilizem o princípio constitucional da ordem econômica, que visa coibir práticas de concorrência desleal e atos que configurem infração contra a ordem econômica, priorizando a isonomia e reprimindo qualquer prática que se traduza em abuso do poder econômico do futuro concessionário e práticas anticompetitivas e danosas à livre concorrência, em respeito ao que preceitua o art.3º, Incisos V e VI, Lei 12.815/2013, inciso V do artigo 170 da Constituição Federal, § 4º do artigo 173 da CF e em estrita observância à Lei 12.529/11, a qual estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência - SBDC. Sugere-se, desta forma, que o contrato de concessão preveja claramente: (1) regras de atração do único berço comercial do porto público, <b>priorizando das cargas consolidadas</b> ; (2) dever de não obstar a livre concorrência; (3) impeditivo contratual que obste tarifação privilegiada ao concessionário em detrimento de qualquer outro operador portuário que pretenda manejar carga consolidada; (4) imposição do novo concessionário em manter no PDZ, REP e demais documentos pertinentes, o necessário para o manejo das cargas consolidadas; (5) <b>prioridade para futuros contratos de arrendamento que tenham como escopo a movimentação das cargas consolidadas</b> .	A Antaq agradece sua contribuição e informa que o estabelecimento de regras que determinem a priorização de cargas consolidadas ou de preferências para exploração indireta de áreas para os atuais operadores de cargas consolidadas em detrimento de outros operadores é medida que não se justifica do ponto de vista concorrencial e que contraria a proposta de que o caso seja mantido em regime de uso não exclusivo e remunerado mediante tarifa, com acesso livre aos usuários, sem discriminação injustificada. Portanto, a contribuição não será acatada.
199	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13. Deveres da Concessionária	- Prioridade de atração. O artigo 7º, inciso III da Resolução 3274/2014 da ANTAQ prevê que compete à Autoridade Portuária estabelecer no regulamento do porto, o horário de seu funcionamento e os critérios e procedimentos para ordem e prioridades de atração e de uso das instalações portuárias. Desta sorte, a Autoridade Portuária tem plena liberdade para instituir as prioridades de atração que entender pertinentes. Levando em consideração que o novo concessionário será um ente privado, com interesses comerciais e individuais, necessário que se imponha ao mesmo limitações no contrato de concessão, a fim de proteger as cargas consolidadas movimentadas em São Sebastião. Assim, sugerem-se inclusões de regras de proteção no contrato de concessão, especialmente no item 13 (Deveres da Concessionária) e anexo I (Plano de Exploração Portuária - PEP - item III: ATRIBUIÇÕES DE AUTORIDADE PORTUÁRIA QUE PODERÃO SER DESEMPENHADAS PELA CONCESSIONÁRIA).	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a minuta do contrato de concessão será ajustada para que o item 10.1.3.6 seja mais explícito em determinar o uso não exclusivo do caso, com acesso franqueado aos usuários, sem discriminação e remunerado mediante tarifa. Desse modo, a Concessionária não poderá instituir regras de prioridade de atração que provoquem discriminação injustificada entre os usuários.
201	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13. Deveres da Concessionária	A Associação de Terminais Privados - A.T.P., verificou que o capítulo de deveres da Concessionária traz citações genéricas de execução de obras de dragagem (13.2.25) e sinalização náutica (13.2.26), sem estipulação da periodicidade e configuração desses investimentos (ex.: calado). A Associação entende que a mudança de gestão para a iniciativa privada deve ser acompanhada de previsão de investimentos para melhoria da infraestrutura pública. Do contrário, a melhoria de gestão não será suficiente para fazer frente aos déficits do porto organizado. Isso também considera que as tarifas portuárias remuneram as obrigações dos arts. 17 e 18 da Lei de Portos, que preveem, dentre outras obrigações, o dever de execução de obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias. A ausência da obrigação de investimentos obrigatórios, além de colocar em risco os ganhos que se procura com a desestabilização, não induz a aplicação das receitas tarifárias na melhoria/expansão do ativo público. Por outro lado, a licitação está adotando como critério de julgamento o maior valor de outorga, considerando ser critério possível previsto em lei. No entanto, por não se tratar de ato vinculado, entende-se que a adoção dessa regra de julgamento deve ser devidamente justificada, sob o ponto de vista do interesse público, principalmente quando se tem em vista que o critério elencado impacta diretamente os custos logísticos. Sobre o assunto, o E. TCU reconheceu os impactos positivos da adoção de critérios que privilegiem eficiência e redução de custos nas licitações do setor. Além disso, foram alterados os critérios de licitação de arrendamentos de terminais portuários e concessões de portos. Antes, as licitações dos terminais eram disputadas pelo maior valor de outorga. Com a mudança, passou a valer o modelo de máxima eficiência e menor preço, ou seja, ganha a licitação quem conseguir movimentar a maior quantidade de carga e/ou oferecer as tarifas mais baixas (...) Também foi criado um regime de licitação específico para o setor portuário, com critérios de julgamentos baseados em eficiência, atração de investimentos e redução de custos. (...) O novo regimento privilegia a atração de investimentos e a maximização da eficiência, não da receita (Acórdão 940/2014 - Plenário, Min. Ana Arraes). Dessa forma, entende-se que a previsão do critério de maior valor de outorga não foi devidamente justificada e pode trazer impactos negativos para porto. Soma-se a isso a previsão de pagamentos expressivos ao Poder Público, uma inadequação ao se considerar que se trata de um porto organizado com pouca ocupação de área. Em suma, a liberdade tarifária prevista no modelo c/c ausência de investimentos e pagamentos expressivos ao Poder Público tem condão de distorcer os possíveis benefícios almejados pela desestabilização. Ao invés de gerar desenvolvimento/modernização/expansão da movimentação de cargas no porto desestabilizado, tem-se alto risco de que o modelo gere encarecimento da cadeia logística, impactando diretamente o custo de movimentação do produto brasileiro. <b>Pelo exposto, propõe-se que o Poder Concedente ajuste o modelo de desestabilização para reavaliar e alterar o critério de julgamento e os pagamentos previstos na desestabilização.</b>	A Antaq agradece a participação e informa que a sugestão não será acatada. Ademais reforça os argumentos apresentados no item 4.6 da Nota Técnica nº 24/2021/CGMC-SNPDT/DNOP/SNP/TA, no qual são apresentadas as justificativas para a adoção do critério de licitação de "Maior Valor de Outorga"
202	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13. Deveres da Concessionária	Quais as garantias dos trabalhadores portuários assalvados (TPAs) de que a Concessionária irá requisitar mão de obra assalvada? E qual a garantia dos TPAs de que a nova Concessionária operará cargas que não sejam de mão de obra assalvada. Ex.: Petróbrás	A Antaq agradece sua contribuição e informa que permanecem sendo aplicáveis à Autoridade Portuária todas as disposições legais previstas na Lei 12.815/2013, art. 32 e ss. relativas ao trabalho portuário, quando esta, por meio de sua subsidiária, exercer atividade de operador portuário.
203	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13.2.1. Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e o Contrato de Concessão;	Quem será responsável pela construção do acesso rodoviário até o Porto?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a construção do acesso rodoviário até o Porto não é objeto desta Consulta Pública.

204	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13.2.1. Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e o Contrato de Concessão;	Com a Autoridade Portuária Privada quem será responsável pela segurança do Porto ? A Guarda Portuária será extinta ?	<p>A Antaq agradece a participação e informa o entendimento geral sobre o tema - atualizado pela Portaria MINFRA 84/2021:</p> <p>1. A Lei n. 12.815 de 2013 trouxe passo definitivo para a possibilidade de modernização dos portos públicos, aprofundando a alteração que a Lei n. 8.630 de 1993 já havia iniciado ao expurgar a operação portuária das competências das autoridades portuárias.</p> <p>2. A nova Lei dos Portos deixa claro o papel das Autoridades Portuárias como gestor de uma universalidade de bens, delimitados pela poligonal do porto organizado, afetos aos serviços portuário; nesse sentido, responsável pela guarda e manutenção desses bens e pela boa organização e execução das atividades expressamente determinadas pela Lei.</p> <p>3. No atual regime constitucional, as guardas portuárias não podem ser consideradas como órgão de segurança pública em sentido estrito, que são apenas aqueles expressamente elencados no rol do art. 144 da Constituição de 1988. Ademais, ressalvadas as competências específicas da Polícia Federal ou de outros órgãos de segurança pública, o policiamento ostensivo e a preservação da ordem pública nos portos organizados competem às polícias militares estaduais, nos termos do referido art. 144 da Constituição.</p> <p>4. Sendo o Poder de Polícia indelegável, o Poder Concedente (União) e a Agência Reguladora (Antaq) seguem com seus poderes normativos, bem como o poder sancionatório respectivo, necessários para a imposição das normas por eles emitidas.</p> <p>5. Nem a concessionária, nem, especificamente, a guarda portuária exercerá o Poder de Polícia, portanto.</p> <p>6. Note-se, nesse sentido, que a Portaria n. 84 de 1 o. de julho de 2021 reforça a linha até aqui detalhada, inclusive com a expressa possibilidade de terceirização das atividades da guarda portuária pelas Autoridades Portuárias.</p> <p>7. A minuta de contrato de concessão reforça ainda mais esse conceito, especialmente em suas Cláusulas 14 e 15 (Deveres do Poder Concedente e Deveres da ANTAQ, respectivamente)</p> <p>8. A concessionária, dentro de suas competências definidas no contrato de concessão, notadamente na Cláusula 13, manterá relacionamento com os agentes presentes no Porto Organizado, podendo fiscalizar os aspectos que estiverem sob sua gestão.</p> <p>Portanto, nesse sentido, o modelo ora proposto se assemelha às práticas já amplamente experimentadas no setor aeroportuário, em que os atos empreendidos pela concessionária do aeroporto (movimentação de cargas, transporte de pessoas, revista pessoal, controle de acesso, etc) permanecem sendo fiscalizados pelo Poder Público mediante a atuação dos entes constituídos, quais sejam, Polícia Federal, Receita Federal, órgão regulador (ANAC), vigilância sanitária, etc</p>
205	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13.2.20. Apresentar à ANTAQ o Relatório Final de Execução de Investimentos ( As Built ) de qualquer investimento que realizar no Porto Organizado, no prazo de até 30 (trinta) dias da execução do respectivo investimento.	O prazo de 30 dias para envio de informação à ANTAQ quanto ao Relatório Final de Execução de Investimentos de qualquer investimento que for realizado no Porto Organizado não é razoável, tendo em vista a complexidade das informações que dele devem constar. Sugere-se adotar o prazo de 90 dias de forma a viabilizar as providências necessárias para cumprimento da obrigação. 13.2.20. Apresentar à ANTAQ o Relatório Final de Execução de Investimentos ( As Built ) de qualquer investimento que realizar no Porto Organizado, no prazo de até 90 (noventa) dias da execução do respectivo investimento;	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a mesma será acatada.
206	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13.2.21. Obter as certificações ISO 9.001, ISO 14.001, ISO 27.001, ISO 45.001 e OHSSAS 18000, ou outras determinadas pela ANTAQ, no prazo especificado no Anexo 1; e 13.2.30. Disponibilizar banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste Contrato de Concessão e da regulamentação expedida pela ANTAQ, com informações relativas às Tarifas Portuárias.	O prazo constante do Anexo 1 para obtenção das certificações ISO não se revela adequado, inclusive se considerado o parâmetro adotado pela ANTAQ em outros casos. Sugere-se, nessa linha, o escalonamento da obtenção das certificações. Veja-se, por exemplo, que nos contratos de arrendamento os prazos são maiores do que os 18 meses ora previstos, o que demonstra a razoabilidade do escalonamento ora proposto. Nesse sentido, duas certificações poderiam ser exigidas no prazo de 18 meses e as outras em 36 meses, contados da eficácia do contrato: 1. ISO 9.001 (Otimização de Processos), ISO 14.001 (Gestão Ambiental) - a ser exigido em até 18 (dezoito) meses; e 2. ISO 27.001 (Segurança da Informação) e ISO 45.001 (Saúde e Segurança Ocupacional) - a ser exigido em até 36 (trinta e seis) meses.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que o texto será ajustado.
207	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13.2.30. Disponibilizar banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste Contrato de Concessão e da regulamentação expedida pela ANTAQ, com informações relativas às Tarifas Portuárias.	A regulamentação não prevê a obrigação de permitir o acesso irrestrito e imediato ao banco de dados a que se refere o item 13.2.30 do Contrato de Concessão, revelando-se tal exigência demasiadamente rigorosa, pelo que se sugere seja alterada a redação, conforme a seguir. 13.2.30. Disponibilizar banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste Contrato de Concessão e da regulamentação expedida pela ANTAQ, com informações relativas às Tarifas Portuárias, aos dados estatísticos de tráfego de embarcações e às cargas processadas no período. A fiscalização quanto a esta obrigação caberá à ANTAQ, na forma da regulamentação.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A ANTAQ pode exigir mais informações da concessionária.
208	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13.3.5. Apresentar à ANTAQ, em até 10 (dez) dias contados do fechamento do exercício social, as demonstrações contábeis anuais, os relatórios dos Conselhos Fiscal e de Administração, os pareceres de auditores independentes (certificados pela CVM) e 13.8.5. Informar ao Poder Concedente e à ANTAQ, imediatamente, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade do Poder Concedente ou da ANTAQ, inclusive informando sobre os l	A redação deste item parece estar equivocada. Nos termos do Código Civil e da legislação societária em vigor, as demonstrações contábeis anuais são exigíveis nos quatro meses seguintes ao término do exercício social. Sugere-se, desta forma, corrigir a redação deste item, conforme abaixo: 13.3.5. Apresentar à ANTAQ, até o dia 30 de abril do exercício subsequente, as demonstrações contábeis anuais, os relatórios dos Conselhos Fiscal e de Administração, os pareceres de auditores independentes (certificados pela CVM) e o balancete de encerramento do exercício, conforme o Sistema de Contabilidade Regulatória Aplicável ao Setor Portuário (SICRASP), ou outro sistema que vier a substituí-lo, conforme regulação da ANTAQ e demais normas aplicáveis.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a mesma será acatada.
210	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13.9.5. Encaminhar à ANTAQ, com 10 (dez) dias de antecedência em relação ao vencimento das apólices de seguros contratadas, a comprovação de sua renovação; 13.9.5.1. Sem prejuízo do disposto na Subcláusula 13.9.5, toda alteração promovida nos contratos de apólices de seguros, inclusive as que impliquem cancelamento, renovação, modificação ou substituição de quaisquer apólices, devem ser previamente	Sugere-se seja dado o mesmo tratamento previsto nos itens 14.1.3 e 15.1.6 do Contrato de Concessão à Concessionária, assinalando prazo máximo de 5 dias para envio da comunicação. 13.8.5. Informar ao Poder Concedente e à ANTAQ, imediatamente, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade do Poder Concedente ou da ANTAQ, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como enviar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo. Em nenhuma hipótese a comunicação ocorrerá em prazo superior a 05 (cinco) dias ou outro menor, se necessário, para viabilizar o atendimento da demanda.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a mesma será acatada.
211	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13.9.5. Encaminhar à ANTAQ, com 10 (dez) dias de antecedência em relação ao vencimento das apólices de seguros contratadas, a comprovação de sua renovação; 13.9.5.1. Sem prejuízo do disposto na Subcláusula 13.9.5, toda alteração promovida nos contratos de apólices de seguros, inclusive as que impliquem cancelamento, renovação, modificação ou substituição de quaisquer apólices, devem ser previamente	Sugere-se, por questões operacionais, a diminuição do prazo indicado no item 13.9.5, se possível para a própria data de vencimento das apólices ou para a véspera da referida data.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que não será acatada, tendo em vista que a comprovação poderá se dar com o recibo que comprove a renovação, não necessariamente com a apólice já emitida.
212	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13.9.5. Encaminhar à ANTAQ, com 10 (dez) dias de antecedência em relação ao vencimento das apólices de seguros, inclusive as que impliquem cancelamento, renovação, modificação ou substituição de quaisquer apólices, devem ser previamente	Substituir a obrigação de informar à ANTAQ previamente em relação à alterações promovidas nos contratos de apólice de seguros, pela obrigação de comunicar a ANTAQ no prazo de até 5 dias após a alteração dos referidos contratos, uma vez que se trata de negociação comercial de âmbito privado, não sendo cabível informar de maneira prévia as alterações que ainda estão sendo pactuadas entre as partes.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que não será acatada. Alterações importantes nas apólices devem ser previamente informadas à ANTAQ.
213	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13.12. A Concessionária deverá manter a integridade da Garantia de Execução Contratual durante toda a vigência do Contrato de Concessão, obedecidos os valores definidos acima, estando obrigada, independentemente de prévia notificação na	A exigência de se manter a integridade da Garantia durante toda a vigência do Contrato (25 anos) não é razoável. Uma sugestão seria a redução proporcional do valor da Garantia à medida em que o prazo final se aproxima. Assim, no momento da renovação da garantia, caberia proporcionalizar o valor à vista do prazo já decorrido.	A ANTAQ agradece a contribuição e esclarece que o projeto difere de outras concessões, em que usualmente observa-se redução de obrigações nos primeiros anos em razão de entregas de obras e, consequentemente, de riscos. Tendo isso exposto, entendeu-se que o nível de risco permanece constante ao longo de toda a vigência do Contrato, razão pela qual manteve-se exigência de garantias constantes.
214	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13.15. As cartas de fiança bancária e as apólices de seguro-garantia deverão ter vigência mínima de 1 (um) ano, sendo de inteira responsabilidade da Concessionária mantê-las em vigor, de forma ininterrupta, durante todo o prazo de vigência	Sugere-se a redução proporcional do valor da Garantia de forma escalonada, por exemplo, um valor até 12 meses outro para os últimos 12 meses.	A ANTAQ agradece a contribuição e esclarece que o projeto difere de outras concessões, em que usualmente observa-se redução de obrigações nos primeiros anos em razão de entregas de obras e, consequentemente, de riscos. Tendo isso exposto, entendeu-se que o nível de risco permanece constante ao longo de toda a vigência do Contrato, razão pela qual manteve-se exigência de garantias constantes.
215	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	13.16. A Garantia de Execução Contratual poderá ser utilizada em casos de descumprimento, pela Concessionária, de seus deveres e obrigações previstos no Contrato de Concessão, inclusive mas não se limitando, nos seguintes casos: 14.1.3. Comunicar a	Sugere-se esclarecer que a execução da garantia deverá ser sempre precedida do regular processo administrativo, observando-se o devido processo legal e as garantias a ele inerentes, quais sejam a ampla defesa e o contraditório. Sugere-se, ademais, que a execução da garantia se dê apenas na hipótese de conduta dolosa ou injustificada por parte da Concessionária. 13.16.6. A aplicação de penalidades e execução da Garantia de Proposta a que se refere o item 13.16 do Contrato de Concessão somente ocorrerá caso configurado o dolo da Concessionária.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a mesma será parcialmente acatada. Acata-se a contribuição de menção expressa à ampla defesa e ao contraditório para execução de garantia. Todavia, não se acata o condicionamento de que seja comprovada conduta dolosa como requisito para execução de garantia, pois essa previsão teria o condão de tornar inócuo o instrumento de garantia.
216	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	14.1.3. Comunicar a Concessionária, em até 05 (cinco) dias, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade da Concessionária, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais	Sugere-se alterar a redação do item 14.1.3 do Contrato de Concessão, conforme texto a seguir. A depender do caso, o prazo de 5 dias indicado pode não ser suficiente para o cumprimento pela Concessionária das providências cabíveis. A sugestão está alinhada, também, aos direitos e deveres impostos à Concessionária no item 13.8.5 de informar ao Poder Concedente de forma imediata quando citada ou intimada de qualquer ação ou procedimento que possa resultar em responsabilidade do Poder Concedente. 14.1.3. Comunicar a Concessionária, de forma imediata, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade da Concessionária, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como enviar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo. Em nenhuma hipótese a comunicação ocorrerá em prazo superior a 05 (cinco) dias ou outro menor, se necessário, para viabilizar o atendimento da demanda.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto o prazo de até 05 (cinco) dias para comunicação de ação ou procedimento administrativo afugra-se razoável dentro dos prazos processuais ordinariamente praticados no direito brasileiro, considerando, inclusive que eventuais prazos processuais seriam aplicáveis somente às partes a partir da intimação ou citação.
217	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	15.1.6. Comunicar a Concessionária, no prazo de 05 (cinco) dias, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade da Concessionária, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais	Sugere-se alterar a redação do item 15.1.6 do Contrato de Concessão para que a Concessionária seja informada de forma imediata, de modo a possibilitar o atendimento da demanda, conforme texto a seguir. A depender do caso, o prazo de 5 dias indicado pode não ser suficiente para o cumprimento pela Concessionária das providências cabíveis. A sugestão está alinhada, também, aos direitos e deveres impostos à Concessionária no item 13.8.5 de informar ao Poder Concedente de forma imediata quando citada ou intimada de qualquer ação ou procedimento que possa resultar em responsabilidade do Poder Concedente. 15.1.6. Comunicar a Concessionária, de forma imediata, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade da Concessionária, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como enviar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo. Em nenhuma hipótese a comunicação ocorrerá em prazo superior a 05 (cinco) dias ou outro menor, se necessário, para viabilizar o atendimento da demanda.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto o prazo de até 05 (cinco) dias para comunicação de ação ou procedimento administrativo afugra-se razoável dentro dos prazos processuais ordinariamente praticados no direito brasileiro, considerando, inclusive que eventuais prazos processuais seriam aplicáveis somente às partes a partir da intimação ou citação.
218	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	16.1. São direitos e deveres do Usuário;	No inciso VI, do Art. 5º, da Lei 12.815/13 estabelece que São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas: (...) VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas; (...) . Por que não há cláusula no contrato quanto a preservação dos direitos e garantias de prestação de serviços portuários avulsos e as respectivas sanções por descumprimento?	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16 do Contrato de Concessão detalha os direitos e deveres dos Usuários. As penalidades aplicáveis à Concessionária por descumprimento de suas obrigações contratuais são previstas na Cláusula 25. Portanto, o Contrato de Concessão atende ao art. 5º, VI, da Lei Federal nº 12.815/2013.

219	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	16.1. São direitos e deveres do Usuário:	Em sendo o trabalhador portuário avulso um usuário do porto, nos termos do inciso VI, do Art. 5º, da Lei 12.815/13, por que não houve um estudo sobre a visão e missão do Governo Federal para essa classe laboral, que está intimamente ligada com as consequências da desestatização, e inclusão de cláusula de responsabilidade, uma vez que o modelo põe em risco a necessidade de requisição de mão de obra, visto que se não requisitada, não há trabalho portuário avulso?	A ANTAQ agradece a participação e informa que os estudos elaborados e o modelo de desestatização proposto consideraram o arcabouço normativo vigente. Nesse sentido, manteve-se a obrigatoriedade do uso do OGMO no fornecimento da mão de obra avulsa, conforme estabelecido na Lei 12.815/2013.
220	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	18.1. Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato de Concessão, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: 18.1.22. Recuperação, remediação e gerenciamento de Passivos Ambientais relacionados ao Porto Organizado, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 18.2.8; 18.1.22. Recuperação, remediação e gerenciamento de Passivos Ambientais relacionados ao Porto Organizado, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 18.2.8;	Sugere-se a revisão do item 18.1 relacionado à alocação dos riscos, eis que deles constam situações decorrentes de fatos de terceiros que não podem ser imputadas à Concessionária. Um exemplo é o item 18.1.5, segundo o qual riscos decorrentes de Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução das Atividades ou dos investimentos, pelo prazo de até 90 (noventa) dias devem ser suportados pela concessionária. A alocação deste risco para a concessionária não se afigura como razoável. Ainda que se entenda por manter este como um risco a ser suportado pela Concessionária, sugere-se a redução do prazo de 90 para 30 dias.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto tem sido a praxe conhecida no mercado de concessões e PPPs a adoção do prazo de até 90 dias em caso de manifestações sociais como critério para manter o risco com a Concessionária.
221	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	18.1.22. Recuperação, remediação e gerenciamento de Passivos Ambientais relacionados ao Porto Organizado, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 18.2.8; 18.1.22. Recuperação, remediação e gerenciamento de Passivos Ambientais relacionados ao Porto Organizado, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 18.2.8;	Por que não foi feito o EVTEA preliminar?	A ANTAQ agradece a contribuição e esclarece que ainda que o formato da documentação editalícia não apresente um documento intitulado de EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental), o conteúdo usualmente encontrado nos EVTEAs de licitações que apresentem esse documento, com especial destaque para os leilões de arrendamentos portuários que historicamente apresentam esse documento, encontra-se distribuído nos demais documentos editalícios, como o Plano de Negócios Referencial, o Estudo Sócio Ambiental, o Estudo Técnico-Operacional e o Estudo de Mercado.
222	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	18.1.22. Recuperação, remediação e gerenciamento de Passivos Ambientais relacionados ao Porto Organizado, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 18.2.8; 18.1.22. Recuperação, remediação e gerenciamento de Passivos Ambientais relacionados ao Porto Organizado, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 18.2.8;	Qual o prazo para a empresa concessionária apresentar o estudo de impacto ambiental?	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que o conteúdo e prazos de apresentação de eventual estudo de impacto ambiental que se faça necessário para o desempenho das atividades da Concessionária ou execução de investimentos deverá observar a legislação ambiental incidente. Esclarece-se que a subcláusula 18.1. contém os riscos mapeados que são alocados expressamente com a Concessionária, de modo que, caso se materializem, esta não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em seu favor.
223	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	18.1.22. Recuperação, remediação e gerenciamento de Passivos Ambientais relacionados ao Porto Organizado, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 18.2.8;	Qual o parâmetro de comparação a ser utilizado entre o estudo de impacto ambiental?	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que o conteúdo e prazos de apresentação de eventual estudo de impacto ambiental que se faça necessário para o desempenho das atividades da Concessionária ou execução de investimentos deverá observar a legislação ambiental incidente. Esclarece-se que a subcláusula 18.1. contém os riscos mapeados que são alocados expressamente com a Concessionária, de modo que, caso se materializem, esta não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em seu favor.
224	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	18.1.36. Atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou investimentos adicionais decorrentes de hipóteses de caso fortuito e força maior que, em condições normais de mercado, possam ser caracterizadas como Evento Segurável;	18.1.36 Dando prosseguimento a análise da minuta de contrato, outro ponto que merece atenção respeito à possibilidade da interpretação do Item 18.1.36 que estabelece e alocação de risco da concessionária em situação de caso fortuito ou de força maior, que em condições normais de mercado possam ser caracterizados com evento segurável. O referido item apresenta um conceito que comporta diversas interpretações, qual seja, condições normais de mercado. Tendo em vista que a proposta apresentada pelas proponentes tem em seu bojo a possibilidade de responder por eventos não cobertos por seguros, recomenda-se que a ANTAQ especifique de forma mais objetiva e exija a contratação de apólices específicas com base em eventos fortuitos ou de força maior, evitando, assim, a insegurança jurídica decorrente de interpretação diversa das cláusulas contratuais. (Recomendação 03). Nos termos do PARECER SEI Nº 1922/2022/ME, 10099.100094/2022-41	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a cláusula é objetiva no sentido de que, havendo seguro para o sinistro classificado como caso fortuito e força maior, este risco será suportado pela Concessionária. Todavia, se por alguma razão alheia à vontade das partes, o mercado venha em determinado momento específico a deixar de ofertar seguro para um determinado caso fortuito ou força maior específico e, nessa circunstância de ausência de oferta, este se materialize, o risco será suportado pelo Poder Concedente.
225	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	18.2.8. Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia;	No item 18.2.8 da minuta contratual está disposto que os custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia, não são de responsabilidade da Concessionária. Assim, cabe questionar: se houver condicionante de emissão de licenças futuras dos órgãos ambientais por atos pretéritos (anterior a eficácia do contrato), incluindo mas não limitando àqueles que não era possível serem verificados pela nova concessionária, esta poderá recuperar/remediar o passivo sem prévia anuência do Poder Concedente? Em caso positivo, como se dará o ressarcimento dos valores dispendidos pela concessionária?	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que é risco alocado ao Poder Concedente apenas o de custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de passivos ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado que sejam existentes antes da Data de Eficácia e que sejam identificados em até 12 (doze) meses da Data de Eficácia. Caso o passivo ambiental seja pré-existente, porém não tenha sido mapeado pela Concessionária no prazo referido, o risco será da Concessionária. A forma de compensação pelo impacto causado pelo risco será a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão por meio de Revisão Extraordinária, na forma da Cláusula 24 e do Anexo 4 do Contrato.
226	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	18.2.8. Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia;	Se constatado um passivo ambiental, qual medida deve ser adotada pela concessionária? Informar o Poder Concedente e/ou ANTAQ e requerer a autorização para remediação/recuperação ou remediar/recuperar imediatamente? Como se dará o ressarcimento dos valores pela Concessionária?	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que os custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de passivos ambientais serão arcados pela Concessionária, porém, caso se enquadre no risco contido na Subcláusula 18.2.8 está alocado ao Poder Concedente, a Concessionária deverá requerer a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos termos e nas condições da Cláusula 24 e do Anexo 4 do Contrato. Em relação aos procedimentos para identificação, notificação e remediação, deverá ser observado o disposto no item VI do Anexo 1 (Plano de Exploração Portuária).
227	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	21. Revisão dos Parâmetros da Concessão	As consequências do não atingimento dos Indicadores de Desempenho por parte da Concessionária devem ser ajustadas no Contrato de Concessão. Explica-se. Nos termos do item IX, 3 do Anexo 1 do Contrato de Concessão, os Indicadores de Desempenho terão caráter equalizador, isto é, caso não seja alcançado o desempenho mínimo que se espera da Concessionária, haverá a aplicação de reajuste nas Tarifas Portuárias, a fim equilibrar o serviço prestado à remuneração deste. Considerando que o item 10.1.2.1 do Contrato de Concessão determina que a Concessionária deverá constituir uma subsidiária integral caso esta deseje explorar diretamente as áreas operacionais do Porto, existe claramente uma diferenciação dos papéis e responsabilidades da Concessionária enquanto gestora do Porto e enquanto Operador Portuário. Considerando, ainda, que a Concessionária não tem obrigação de manter operação própria, podendo constituir arrendamentos ou disponibilizar áreas públicas para a utilização direta de Operadores Portuários, existe a possibilidade de um cenário no qual a Concessionária não tenha nenhuma ingerência direta sobre as operações e consequentemente sobre o seu desempenho, o que pode impactar de forma negativa o cumprimento dos Indicadores de Desempenho. O cenário intermediário seria a condição mista em que a Concessionária, por meio da sua subsidiária integral, e os Operadores Portuários habilitados no Porto compartilhem a infraestrutura disponível, além daquelas arrendadas para uso exclusivo de outras empresas, de forma a haver tanto operações de terceiros quanto próprias da Concessionária. Tal fato é relevante, pois, o item 21.2 determina que os Parâmetros da Concessão serão revisados a cada 5 anos com base nos IQs (Indicador de Desempenho) e nas metodologias de cálculo dos Fatores Q e Fatores X. Dentre os Indicadores de Desempenho listados no Anexo 1 ao Contrato de Concessão está o indicador IQ que mede a eficiência operacional da prancha. O Apêndice A do Anexo 3 do Contrato de Concessão, detalha o método de cálculo do Fator Q como a somatória dos efeitos dos Indicadores de Desempenho - (O) propostos, que por sua vez, afeta o cálculo anual da Tarifa Teto Média TTM a ser adotada no próximo ano para a Tarifa de Infraestrutura de Acesso Aquaviário no Porto Organizado. A consideração do IQ - Indicador de Eficiência Operacional de Prancha no cálculo da TTM do ano seguinte tende a premiar a ineficiência dos operadores portuários e terminais arrendados, uma vez que quanto pior for o desempenho do ano anterior, menor será a Tarifa de Infraestrutura de Acesso Aquaviário no Porto Organizado. Por se tratar de importante indicador de desempenho de um Porto, mas por não haver qualquer tipo de ingerência do Concessionário sobre o desempenho dos operadores portuários e arrendatários, sugere-se que esse indicador seja mantido para efeito de controle do desempenho do Porto como um todo, mas seja excluído da metodologia de cálculo utilizada para a definição das TTMs.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que o Concessionário pode exigir que o operador portuário cumpra requisitos mínimos de produtividade através do REP, de modo que não haja dupla penalização ao Concessionário caso o operador: i) nem cumpra a prancha exigida, e ii) por não cumprir a prancha mínima exigida, o Concessionário será penalizado em ter que cobrar tarifas menores (efeito do fator Q), o que beneficiaria o operador portuário apenas. Assim, a condição de exigência de condições e requisitos mínimos operacionais parece suficiente para mitigar tal possibilidade, não ensejando necessidade de revisão da fórmula do Fator Q.
228	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	24.3. Para a verificação do cumprimento dos IQs pela Concessionária, bem como para a apuração dos valores devidos pela Concessionária a título de Contribuição Variável, a ANTAQ poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria indepe	Sugere-se alterar o item 24.3 conforme abaixo, para incluir o dever da ANTAQ de motivar suas decisões. 24.3. Para a verificação do cumprimento dos IQs pela Concessionária, bem como para a apuração dos valores devidos pela Concessionária a título de Contribuição Variável, a ANTAQ poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada, contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo à ANTAQ o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária, a ser exercido, mediante decisão motivada, única e exclusivamente no caso de a empresa de auditoria não reunir os requisitos técnicos para realização do trabalho.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a sugestão não é acatada. A cláusula do contrato reflete entendimento da agência sobre o assunto, não cabendo restringir conforme proposto pela requerente.
229	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	25.5. A sanção de declaração de inidoneidade, que não terá vigência superior a 5 (cinco) anos, será aplicada à Concessionária se esta houver praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos da execução do Contrato de Concessão.	Sugere-se alterar o item 25.5 conforme abaixo: 25.5. A sanção de declaração de inidoneidade, que não terá vigência superior a 5 (cinco) anos, será aplicada à Concessionária, após decisão irrevocável proferida em processo conduzido com a observância dos princípios que norteiam a Administração Pública inclusive o devido processo legal, quando a Concessionária houver praticado dolosamente atos ilícitos visando frustrar os objetivos da execução do Contrato de Concessão.	A ANTAQ agradece sua participação e informa que as penalidades previstas na minuta de contrato somente serão aplicadas após o devido processo administrativo, como de praxe, razão pela qual entende não ser necessária a alteração sugerida.
230	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	29. Intervenção	Quem pagará a indenização ao Estado pelos investimentos realizados ?	A ANTAQ agradece sua participação e informa que a discussão acerca de eventual indenização ao Estado de São Paulo ocorre de maneira paralela ao processo de desestatização do Porto de São Sebastião, não constituindo objeto desta Consulta Pública.
231	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	32.1.1. E assegurado à ANTAQ o acesso irrestrito e imediato ao sistema de controle patrimonial da Concessionária.	Sugere-se adequar a obrigação aos termos do artigo 4º, §§ 2º e 3º da Resolução ANTAQ nº 43/2021, conforme texto abaixo. A regulamentação não prevê a obrigação de permitir o acesso irrestrito e imediato ao sistema de controle patrimonial da Concessionária, revelando-se tal exigência demasiado rigorosa para a Concessionária: 32.1.1. A ANTAQ poderá solicitar, a qualquer tempo, o envio de dados mínimos ou complementares em relação ao sistema de controle patrimonial da Concessionária, na forma da regulamentação.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a sugestão não é acatada. A cláusula do contrato reflete o texto da Resolução 43-ANTAQ.
232	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	32.2.5. Fica previamente autorizada, neste Contrato de Concessão, a realização de operações pela Concessionária envolvendo os Bens Reversíveis, dispensada a necessidade de anuência prévia específica pelo Poder Concedente, exceto nos seguintes casos: (I)	Essa Cláusula contraria o art. 30, parágrafo 1º da Resolução ANTAQ nº 43, de 2021. Ela será revisada ou mantida?	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a cláusula será revista para atender a Resolução 43-ANTAQ.
233	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	32.2.6. Os investimentos realizados pela Concessionária em Bens Reversíveis serão amortizados no Prazo da Concessão, nos termos da regulação vigente.	O item 32.2.6 do Contrato indica que os investimentos realizados serão amortizados no prazo da concessão. Eles serão amortizados integralmente? A amortização poderá ser realizada sobre a verba de fiscalização? Sobre quais valores os investimentos poderão ser amortizados?	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que as premissas para depreciação e amortização apresentada nos estudos baseiam-se nas instruções e orientações do CPC, com especial destaque ao ICPC 01 e o OCPC 05, que versam sobre contratos de concessão. Em alinhamento a essas normas contábeis é previsto a amortização da totalidade do direito de exploração, representado pelo pagamento de outorga e afins ao longo do período de concessão. Já com relação à verba de fiscalização, cabe esclarecer que este é um encargo que é custo, não cabendo, portanto, discutir-se nesse caso sua amortização. Outros investimentos que cabem ser amortizados ao longo do contrato de concessão são aqueles realizados em bens vinculados ao contrato, ainda em observância às normas contábeis.
234	Minuta de Contrato de Concessão	Porto de São Sebastião	32.2.6. Os investimentos realizados pela Concessionária em Bens Reversíveis serão amortizados no Prazo da Concessão, nos termos da regulação vigente.	O item 7 c/c 9 da NOTA TÉCNICA Nº 24/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA abordam que a concessão favorece a maior liberdade para definição de todos os parâmetros do projeto de investimento, no entanto não vislumbramos quais os investimentos mínimos devem ser feitos pelo concessionário ou quando deve apresentar o Plano de investimentos e ainda, se este será dada ciência ao Poder Concedente ou dependerá de sua aprovação, haja vista que conforme item 32.2.6 do Contrato serão amortizados.	A ANTAQ agradece sua participação e informa que, considerando a projeção de demanda presente no estudo de mercado, não foram atribuídas ao futuro concessionário obrigações de investimentos em ampliação da infraestrutura portuária. Considerou-se ganhos de produtividade e maior mecanização das operações por parte dos operadores como forma de elevar a capacidade operacional sem a necessidade de expansão das instalações. Conforme tratado no item 11 do Contrato, a concessionária poderá apresentar ao Poder Concedente o Plano de Investimentos ao longo da vigência da Concessão por meio de Proposta Apoiada ou de inclusões que ensejem a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Nos casos em que os investimentos sejam realizados exclusivamente às expensas do concessionário, situação na qual não haverá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, deve ele comunicar a ANTAQ e o Poder Concedente com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias. Ressalta-se, ainda, que está em estudos a obrigação de apresentação pelo licitante vencedor de um Plano Básico de Investimentos (PBI) com os investimentos pretendidos pelo concessionário em seu plano de exploração do Porto a ser aprovado pelo Poder concedente e executado pelo concessionário.













