

ID	Documento	Item	Contribuição	Resposta
2	Minuta de Edital	CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS	3. RESERVA DE VAGA PARA REPRESENTANTES DOS OPERADORES PORTUÁRIOS NO CONSAD DA CONCESSIONÁRIA Sugere-se que na minuta do Edital do Leilão seja incluída como obrigação da Concessionária de que o seu Estatuto preveja expressamente que na formação do Conselho de Administração, seja destinada uma vaga a um (01) Conselheiro independente, que não seja parte relacionada a qualquer dos seus acionistas e que esse membro seja escolhido entre profissionais do mercado com notória experiência em gestão e liderança de empresa de porte similar, possuindo, preferencialmente, atuação prévia no setor portuário, de transporte e logística. OBS.: Em relação a essa obrigatoriedade nos parece adequado constar da Minuta do Edital de Leilão para compra das ações da SPA	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição não será acatada. O Conselho de Administração da Concessionária não configura o órgão colegiado apropriado para representação operadores portuários, pois os membros daquele conselho devem zelar exclusivamente pelos interesses da companhia. Os operadores portuários poderão se fazer representar no Conselho de Autoridade Portuária (CAP), conforme previsão do Decreto nº 8.033/13. Além disso, as disposições contratuais estabelecem as obrigações da concessionária em relação aos usuários do porto organizado, as quais deverão ser supervisionadas pela ANTAQ
3	Minuta de Edital	CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS	1. A Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, no exercício de sua atribuição institucional de representar a mais ampla pluralidade de empresas privadas que exploram instalações portuárias em território nacional, sejam elas localizadas dentro ou fora de portos organizados, vem, perante Vossa Senhora, submeter reflexões complementares àquelas já protocoladas em 23/03, em face da extensão por 5 (cinco) dias do período de contribuições à Consulta Pública para a Desestatização do Porto Organizado de Santos. 2. Pelas razões amplamente expostas pela ABTP no curso da Audiência Pública nº 01/2022, tanto por escrito como oralmente, considera-se que o prazo conferido é insuficiente para que sejam coletadas reflexões suficientemente maduras acerca do processo de desestatização mais significativo do setor portuário como um todo. Como pontuado anteriormente, a desestatização do Porto de Santos oferece um contexto extremamente complexo, tanto no que se refere à quantidade de agentes econômicos atuante no ecossistema portuário, como em relação à magnitude da movimentação da atividade portuária. 3. Nada obstante, a Entidade oferecerá sempre, em postura proativa e colaborativa, ponderações que considera relevantes para o aperfeiçoamento do setor portuário nacional, sem prejuízo de acionar novamente essa Agência Reguladora e os demais agentes públicos setoriais para dar conta da complexa matéria ora tratada. Cumpre lembrar que as principais diretrizes da ABTP para a condução desse processo de desestatização são a garantia da segurança jurídica de empresas privadas que já exploram instalações portuárias a partir de competição por preços, pelo menos desde a reforma legislativa de 1993, bem como a redução dos custos portuários, em benefício das exportações e importações nacionais (redução do Custo Brasil). Como premissa, defende-se que apenas uma condução cautelosa e prudente desse processo, com a maturação prévia de instrumentos mitigatórios que vêm sendo desenhados para outras desestatizações em portos organizados menos complexos, serviriam ao propósito de dinamização do mercado de forma satisfatória. 4. Nesse sentido, a ABTP apresenta, desta feita, três pontos complementares que foram formatados no exíguo período adicional conferido para contribuições, firme no posicionamento de que é fundamental simplificar e desburocratizar, mas sem sacrificar, em nenhuma hipótese, as legítimas expectativas depositadas pelos agentes privados que já são responsáveis por longa data pelo desenvolvimento desse pujante mercado. 5. O primeiro ponto complementar atinge diretamente a questão da segurança jurídica de negócios jurídicos celebrados com a Autoridade Portuária, seja na condição de parte, seja como interveniente anuente. Isso porque a documentação em Consulta Pública busca estabelecer condições de segurança jurídica aos Contratos de Arrendamento vigentes, porém resta silente acerca de outros negócios jurídicos, documentos celebrados e processos administrativos em curso em que empresas que exploram instalações portuárias figuram como parte. 6. Nesse sentido, a ABTP considera fundamental que todo e qualquer compromisso já firmado pela Autoridade Portuária enquanto empresa estatal seja mantido integralmente, de forma expressa na documentação editalícia. Ainda que tratemos de processos administrativos ou mecanismos de ordem negocial, estamos diante de compromissos jurídicos já estabilizados, que podem ter fixado direitos, obrigações e/ou compromissos que estabilizaram as relações da Autoridade Portuária com agentes do setor privado. Não se pode cogitar de sua extinção, tampouco estabelecer um silêncio contratual acerca da matéria, dado que a concessionária privada terá de honrar de forma absoluta com compromissos jurídicos firmados. 7. O segundo ponto complementar remete à contribuição anterior da ABTP no que se refere aos direitos a serem conferidos às empresas que já exploram instalações portuárias, em sua nova condição de locatária de instalação portuária. 8. Em linha com a premissa fática de desbalanceamento de poder de mercado entre a futura monopolista privada responsável pela gestão dos contratos e as empresas privadas locatárias de instalações portuárias que operam em ampla competição de mercado, devem ser conferidas inequívocas garantias ao bom arrendatário, de modo que não se confira espaço para condições negociais abusivas. Isso tudo diz respeito à necessária proteção de locatário que respeita seu contrato.	A ANTAQ agradece sua contribuição e esclarece que os contratos celebrados pela SPA com terceiros permanecem vigentes e deverão ser cumpridos, ocorrendo sucessão em relação ao novo controlador da SPA, porquanto constituem atos jurídicos perfeitos que vinculam as partes. Por haver transmutação de natureza jurídica dos contratos do direito público para o direito privado, as cláusulas exorbitantes eventualmente contidas nestes contratos perdem eficácia. Com relação aos contratos de arrendamento que terão sua titularidade transferida para a Concessionária, o Anexo 7 do Contrato de Concessão prevê a possibilidade de negociação para adaptação destes contratos mediante acordo entre as partes. Caso as partes não cheguem a um acordo, as cláusulas originais deverão ser respeitadas, não obstante as cláusulas exorbitantes percam eficácia.
4	Minuta de Edital	CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS	9. O dever de transparência para a exploração de novas áreas deve ser aprofundado, de modo que se exija explicitamente da futura concessionária, mediante regramento a constar do contrato de concessão, que consulte as empresas que já exploram instalações em Santos para projetos de novas áreas dentro do porto organizado. Tais situações também devem reservar um direito de preferência às empresas que já demonstraram performar adequadamente, evitando-se gestão de cunho especulativo de áreas pertencentes à União. Cuida-se de dever que protege o interesse público, visto que eventual preferência permitiria ampla participação de terceiros, apenas reservando aos bons locatários a oportunidade de cobrir a melhor oferta. 10. Adicionalmente, deve-se reforçar que, no momento do vencimento de avenças vigentes, a proteção do direito de locatários deve se dar, pelo menos, de três formas. Em primeiro lugar, caso se cuide de contrato em primeiro período, ainda passível de prorrogação ordinária, deve-se estabelecer necessário direito à prorrogação daquele que observa suas obrigações contratuais e o planejamento setorial. Há de se extirpar, porquanto se tratar de cláusula exorbitante reservada apenas ao Poder Público, a possibilidade de exercício discricionário da concessionária monopolista privada de simplesmente retirar do privado a prerrogativa da prorrogação ordinária. Em segundo lugar, caso se cuide de contrato a vencer, deve-se conferir o direito de preferência, de modo que o locatário que observa suas obrigações contratuais e o planejamento setorial tenha a possibilidade de eventualmente igualar propostas de terceiros para se manter na área, em benefício à estabilidade regulatória. Em terceiro lugar, caso vencido prazo contratual de locatário que observa suas obrigações contratuais e o planejamento setorial mudar, estabelecendo nova vocação à área, seja facultado à exploradora eventual substituição de área ou compatibilização com nova vocação locacional. 11. O terceiro ponto complementar diz respeito a um aperfeiçoamento pontual necessário nas regras que estabelecem o rol de agentes que poderá participar do leilão e integrar eventual consórcio responsável pela concessão. 12. Como explicitado pela ABTP em sua contribuição anterior, há que se ajustar o limite à participação no consórcio proponente, para os agentes listados no item 3.5.8 do Edital, com exceção de grupos econômicos de armadores, para 20%, em linha com as melhores práticas aplicáveis a modelagens desta natureza e dos critérios legais aplicáveis. O presente complemento diz respeito apenas à necessidade de se reforçar que a exceção fixada na contribuição anterior remete à já consolidada posição dominante de grupos econômicos em que tomam parte armadores, de modo que a prevenção desse risco na regra editalícia deve ser estabelecida no modelo ex ante para se evitar a concretização quase inevitável de um conflito de interesses. 13. Isto é, a ABTP reforça compreender como fundamental a possibilidade de que empresas que atuem no setor, com ampla experiência em operação portuária, estejam habilitadas para tomar parte no corpo societário da futura concessionária privada e tenham a possibilidade de exercer algum tipo de controle compartilhado, desde sejam conferidas garantias claras que evitem riscos pontuais de conflito de interesse. Para tanto, deve-se providenciar uma limitação pontual e necessária. 14. Nesse sentido, dado que um conjunto limitado de empresas que atuam em operação portuária integram grupos econômicos em posição dominante no mercado de armadores, com capacidade de exercer influência indevida com respeito à decisão da carga de contratação de terminais, o edital da desestatização deve estabelecer vedação expressa de participação desses agentes, sob pena de concretizar um cenário convidativo a condutas abusivas que conjuguem o poder de mercado já consolidado entre armadores com o monopólio da administração portuária. Cuida-se de restrição fundamental para que se possa permitir a justa e coerente participação de outros agentes com conhecimento e know-how setorial, mais especificamente do complexo portuário de Santos. 15. Por tudo isso, merece ser revisado o edital, estabelecendo que agentes que pertençam a grupos econômicos de armadores não possam participar de consórcio no leilão, ou mesmo venham a assumir qualquer tipo de papel na futura concessionária privada, mesmo em posição minoritária. Apenas assim seria passível de implementação a benfazeja modificação que proporcionaria o ingresso mais seguro de empresas já atuantes no setor, até mesmo em situação de eventual controle compartilhado, com as devidas travas regulatórias que evitem conflitos de interesse pontuais.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.
5	Minuta de Edital	CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS	16. A ABTP ainda seguirá amadurecendo internamente, junto às Associadas, posicionamentos que possam colaborar com essa importante etapa de desestatização do complexo portuário de Santos, comprometendo-se a submeter contribuições, sugestões e críticas construtivas, mesmo após o exíguo prazo firmado para a presente Audiência Pública nº 01/2022. Reforça considerar que se cuida de empreendimento deveras complexo e que merece passar por um debate mais longo com o setor produtivo. 17. A Entidade reitera o inteiro teor da contribuição original, apresentada quando o vencimento do prazo de 23 de março de 2022, apresentando estas considerações complementares para especificar questões técnicas e jurídicas consistentes com as teses expostas àquela ocasião. Por isso mesmo, reforça o pedido derradeiro de cautela, paciência, estudo e colaboração com o setor privado para que se possa, de fato, conceber um modelo que afaste inseguranças jurídicas e seja muito mais focado na estabilização e simplificação do ambiente regulatório já altamente competitivo entre terminais do que na atratividade do leilão ao futuro monopolista privado.	Prejudicado. Não contém contribuição.

6	Minuta de Edital	1.1.1. Acionista Minoritário da SPA: Município de Santos, detentor de 218 (duzentos e dezoito) ações ordinárias e 218 (duzentos e dezoito) ações preferenciais da SPA, correspondente a [%] de participação societária na	Entende-se que a participação do acionista minoritário corresponde a 0,00000016% do capital social da SPA, de acordo com o item 1.43. Nosso entendimento está correto?	O entendimento está correto. Atualmente o capital social da SPA é composto por 666.681.188.389 ações ordinárias, sem valor nominal e de classe única. A SPA tem como únicos acionistas a União Federal com 666.681.187.327 ações (99,9999984%) e o Município de Santos, com 1.062 ações (0,0000016%).
7 8	Minuta de Edital Minuta de Edital	1.1.4. ANTAQ: Agência Nacional de Transportes Aquaviários, autarquia sob regime especial, criada pela Lei nº 10.233/2001, cuja atuação compreende, dentre outros aspectos, a regulação, supervisão e fiscalização das atividades de prestação de serviços de transportes aquaviários e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.	Pede-se indicar as referências legislativas adequadas no dispositivo editalício.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a redação será ajustada.
9 10	Minuta de Edital Minuta de Edital	1.1.7. BNDES: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, com a qualificação indicada no preâmbulo, na condição de responsável pela execução e pelo acompanhamento do processo de desestatização, conforme disposto na Lei 9.491/1997 e	Considerando que o item 1.1.7 não incluiu a referência ao decreto, estamos entendendo que a legislação mencionada se refere ao Decreto nº 2.594/1998. Nosso entendimento está correto?	O entendimento não está correto. O Decreto nº 2.594/1998 regulamenta a Lei 9.491/1997, que estabelece o Programa Nacional de Desestatização. O Decreto referenciado é o Decreto 11.152, de 2022, com publicação posterior à etapa de Consulta Pública, o qual dispõe sobre a qualificação da Autoridade Portuária de Santos S.A. e dos serviços públicos portuários a ela relacionados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República e sobre a sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização.

11	Minuta de Edital	1.1.14.	teste4	Não há contribuição.
444	Anexo 5 da Minuta do Edital - Modelo de Declaração de Ciência (Rev. 0)	Comprador: Adjudicatária que vier a firmar o		
448	Anexo 5 da Minuta do Edital - Modelo de Declaração de Ciência (Rev. 0)	Contrato com a Alienante e demais intervenientes, após a adjudicação do Objeto do Leilão e a homologação do resultado do Leilão,		
487	Anexo 5 da Minuta do Edital - Modelo de Declaração de Ciência (Rev. 0)	tornando-se a nova controladora da SPA;		
498	Anexo 10 da Minuta do Edital - Modelo de Declaração de Submissão à Legislação Brasileira (Rev. 0)			
499	Anexo 10 da Minuta do Edital - Modelo de Declaração de Submissão à Legislação Brasileira (Rev. 0)			
547	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)			
548	Anexo 5 da Minuta do Contrato - Modelos e condições mínimas			
12	Minuta de Edital	1.1.49. Objeto do Leilão: (i) alienação das ações ordinárias e preferenciais detidas pela Alienante na SPA, equivalentes a [â€¦]% do capital social total da companhia, devidamente integralizadas, associada à (ii) outorga da Concessão dos serviços públicos de administração do Porto Organizado, para o desempenho das funções de	Entende-se que as ações alienadas correspondem a 99,99999984% do capital social da SPA, de acordo com o item 1.43. Nosso entendimento está correto?	A União detém ações em percentual correspondente à 99,99999984% do capital social da SPA. As ações objeto do leilão corresponderão à totalidade das ações detidas pela União e serão alienadas ao novo controlador nos termos do Edital, sendo que 10% das ações serão destinadas à oferta restrita aos empregados e aposentados, pelo novo controlador. Ainda, nos termos do item 1.4.1, o Município de Santos, acionista minoritário da SPA, poderá exercer o seu direito de tag along e vender as ações da SPA de sua titularidade, correspondentes a 0,000000016% do capital social da SPA. Os temas relacionados à alienação de ações da SPA, entretanto, serão objeto de audiência pública específica, a ser realizada oportunamente.

13	Minuta de Edital	1.1.55. Porto Organizado: Porto Organizado de Santos, bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias nas áreas delimitadas pela Portaria nº [â€¦], de [â€¦] de [â€¦] de [â€¦], do Ministério da Infraestrutura.	Considerando que a poligonal do Porto Organizado poderá ser ajustada, observada a legislação aplicável, para o tratamento de eventual demanda futura, ao longo dos anos previstos para a Concessão, convém registrar que o conceito comporta as "áreas delimitadas pela Portaria" atual, bem como suas eventuais atualizações.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que o entendimento está correto.
14 15	Minuta de Edital Minuta de Edital	1.1.55. Porto Organizado: Porto Organizado de Santos, bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias nas áreas delimitadas pela Portaria nº [â€¦], de [â€¦] de [â€¦] de [â€¦], do Ministério da Infraestrutura.	Pede-se indicar as referências adequadas no dispositivo editalício,	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que versão definitiva do edital irá definir de forma objetiva a área da concessão.

16 17	Minuta de Edital Minuta de Edital	1.1.66. Sítios Eletrônicos do BNDES, do Ministério da Infraestrutura e da ANTAQ: páginas da internet do BNDES, do Ministério da Infraestrutura e da ANTAQ nas quais serão disponibilizadas as informações da desestatização da SPA, em especial sobre o seu respectivo Leilão, podendo ser acessados por meio dos seguintes endereços	Foi identificado um erro de digitação no item do Edital, no endereço eletrônico da ANTAQ.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que o erro será corrigido.
18	Minuta de Edital	Seção II - Do Objeto	A ABTRA solicita que, após concluída esta primeira consulta pública, incluindo a(s) respectiva(s) audiência(s) pública(s) e uma vez gerada uma nova versão da documentação do certame a ser encaminhada ao TCU, a ANTAQ realize uma segunda consulta pública, dando transparência à sociedade sobre o conjunto de sugestões acatadas e as mudanças promovidas como resultado da primeira consulta pública. Nossa solicitação não envolve um número ilimitado de consultas, até que não haja mais contribuições e que toda a sociedade esteja satisfeita com o teor da documentação, uma vez que esse consenso não é possível de ser obtido. A sugestão é para que haja apenas mais uma consulta pública, permitindo pequenos ajustes e minimizando-se a possibilidade de judicializações futuras do processo. Acreditamos que pelo aspecto estratégico envolvido na desestatização do maior porto do país e pela quantidade de atores públicos e privados abrangidos é razoável um cuidado maior neste processo, evitando-se a mesma insegurança causada após a consulta pública para a desestatização da CODESA, onde a documentação gerada após a consulta pública foi enviada diretamente ao TCU sem ser conhecida pela sociedade, sob a alegação de sigilo processual. Acreditamos que a realização de uma segunda consulta pública aprimorará a qualidade do edital e garantirá a <u>transparência do processo</u> .	A Antaq agradece sua participação e informa que, de acordo com os normativos aplicados aos processos de desestatização regidos pela Lei 9.491/1997, é prevista a realização de Audiência Pública que tratará apenas da alienação da Companhia.
19	Minuta de Edital	1.4.1. A Adjudicatária, além de adquirir as ações da SPA tal como descritas no Objeto do Leilão, observado o disposto na Subseção I - Da Oferta aos Empregados e Aposentados, ficará obrigada a também adquirir as ações do Acionista Minoritário da SPA, caso este exerça o seu direito de tag along, nas mesmas condições e	Direito de tag along do acionista minoritário (Município de Santos) Proposta: Manifestação formal do Município de Santos sobre sua intenção de exercer o direito de tag along previsto na cláusula 1.4.1 do edital. Justificativa: O item 1.4.1 do edital determina que a Adjudicatária deverá adquirir também as ações do acionista minoritário da SPA, o Município de Santos, caso este exerça seu direito de tag along. O acionista minoritário, por sua vez, é titular de ações ordinárias e preferenciais, nos termos do item 1.1.1 do edital. Da documentação disponibilizada na audiência pública não é possível extrair a intenção firme do Município na venda de suas ações, especialmente das ações ordinárias. A manutenção de direitos políticos e de voto ao Município pode acarretar embaraços na aprovação de deliberações e dificultar a fluidez os negócios e atividades da Concessionária. Portanto, recomenda-se que a União busque instrumentos ou manifestações oficiais que garantam a intenção de venda das ações pelo acionista minoritário ao Comprador, especialmente das ações ordinárias.	A Antaq agradece sua participação e informa que a mesma não será acatada. A manifestação formal do município neste momento não garante que o ente irá exercer o direito de adquirir as ações no momento de sua venda. Entretanto, isso não inviabiliza tratativas junto ao município por parte do Minfra para a alienação das referidas ações.
20	Minuta de Edital	1.5.4. Anexo 4 Modelo de Proposta Econômica	Um valor elevado de lance mínimo tem como consequência direta a redução da capacidade do investidor de alocar recursos para investimentos futuros (obrigatórios e não obrigatórios) em ativos reais que são essenciais para estabelecer o crescimento futuro do Porto. Em outras palavras: cada R\$ gasto em adiantamentos não pode ser gasto em ampliações ou melhorias na infraestrutura do Porto. Um alto pagamento antecipado coloca muita pressão sobre a viabilidade geral do projeto de concessão (em especial no caso da Concessão do Porto de Santos/SP onde às premissas de receita foram muito otimistas), uma vez que o alto fluxo de caixa resultante no início da concessão precisará ser recuperado através de receitas futuras. Como tal, ao requerer valores muito elevados no início da concessão coloca-se em risco a viabilidade geral da concessão, uma vez que os financiadores relutam, de forma muito clara, em fornecer apoio financeiro em um ambiente de negócios caracterizado por altas obrigações contratuais contra receitas incertas, ou hipervalorizadas. Como alternativa - e na medida do possível - poderiam ser consideradas pagamentos variáveis mais elevados (alterando a metodologia de distribuição do VPL do projeto), e que tivessem mais vinculação com nível de atividade real futuro do Porto, compensando as Autoridades ao longo do prazo da concessão por um pagamento inicial de taxa inicial mais baixo. Ressalte-se ainda, que adotar um modelo maior de partilha, o Poder Concedente estaria efetivamente partilhando riscos do projeto, uma vez que com o presente formato, essa partilha é muito limitada, e isso tem severo impacto na financiabilidade do projeto. Alterar para parâmetros variáveis com maior nível de partilha de riscos, daria à concessionária uma melhor perspectiva para obter uma avaliação positiva das instituições financeiras para conceder empréstimos bancários para cobrir os investimentos e pagamentos de taxas remanescentes durante o prazo da concessão.	O ANTAQ agradece a contribuição e informa que, com relação às obrigações de outorgas e outros encargos, o projeto foi estruturado considerando (i) que uma parcela do valor presente das outorgas e encargos serão devidos em pagamentos de natureza variável, em função da receita; e (ii) obrigações de natureza fixa, com parcelamento do valor presente, na figura de contribuições fixas parceladas, incidentes do oitavo ao trigésimo quinto anos. Além disso, o contrato de concessão determina a constituição de contas vinculadas, destinadas a prover liquidez para a realização de revisões extraordinárias, que poderão derivar da inclusão de investimentos adicionais e outras espécies de equilíbrios econômico-financeiros. Dessa forma entende-se que o projeto utiliza os meios possíveis para não sobrecarregar a Concessionária ao início do projeto, incluindo ainda elementos para permitir a realização de investimentos futuros.

21	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	Tema 01 - Violação a convenção internacional 137 da OIT e Decreto n. 1.574, de 31.6.95 A Convenção n.º 137 da Organização Internacional do Trabalho, aprovada na 58ª reunião da Conferência Internacional do Trabalho (Genebra à€" 1973), entrou em vigor no plano internacional em 24.6.75, sendo aprovada no país pelo Decreto Legislativo n. 29, de 22.12.93, do Governo Nacional; ratificada aos 12 de agosto de 1994 e com a promulgação do Decreto n. 1.574, de 31.6.95, entrou em vigência nacional a partir 12 de agosto de 1995. Em nenhum momento o edital de desestatização da SPA exige o cumprimento da norma, em especial quanto aos seguintes aspectos da Convenção Internacional: Art. 2 à€" 1. Incumbe à política nacional estimular todos os setores interessados para que assegurem aos portuários, na medida do possível, um emprego permanente ou regular. 2. Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar. Nada há no edital qualquer menção que os interessados na desestatização da autoridade portuária e sua exploração econômica deverão observar garantia, devendo a situação ser denunciada no plano internacional as autoridades competentes, por descumprimento de regra internacional que o país é signatário, já que nenhuma garantia de períodos de emprego e renda foi inserida na proposta apresentada.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que permanecem sendo aplicáveis à Autoridade Portuária todas as disposições legais previstas na Lei 12.815/2013, inclusive às relacionadas à contratação da mão de obra avulsa.
22	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	Tema 2 - Omissão do edital. Ofensa aos mecanismos legais de proteção dos contratos de emprego portuário. Violação dos artigos 10 e 442 da CLT. Ausência de regulação. Os artigos 10 e 448 da CLT disciplinam a sucessão trabalhista e dispõem que qualquer alteração na estrutura jurídica da empresa não afetará os direitos adquiridos por seus empregados e que a mudança na propriedade ou estrutura jurídica da empresa não afetará os contratos de trabalho dos respectivos empregados . A sucessão trabalhista, portanto, opera-se ope legis, qualquer que seja a alteração ocorrida na estrutura jurídica da empresa e, também, independentemente do negócio jurídico realizado haverá submissão as regras de sucessão trabalhista. Qualquer que venha a ser a forma de alienação de bens, como incorporação, fusão, transformação, absorção, desapropriação ou simples compra e venda de ativos, pode enquadrar-se no tipo descrito pelo art. 448 da CLT e autoriza a Justiça do Trabalho a concluir que está caracterizada a sucessão, caso em que os contratos individuais de trabalho não são afetados. Permanecem os empregados nos mesmos postos, prestando os mesmos serviços para um novo empregador. Ainda, aqueles que não prestaram atividade para o sucessor terão a proteção do instituto da sucessão, que alcançará a garantia da satisfação de seus créditos trabalhistas adquiridos. A melhor forma de preservar os contratos de emprego face as alterações é mediante a manutenção dos direitos estatuidos no Acordo Coletivo de Trabalho. No entanto, no edital de privatização não há qualquer menção a necessidade de preservação dos direitos adquiridos dos empregados da administração portuária (SPA) ou mesmo não afetação dos contratos de trabalho dos empregados, induzindo os interessados a erro e criando ambiente de insegurança jurídica que deve ser remediado com a retificação do edital.	A Antaq agradece a participação e informa que o vencedor do leilão realizará a compra da totalidade das ações ordinárias de posse da União, tornando-se o acionista majoritário da empresa. Assim, a pessoa jurídica SPA, titular dos contratos de trabalho, não será alterada. Desse modo, não há que se falar de quebra de contratos ou acordos trabalhistas em vigor atualmente, inexistindo, portanto, a alegada perda de direitos trabalhistas e previdenciários dos então empregados públicos da Companhia. Qualquer alteração que venha a ser feita, deverá ser negociada com os empregados pelo novo acionista da empresa, respeitando-se os ditames legais da legislação trabalhista brasileira. De todo modo, a transferência societária não afeta imediatamente os contratos de trabalho já firmados, devendo a vencedora do certame suceder a empresa estatal no que for devido e, apenas em hipótese de eventuais demissões, deverá observar as normas trabalhistas aplicáveis ao caso.
23	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do Edital.	Tema 3 - Ofensa ao Princípio de Soberania Nacional na Administração dos Portos O porto da União não é um bem público de uso comum, não se destina à fruição indefinida ou indeterminada. Ao contrário, a finalidade do porto público organizado visa à satisfação de um serviço público federal, que é o fornecimento de infraestrutura aquaviária e terrestre para que operadores portuários executem a movimentação e a armazenagem de mercadorias transportadas em aquavias. A Constituição Federal de 1988 contempla soberania sob variadas afirmações, como por exemplo, no art. 1º, que traz a soberania como fundamento do Estado Democrático de Direito; ainda traz no art. 14 a soberania popular que deve ser exercida através do sufrágio universal e pelo voto direto e secreto; e o art. 170, I, trata da soberania como princípio da ordem econômica. O edital de privatização submete o Porto inteiro de Santos para ser explorado sob o regime jurídico do Direito Privado, mas subordinado ao Direito Público mediante regulação da ANTAQ, ofendendo expressamente o princípio da soberania em uma atividade econômica sensível, fronteiriça e basililar para o controle do fluxo de mercadorias e pessoas. Quando não exercida a exploração diretamente pela UNIÃO esse campo de atividades pressupõe uma intervenção regulatória extremamente significativa e intensa exercida no mundo inteiro por autoridades portuárias dirigidas pelo Estado. Esse o modelo que deu certo e adotado por 90% dos portos em todo o mundo, como na Europa, Ásia e Estados Unidos, com o poder público exercendo diretamente à autoridade portuária como um instrumento de soberania nacional. Nesse viés, o processo de desestatização para a SPA do Porto de Santos não apresenta estudo comprovando as desvantagens do atual modelo de gestão no Porto de Santos, que vem batendo recordes e melhorando desde a Lei de modernização 8.630/93 e 12.815/13. Defender a desestatização, per si, como um valor a ser perseguido, como uma meta para angariar recursos no curto prazo, sem estabelecer as razões pelas quais os processos de modernização introduzidos pelas Leis 8.630/93 e 12.815/13 devem ser alterados, mesmo diante dos resultados positivos que vem ocorrendo, não tem cabimento. O edital estabelece os objetivos de A desestatização da SPA justifica-se diante da necessidade de reestruturação dessa companhia, a fim de proporcionar um aumento dos investimentos no Porto Organizado, melhorias de gestão operacional, aumento da qualidade dos serviços prestados e melhoria do seu desempenho econômico-financeiro, gerando aumento do retorno financeiro para o capital investido pelos acionistas, expansão de economia por meio da abertura de novos negócios e expansão dos empreendimentos existentes nas áreas do Porto Organizado , entretanto, tais objetivos já estão sendo alcançados pela gestão atual, não havendo justificativa técnica para a adoção do modelo Private Landlord Port. A soberania democratiza o Estado. A nulidade da soberania é a forma pela qual o Estado agudiza a desigualdade, emperra importantes políticas públicas e garante privilégios para os setores abonados, de forma que o processo não apresenta motivação que autorize a privatização diante dos crescentes resultados alcançados pela atividade econômica desenvolvida no modelo atual. Dessa forma, falta ao processo de desestatização apresentado motivação para justificar as razões pelas quais o crescimento constante das atividades portuárias não poderá ser desenvolvido dentro do modelo de atual exploração do Porto de Santos, sobretudo considerando os resultados positivos crescentes nos últimos 20 anos. Em artigo publicado na Folha de S.Paulo , o ministro Lewandowski assim nos alerta sobre as preocupações que o tema enseja: A transferência do controle desses recursos a estrangeiros ou mesmo a nacionais, sem garantias sólidas de que sejam rigorosamente empregados em prol do interesse coletivo, acaba por minar os próprios fundamentos da soberania, não raro de forma irreversível. Internacionalizar ou privatizar ativos estratégicos não se reduz apenas a uma mera opção governamental, de caráter contingente, ditada por escolhas circunstanciais de ordem pragmática. Constitui uma decisão que se projeta no tempo, configurando verdadeira política de Estado, a qual, por isso mesmo, deve ser precedida de muita reflexão e amplo debate, pois suas consequências têm o condão de afetar o bem-estar das gerações presentes e até a própria sobrevivência das vindouras . Dessa forma, requer seja complementado o estudo técnico informando quais seriam os resultados previstos com o atual modelo, que vem apresentando performance de crescimento, e quais os previstos com a desestatização que podem ser absolutamente garantidos, complementando a motivação do ato administrativo que está deficiente.	A Antaq agradece sua participação e informa que o entendimento do Governo Federal é de que a desestatização de Portos Organizados, assim como ocorre em outros setores de infraestrutura, não fere o princípio da soberania nacional. Entende-se ainda que a desestatização de Portos Organizados está prevista em diversos normativos legais, inclusive com previsão constitucional.

24	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	Tema 4 - Não aplicação do artigo 29, XVIII, da Lei 13.303/2016. Necessidade de Lei Federal que autorize a desestatização do Porto de Santos Diante do regime de proteção do patrimônio público na Constituição, é incontestado a insuficiência da autorização legislativa do artigo 29, XVIII, da Lei 13.303/2016 adotada pelo Governo na desestatização para conferir poderes de alienação de controles acionários da SPA do Porto de Santos. Não se pode alienar controle societário de empresas estatais e suas subsidiárias como se fora venda residual de bens e serviços de menor importância por mero decreto presidencial. De início, o artigo 23, I da Constituição prescreve ser competência comum da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público. Destarte, a Constituição privilegia a conservação do patrimônio público como regra de competência geral. As empresas estatais ou suas subsidiárias, receberam, no artigo 173, tratamento próprio para determinar os imperativos da segurança nacional ou de relevante interesse coletivo como requisitos de sua manutenção e continuidade. E o parágrafo 1º, III do referido artigo estatui que a lei estabelecerá o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias para dispor sobre licitação e contratação de obras, serviços, compras e alienações, observados os princípios da administração pública. Ao mais, o artigo 37, XXI estabelece que, ressalvados os casos especificados na legislação, as alienações serão contratadas sempre mediante processo de licitação pública. E o artigo 165, parágrafo 5º, II prevê que a lei orçamentária anual compreenderá o orçamento de investimento das empresas em que a União, direta ou indiretamente, detenha a maioria do capital social com direito a voto. Logo, qualquer alienação impacta o orçamento público, e daí a necessidade de manifestação direta do Congresso sobre a respectiva empresa ou subsidiária alienada. Quanto ao destino dos ganhos obtidos, vale lembrar do artigo 81 do ADCT, segundo o qual os recursos recebidos pela União em decorrência da desestatização de sociedades de economia mista ou empresas públicas por ela controladas, direta ou indiretamente, devem ser destinados ao Fundo de Combate e Erradicação de Pobreza, quando a operação envolver a alienação do respectivo controle acionário a pessoa ou entidade não integrante da administração pública, ou de participação societária remanescente após a alienação, com rendimentos, gerados a partir de 18 de junho de 2002. Esse fundo foi renovado indefinidamente pela Emenda Constitucional 67/2010, não atingindo as finalidades em casos assim, considerando que a própria desestatização já pode gerar pobreza, por exemplo, pelo não cumprimento de regras previdenciárias relacionadas ao Fundo de Pensão atrelado a empresa, que ficará sem garantias que hoje possui. Assim, é indubitável que o texto vago e lacônico do artigo 29, XVIII, da Lei 13.303/2016 não é suficiente para cumprir todas as exigências dessas disposições constitucionais. Logo, na ausência de lei especial que regule todos os contornos de qualquer privatização, deve prevalecer o artigo 17, I da Lei 8.666/93, que é a lei geral de contratos administrativos, a qual exigirá necessariamente o processo de licitação, a prova da necessidade pública e a apuração do valor. Dessa forma, falta ao edital a indicação da Lei Ordinária que autorizou a desestatização da autoridade portuária, licitação, a prova da necessidade pública, ficando a pretensão de desestatização impugnada.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, uma vez que a Lei 9.491/97 equivale à autorização legislativa prévia para processos de desestatização, entendimento este que é historicamente respaldado pela jurisprudência pacífica do STF, valendo destacar o julgamento da ADI 3.577/DF, Min. Rel. Dias Toffoli, Plenário, DJE 06/04/2020. No decurso ficou consignado que "não há necessidade de lei específica autorizando a desestatização de empresas, sendo suficiente a autorização legal genérica. Sendo assim, são constitucionais os incisos I, II e IV do art. 2º da Lei nº 9.491/97, os quais designam, de forma geral, as empresas que poderão ser desestatizadas."
25	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	Tema 5 - Ofensa a Lei de Responsabilidade Fiscal (LC 101/2000), a Lei dos Crimes Fiscais (Lei 10.028/2000) e a Lei das Eleições (Lei 9.504/1997) A Lei de Responsabilidade Fiscal (LC 101/2000), a Lei dos Crimes Fiscais (Lei 10.028/2000) e a Lei das Eleições (Lei 9.504/1997) trazem algumas balizas que proíbem a venda de empresas estatais em ano eleitoral, sem autorização do Congresso e do Senado Federal. Nos últimos meses de mandato, é vedado contrair obrigações de despesa que não possam ser cumpridas integralmente dentro dele ou não tenham cobertura financeira para quitação posterior, tampouco se pode majorar remuneração de pessoal ou realizar transferências voluntárias aos entes subnacionais. Tais exemplos de condutas vedadas (algumas delas crimes) não são meras regras isoladas, porque se encontram providas de forte orientação pedagógica e principiológica que clamam por nossa reflexão sistêmica: em final de mandato impõe-se maior rigor com o legado a ser deixado para o próximo ciclo político-democrático. Obviamente esse legado não se refere apenas ao saldo de despesas ou de endividamento, uma vez que a gestão das contas dessas empresas estatais necessariamente também passa pela gestão das renúncias de receitas e do patrimônio público disponível. Quem está na iminência de sair não pode adotar a tática de terra arrasada, tampouco pode adotar discurso de urgência para invocar regime de exceção em face das balizas constitucionais e legais aplicáveis, ficando impugnada a possibilidade de realização do Leilão antes de concluído o quadro eleitoral, sobretudo porque parte dos agentes envolvidos no processo concorre a cargos majoritários, o que é absolutamente vedado pela legislação eleitoral. Dessa forma, impugna a pretensão de conclusão do processo de desestatização no curso do ano eleitoral, nos termos da legislação de regência acima citada.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto não há lei que preveja proibição à realização de processos de desestatização em ano eleitoral. O processo de desestatização em curso não se enquadra em nenhuma das previsões de condutas vedadas aos Agentes Públicos em Campanhas Eleitorais, conforme LEI Nº 9.504, DE 30 DE SETEMBRO DE 1997.
26	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do Edital.	Tema 6 - Ofensa a Ação Direta de Inconstitucionalidade 5.624 Como já deliberou o Supremo Tribunal Federal, nos termos do art. 37, XIX, da CF, somente por lei específica poderá ser autorizada a instituição de empresa pública e de sociedade de economia mista. Prevê o texto constitucional que depende de autorização legislativa a criação das respectivas subsidiárias, assim como a participação de qualquer delas em empresa privada (art. 37, XX). Como se vê, a Carta de 1988 exige sempre a aquiescência do Poder Legislativo aos processos de criação de entidade governamental dessa espécie, ainda que tenha sido criada para explorar atividade econômica em sentido estrito. Assim, pelo princípio da simetria, não poderia o Estado abrir mão da exploração de determinada atividade econômica, expressamente autorizada por lei, sem a necessária participação do seu órgão de representação popular, porque tal decisão não compete apenas ao Chefe do Poder Executivo, sobretudo a nove meses do final do mandato e em plena campanha eleitoral, quando a cautela com a alienação de bens e empresas estatais deve ser redobrada, sobretudo quanto ao devido processo legal que informa a matéria. Como bem assinalado pelo ministro Ricardo Lewandowski, na cautelar concedida na ADI 5.624, a saber: Ainda que a eventual decisão do Estado de deixar de explorar diretamente determinada atividade econômica, constante do art. 173 da Constituição Federal, seja uma prerrogativa do governante do momento, não se pode deixar de levar em consideração que os processos de desestatização são conformados por procedimentos peculiares, dentre os quais, ao menos numa primeira análise do tema, encontra-se a manifestação autorizativa do Parlamento. De fato, esta é uma questão de direito intergeracional e envolve inúmeros fatores políticos e econômicos de expressiva monta, sobretudo quanto a privatização do maior porto do país, fronteira e berço fundamental para a economia e desenvolvimento da nação. Deveras, tanto o artigo 29, XVIII da Lei 13.303/2016 quanto o artigo 1º, parágrafo 3º do Decreto 9.188/2017 trouxeram evidente insegurança jurídica a pretexto de flexibilização do regime jurídico de alienação de ações das empresas estatais e suas subsidiárias. Foram erigidas genericamente as redações de tais dispositivos para conferir discricionariedade que, na prática, resvala rapidamente para o risco de atropelo arbitrário. Daí porque se suspeita ser carecedora de interpretação conforme com a Constituição da autorização da alienação total de ativos das empresas estatais, sobretudo no que se refere ao patrimônio físico, direitos e participações mobiliárias, diretas ou indiretas, das sociedades subsidiárias e controladas de sociedades de economia mista. Ora, no caso do Decreto 9.188/2017, a pretexto de estabelece[r] regras de governança, transparência e boas práticas de mercado para a adoção de regime especial de desinvestimento de ativos pelas sociedades de economia mista federais, resta permitir que tais entidades da administração indireta promovam estratégias de transferência para terceiros do domínio de todas as unidades operacionais e os estabelecimentos integrantes do seu patrimônio, os direitos e as participações, diretas ou indiretas, em outras sociedades. E aqui cabe ênfase no caráter universal da medida, adotada para desestatização da SPA do Porto de Santos, em tudo preocupante. O nível da discricionariedade no processo de desinvestimento pode colocar em xeque a própria existência da empresa estatal como uma entidade autônoma, sem que tenha havido sua extinção formal por lei. No caso há também o risco de não se ter ocorrido a adequada avaliação para fins de desafetação dos seus bens móveis e imóveis vinculados à própria continuidade de tais serviços. Todas essas variáveis indicam sérias dúvidas jurídicas na alienação in totum de ativos das empresas estatais. Os riscos são volumosos diante das balizas previstas em nosso ordenamento, a começar pela indispensável legalidade, sendo que no processo e edital não há apontamento seguro dos bens e valores de mercado do que está sendo desestatizado. A exigência de lei específica na extinção de entidades da administração indireta, ao nosso ver, acompanha o mesmo tratamento previsto para criação, como se encontra inscrita no artigo 37, XIX da Constituição. Em final de mandato, deve ser redobrada a cautela quanto ao sistema de freios e contrapesos, quanto à gestão intertemporal equilibrada das contas públicas, bem como quanto ao devido processo legal e administrativo (autorização legislativa específica e licitação pertinente). O dever de preservação do legado a ser transferido para o(a) próximo(a) mandatário(a) justifica essas cautelas, até porque são investimentos vinculados ao orçamento anual, como determina a Constituição.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, uma vez que a Lei 9.491/97 equivale à autorização legislativa prévia para processos de desestatização, entendimento este que é historicamente respaldado pela jurisprudência pacífica do STF, valendo destacar o julgamento da ADI 3.577/DF, Min. Rel. Dias Toffoli, Plenário, DJE 06/04/2020. No decurso ficou consignado que "não há necessidade de lei específica autorizando a desestatização de empresas, sendo suficiente a autorização legal genérica. Sendo assim, são constitucionais os incisos I, II e IV do art. 2º da Lei nº 9.491/97, os quais designam, de forma geral, as empresas que poderão ser desestatizadas."

27	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	Tema 6 - Ofensa a Ação Direta de Inconstitucionalidade 5.624 Nessa esteira, leciona José dos Santos Carvalho Filho, com base na teoria da simetria, que a extinção das empresas públicas e das sociedades de economia mista reclama lei autorizadora , uma vez que [...] o Poder Executivo, a que são normalmente vinculadas, não tem competência exclusiva para dar fim às entidades (CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 30 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2016, p. 527). Na mesma direção é o escólio de Carlos Ari Sunfeld, para o qual [o] Direito Constitucional Brasileiro impõe a concordância prévia do Legislativo para todas as alterações na estrutura da Administração que envolvam aquisição ou perda da personalidade governamental. Deveras, é necessário autorização legal tanto para o surgimento de uma nova organização governamental como para seu desaparecimento. [...] Nenhum espanto deve causar a assertiva segundo a qual a alienação do controle público sobre a empresa estatal produz o seu imediato desaparecimento. A afirmação é juridicamente exata: é que a medida suprime a personalidade governamental do ente, o qual deixa de ser uma "empresa estatal"™, transformando-se em "empresa ordinária"™. Por isso, a empresa estatal efetivamente desaparece, remanesecendo uma simples empresa, despida de status governamental (SUNDFELD, Carlos Ari. Reforma do Estado e empresas estatais. A participação privada nas empresas estatais. In SUNDFELD, Carlos Ari (coord.). Direito administrativo econômico, São Paulo: Malheiros, 2006, p. 266). Numa síntese, em louvor aos ditames de proteção do patrimônio público e defesa da Constituição, a urgência da agenda econômica de privatizações deve se acautelar do salutar diálogo com o parlamento formado pelo Congresso e Senado. Em contextos que se pretendem democráticos, será sempre significativo elucidar para os interessados os processos de decisão e as opções de conformidade e de integridade normativa e prática, todos atendidos segundo critérios claros e transparentes, conforme a Constituição e dirigidos aos melhores resultados econômicos, devendo ser inserido no edital que a privatização não foi submetida a aprovação das Casas Legislativas ferindo frontalmente a legislação que regula a matéria, desrespeitando direcionando já ditado pelo STF, ficando impugnada nesse particular.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, uma vez que a Lei 9.491/97 equivale à autorização legislativa prévia para processos de desestatização, entendimento este que é historicamente respaldado pela jurisprudência pacífica do STF, valendo destacar o julgamento da ADI 3.577/DF, Min. Rel. Dias Toffoli, Plenário, DJE 06/04/2020. No decisum ficou consignado que "não há necessidade de lei específica autorizando a desestatização de empresas, sendo suficiente a autorização legal genérica. Sendo assim, são constitucionais os incisos I, II e IV do art. 2º da Lei nº 9.491/97, os quais designam, de forma geral, as empresas que poderão ser desestatizadas."
28	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	Tema 7 - Abuso de discricionariedade e falta de informação técnicas para fins de desafetação dos bens móveis e imóveis da SPA. Falta de justificativa das diferenças do modelo de Private Landlord Port proposto e o adotado no único paradigma da Austrália, onde a desestatização redundou em piora dos preços e ambiente de negócios com intensa judicialização e prejuízos para aquele país. Conforme justificativa apontada no edital de desestatização, pretende-se a adoção de um modelo de desestatização da Autoridade Portuária de Santos (SPA) mediante modelo de Private Landlord Port que redundou em enorme fracasso na Austrália. O edital desestatiza a SPA mediante estratégias de transferência para terceiros do domínio de todas, repito, TODAS as unidades operacionais e os estabelecimentos integrantes do seu patrimônio, os direitos e as participações, diretas ou indiretas, em outras sociedades . O nível da discricionariedade pretendida em tal processo de desinvestimento pode colocar em xeque a própria existência da empresa estatal como uma entidade autônoma, sem que tenha havido sua extinção formal por lei. No caso não houve adequada avaliação para fins de desafetação dos seus bens móveis e imóveis vinculados à própria continuidade de tais serviços. Todas as variáveis em jogo indicam haver sérias desconformidades jurídicas nessa busca desenfreada pelo desinvestimento genérico com a alienação in totum de ativos da empresa estatal. Obviamente não são admissíveis tais estratégias, ainda que se invoque argumentos de discricionariedade técnica , já que não há fundamento técnico que se justifique em si mesmo. Ou seja, mesmo o discurso econômico, pretensamente científico, é um discurso aberto/ poroso ao controle de terceiros interessados. Some-se a isso o influxo indispensável da legalidade, que não pode ser preterida por disposição de vontade do Chefe do Executivo em seus decretos, os quais são, por definição, inferiores e adstritos às leis que lhes regem. Em raciocínio limitrofe, se há liberdade para analisar subjetivamente ? conveniência e oportunidade, não se está a cumprir - de forma objetiva e motivada - regras técnicas que balizariam a adoção de determinada conduta na liberação do fluxo de pagamentos das despesas obrigatórias ou no programa de desinvestimento das empresas estatais. Os decretos de contingenciamento e de desinvestimento das empresas estatais não são, nem podem ser cheques em branco . Se for admitido o modelo de desestatização adotado para a SPA do Porto de Santos com tamanha discricionariedade, certamente nos deixaremos governar por autoridades econômicas que negam cumprimento à Constituição, a pretexto de estarem amparadas por decretos, de forma que fica impugnado o edital por falta de informação técnicas para fins de desafetação dos bens móveis e imóveis da SPA e pela falta de justificativa das diferenças do modelo de Private Landlord Port proposto e o adotado no único paradigma da Austrália, onde a desestatização redundou em piora dos preços e ambiente de negócios com intensa judicialização e prejuízos para aquele país, havendo nítido abuso no ato discricionário.	A Antaq agradece sua participação e informa que o processo em consulta atendeu aos princípios constitucionais da legalidade e da motivação. Ademais, o modelo sugerido para desestatização do Porto Organizado de Santos/SP não é igual ao modelo australiano, conforme demonstrado no Ato Justificatório (NOTA TÉCNICA Nº 4/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA) disponibilizado junto aos demais documentos da consulta pública.
29	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do Edital.	Tema 8 - Ofensa as regras da Lei Aduz o edital de Leilão para desestatização da SPA que: A gestão do plano de previdência complementar patrocinado pela companhia é responsabilidade do Portus - Instituto de Seguridade Social, que administra um único plano de benefício - Plano de Benefício Portus 1 PBP1, estruturado na modalidade de Benefício Definido - BD, inscrito no Cadastro Nacional de Planos de Benefício - CNPB da Previc sob o nº 19.780.055-29 e patrocinado por 14 empresas, dentre as quais 13 de natureza pública (08 federais, 04 estaduais e 01 municipal) e 01 de direito privado (próprio Portus), sob intervenção federal decretada pela Diretoria Colegiada da Superintendência Nacional da Previdência Complementar - Previc, em 22 de agosto de 2011, por meio da Portaria nº 459, publicada no Diário Oficial da União - DOU de 23 de agosto de 2011. O plano possui 4.471 participantes, sendo 2.511 aposentados, 1.583 pensionistas e 377 participantes ativos, e encontra-se fechado para novas adesões desde 2011. Os passivos referentes ao plano em 30 de junho de 2020 que totalizam R\$ 908,3 milhões, sendo R\$ 34,7 milhões registrados no curto prazo e R\$ 873,6 milhões no longo prazo, encontram-se segregados da seguinte forma: (i) Contribuição mensal: representa o saldo mensal devido ao Portus, que será pago no mês subsequente. O saldo reportado foi de R\$ 3,0 milhões. (ii) Provisão do déficit atuarial: refere-se as obrigações da companhia com os benefícios pós-emprego mantidos aos ex-funcionários, calculada de acordo com a norma contábil CPC nº 33, por empresa contratada pela patrocinadora (Rodarte Nogueira). O saldo reportado foi de R\$ 430,3 milhões. (iii) Termo de Compromisso Financeiro (TCF): termo firmado junto a Portus visando a solvência do PBP1 (Plano de Benefícios previdenciários Portus 1). Neste termo, a companhia assumiu a responsabilidade de arcar com o valor de R\$ 589,1 milhões, e efetuou o pagamento de R\$ 117,8 milhões em junho de 2020, referente à parcela inicial de saneamento do déficit atuarial. O saldo reportado foi de R\$ 475,0 milhões (equivalente aos 80% restantes), e será pago em 180 parcelas mensais. Ou seja, a SPA tem compromissos de ordem previdenciária expressivos. A Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997 (DOU 10.09.1997 - Rep. DOU 11.09.1997) que regulamente e altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização prevê: Art. 11. Para salvaguarda do conhecimento público das condições em que se processará a alienação do controle acionário da empresa, inclusive instituição financeira incluída no Programa Nacional de Desestatização, assim como de sua situação econômica, financeira e operacional, será dada ampla divulgação das informações necessárias, mediante a publicação de edital, no Diário Oficial da União e em jornais de notória circulação nacional, do qual constarão, pelo menos, os seguintes elementos: a) justificativa da privatização, indicando o percentual do capital social da empresa a ser alienado; b) data e ato que determinou a constituição da empresa originariamente estatal ou, se estatizada, data, ato e motivos que determinaram sua estatização; c) passivo das sociedades de curto e de longo prazo; d) situação econômico-financeira da sociedade, especificando lucros ou prejuízos, endividamento interno e externo, nos cinco últimos exercícios; e) pagamento de dividendos à União ou a sociedades por essa controladas direta ou indiretamente, e aporte de recursos à conta capital, providos direta ou indiretamente pela União, nos últimos quinze anos; f) sumários dos estudos de avaliação; g) critério de fixação do valor de alienação, com base nos estudos de avaliação; h) modelagem de venda e valor mínimo da participação a ser alienada; i) a indicação, se for o caso, de que será criada ação de classe especial e os poderes nela compreendidos. Art. 13. Observados os privilégios legais, o titular dos recursos oriundos da venda de ações ou de bens deverá utilizá-los, prioritariamente, na quitação de suas dívidas vencidas e vincendas perante a União. Ora, sendo atualmente a União Federal garantidora dos compromissos e dívidas efetuadas para manutenção do Fundo de Pensão não há razão para que os valores relacionados a desestatização não sejam quitados antecipadamente com os frutos decorrentes do leilão, na justa medida que a alteração da estrutura jurídica não pode afetar o cumprimento desses contratos. Dessa forma, fica impugnado o edital que transfere uma dívida da SPA com aval da União Federal para a iniciativa privada, com grave prejuízo aos integrantes do Fundo de Pensão.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que essa sugestão não será acatada. Destaca-se que a SPA permanecerá operacional e responsável pelas obrigações assumidas, incluindo aquelas decorrentes do seu papel de patrocinadora do fundo de previdência complementar. A transferência do controle da Companhia não altera as obrigações assumidas pela empresa.

30	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	Tema 9 - Violação ao Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998 O Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998 (DOU 18.05.1998) que regulamenta a Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Programa Nacional de Desestatização e dá outras providências, exige quanto aos débitos previdenciários: Art. 51. Os adquirentes de ações representativas do controle acionário obrigar-se-ão, expressamente, a: I - fazer com que a sociedade desestatizada realize os investimentos necessários e vinculados à recuperação ou preservação do meio ambiente; II - liquidar as multas e demais penalidades cominadas à sociedade desestatizada, por infração à legislação do meio ambiente, consideradas na fixação do preço mínimo de alienação. Parágrafo único. Caberá aos órgãos ambientais competentes exigir e acompanhar o cumprimento das obrigações previstas neste artigo. Não há qualquer menção no edital da necessidade de realizar os investimentos necessários à recuperação ou preservação do meio ambiente, muito menos levantamento acerca das multas e demais penalidades já aplicadas a SPA que deverão ser liquidadas, ficando impugnado no particular.	A Antaq agrade a sua participação e informa que na minuta do contrato de concessão há diversos itens que estabelecem obrigações ao concessionário de atendimento às normas relacionadas ao Meio Ambiente, bem como atribui ao parceiro privado a responsabilidade de recuperação, remediação e gerenciamento de Passivos Ambientais relacionados ao Porto Organizado, os quais foram mapeados no relatório de Avaliação Socioambiental SPA.
31	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	Tema 10 - Violação ao Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998 O Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998 (DOU 18.05.1998) que regulamenta a Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Programa Nacional de Desestatização e dá outras providências, exige quanto aos débitos previdenciários: Seção VIII - Da Questão Previdenciária Art. 53. Os adquirentes de ações representativas do controle acionário comprometer-se-ão a fazer com que a sociedade desestatizada satisfaça, prontamente, as obrigações de natureza previdenciária. Parágrafo único. Caberá aos órgãos previdenciários competentes exigir e acompanhar o cumprimento das obrigações previstas neste artigo. Não há qualquer menção no edital da necessidade de pronta quitação da dívida previdenciária do PORTUS, de forma que o edital cria uma situação de precariedade de direitos inacreditável, não destina os valores da venda para quitação imediata da dívida e muito menos exige, como determina a lei, ficando impugnado no particular.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que essa sugestão não será acatada, uma vez que não há necessidade de cláusula de manutenção de contribuições para o Fundo de Previdência Complementar dos assistidos, pois a SPA permanecerá operacional e responsável pelas obrigações assumidas, incluindo aquelas decorrentes do seu papel de patrocinadora do fundo de previdência complementar. A transferência do controle da Companhia não altera as obrigações assumidas pela empresa.
32	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do Edital.	Tema 11 - Guarda Portuária. Questionamentos sobre sua inserção no novo modelo de exploração do porto. A GUARDA PORTUÁRIA tem previsão no artigo 17 da Lei 12.815/13 e regulamentação pela Portaria SEPPR nº 350, de 01.10.2014, DOU de 02.10.2014, que dispõe sobre organização e as ações de formação, aperfeiçoamento e capacitação específica e continuada da guarda portuária. Segundo o modelo adotado atualmente a concessionária deve observar, permanentemente, o disposto no presente Contrato de Concessão que dispõe: A concessionária deve observar, permanentemente, o disposto no presente Contrato de Concessão, as normas estabelecidas pela ANTAQ e outras obrigações constantes da regulamentação aplicável. No item 16.3.5. Fiscalizar os Operadores Portuários, os Exploradores de Instalações Portuárias e os Usuários relativamente ao cumprimento das normas operacionais, de segurança e de exploração de áreas do Porto Organizado, em especial do REP e do PDZ, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente; No item 16.3.16. Zelar por e incentivar a adoção das melhores práticas de saúde ocupacional, segurança operacional e meio ambiente nos serviços desempenhados dentro da Área do Porto Organizado, especialmente no desempenho das Atividades sob sua responsabilidade, bem como organizar, proteger, preservar e prover ambiente seguro para a exploração do Porto Organizado; No item 16.3.22 Sob coordenação da Autoridade Aduaneira 16.3.22.1. Organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas. E ainda no item 16.3.32. A Concessionária deverá tomar todas as medidas razoáveis e cooperar plenamente com o Poder Concedente e com a ANTAQ para que as Atividades objeto da Concessão continuem a ser prestadas ininterruptamente, buscando prevenir e mitigar qualquer inconveniência ou risco à saúde ou segurança dos Usuários e dos funcionários do Porto Organizado e da ANTAQ Considerando que o projeto de desestatização apresentado foi elaborado, inclusive em seus prognósticos financeiros, prevendo a terceirização da vigilância a partir do 13º mês da concessão; Considerando ainda que o Porto Organizado de Santos não constitui um condomínio fechado e abrange áreas públicas sob jurisdição federal; Considerando que atualmente as exigências determinadas em leis e que constam da minuta de contrato são cumpridas integralmente pela Autoridade Portuária através da sua Guarda; Considerando que no Porto de Santos, diferentemente da maioria, se não da totalidade dos outros Portos do Brasil, a Guarda Portuária possui atribuições fundamentais à fluidez das operações portuárias, por exercer o poder de polícia de trânsito, destacamos os dados do relatório de ações da Gerência da Operação da Guarda Portuária-GEROP do Porto de Santos do ano de 2021 (disponibilizado aos integrantes da Superintendência da Guarda Portuária na intranet da SPA) conforme elencado a seguir: I - Sinalização de trânsito: Foram realizadas, ao longo do ano de 2021, 261 substituições/implementações de placas de sinalização de trânsito, além da manutenção da sinalização horizontal, como a pintura de faixas de pedestres, pintura da ciclovia, pintura das guias de calçadas, marcas de canalização viárias entre outras, solicitadas pelo Setor de Trânsito da Guarda Portuária e executadas sob sua supervisão. Por se tratar de áreas públicas, levantamos algumas questões: 1. Qual a previsão do quantitativo de funcionários destacados para a vigilância e segurança do porto organizado no modelo de desestatização? 2. De que modo uma vigilância privada irá organizar, proteger e prover ambiente seguro nas ações de Instalação de Placas de sinalização e pintura de solo em vias públicas? 3. Ou, na impossibilidade (como presumimos) de uma ação de um ente privado, quem seria o responsável por tal serviço? 4. Quais os custos ou ações necessárias para um possível convênio com algum órgão público que possa realizar as tarefas elencadas acima e que hoje são de responsabilidade da Guarda Portuária? 5. E, por fim, por qual motivo tais custos ou ações supostas (diante da impossibilidade legal de um ente privado exercer tal atividade em vias públicas) não estão previstas no atual contrato de concessão? II - Autuações: Foram lavrados pelos agentes de trânsito da Guarda Portuária, no ano de 2021, 5.847 autos de infração de trânsito, sendo 4.221 na Margem Direita (Santos) e 1.626 na Margem Esquerda (Guarujá), a fim de garantir o cumprimento da legislação vigente e a segurança nas vias do Porto Organizado de Santos. Por se tratar de áreas públicas, levantamos algumas questões: 6. É possível para uma vigilância privada estabelecer convênio de trânsito? 7. Como exercerá a fiscalização dos Operadores Portuários, os Exploradores de Instalações Portuárias e os Usuários relativamente ao cumprimento das normas de trânsito sem uma Guarda Portuária com poder de polícia de trânsito?	A Antaq agradece a participação e informa o entendimento geral sobre o tema - atualizado pela Portaria MINFRA nº 84/2021, a qual revogou a Portaria GM/SEP nº 350, de 01.10.2014: 1. A Lei nº 12.815/13 trouxe passo definitivo para a possibilidade de modernização dos portos públicos, aprofundando a alteração que a Lei nº 8.630/93 já havia iniciado ao expurgar a operação portuária das competências das autoridades portuárias. 2. A nova Lei dos Portos deixa claro o papel da Autoridade Portuária como gestora de uma universalidade de bens, delimitados pela poligonal do porto organizado, afetos aos serviços portuários, responsável, portanto, 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 CF/88. 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) seguem 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 exercerão o Poder de Polícia, portanto. 6. Note-se, nesse sentido, que a Portaria nº 84/21 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 17 e 18 (Deveres do Poder Concedente e Deveres da ANTAQ, respectivamente). 8. A concessionária manterá, quando possível, relacionamento com os agentes presentes no Porto Organizado ou com outros entes que se façam necessários para cumprir suas competências definidas no contrato de concessão, notadamente na Cláusula 16, podendo fiscalizar os aspectos que estiverem sob sua gestão. 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/Antaq no caso do Transporte Aquaviário), vigilância sanitária, etc.

33	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do Edital.	<p>Tema 11 - Guarda Portuária. Questionamentos sobre sua inserção no novo modelo de exploração do porto. (continuação) 8. No cenário de uma vigilância privada sem convênio de trânsito e sem poder de polícia de trânsito, como poderá zelar pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente? 9. Ainda na situação acima, como organizará, protegerá, preservará e proverá ambiente seguro nas vias públicas do Porto Organizado? 10. Nos estudos elaborados como esta questão foi tratada? 11. Estabelecerá o futuro concessionário convênio com o órgão de trânsito do Município? É possível isto a um ente privado? E no caso afirmativo, como poderá garantir os deveres constantes do contrato de concessão? 12. Na hipótese levantada acima, por se tratar de uma área de jurisdição federal, na qual incluem questões de Segurança Pública (acesso para o tráfico de drogas, contrabando, descaminhos etc.), além do órgão de trânsito será também designada uma força pública armada para a vigilância e segurança destas áreas do Porto Organizado e dos próprios agentes de trânsito que estarão desarmados? 13. No caso de uma resposta afirmativa ao questionamento anterior, quais forças públicas serão convocadas? 14. Que tipo de convênio será estabelecido (pois são deveres da concessionária) com tais forças de segurança pública? 15. É possível estabelecer convênios com tais forças públicas? 16. Na hipótese acima qual o custo para os órgãos de Estado e qual a responsabilidade do concessionário? 17. Por se tratar de uma área de jurisdição federal, na qual incluem questões de Segurança Nacional, algum estudo de Análise de Riscos foi efetuado nesse cenário? 18. E, se afirmativo, onde estão tais estudos e quais implicações para o Plano de Segurança Pública Portuária do Porto de Santos? 19. E, por fim, por qual motivo tais riscos, situações, custos ou ações não estão previstas no atual contrato de concessão? III - Autorizações Especiais de Trânsito: A implementação das Autorizações Especiais de Trânsito-AET's estabeleceu o regramento para circulação e/ou transporte de veículos, cargas e equipamentos que possam perturbar, interromper e/ou ameaçar a segurança da circulação nas vias nos limites do Porto Organizado de Santos, por excederem os limites de peso e/ou dimensões estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. A emissão da AET e fiscalização referente ao tráfego destes veículos no Porto Organizado de Santos é efetuada pela Guarda Portuária. A AET no Porto de Santos foi instituída pela Norma da Autoridade Portuária GEROP.OPR.001, de 28/06/2021. 20. Terá um ente privado competência legal para tal atividade? 21. No caso afirmativo, como se dará tal fiscalização, sendo que no caso de não cumprimento das normas o veículo deve ser abordado e autuado? 22. Cabe aqui os mesmos questionamentos feitos nas questões de número 12 a 21. IV- Escoltas: Dependendo das dimensões do veículo e da necessidade de intervenção no trânsito, algumas das AET's são emitidas com a obrigatoriedade de escolta da Guarda Portuária na área do Porto Organizado, conforme análise do Setor de Trânsito da Guarda Portuária. 23. Os mesmos questionamentos feitos nas questões de número 12 a 21 se aplicam aqui. V - Pavimentação: foram realizadas aproximadamente 120 intervenções para reparos, incluindo as vias da Margem esquerda e a Ilha Barnabé, com o apoio das equipes da Guarda Portuária. 24. Os mesmos questionamentos feitos nas questões de número 12 a 21 se aplicam aqui. Destacamos que, segundo o relatório de Gestão da Autoridade Portuária do ano de 2020, A atuação e orientação da Guarda Portuária no trânsito, bem como a contínua melhoria da sinalização viária vertical e horizontal, colaborou para uma redução significativa no número de acidentes registrados pela Guarda Portuária. Houve uma redução na ordem de 42,28%, passando de 298 acidentes registrados em 2019 para 172 acidentes registrados durante o ano de 2020. 25. Os mesmos questionamentos feitos nas questões de número 12 a 21 se aplicam aqui. 26. De que modo será garantida a eficiência de tais serviços, sendo que como ente privado não o poderá realizar, contudo, é de sua responsabilidade. Ainda que seja possível delegar ao poder público algo que está sendo colocado como obrigação de um ente privado, como terá o controle das ações? VI - Fiscalização: Em todos os postos de serviço da Guarda Portuária foram adotados procedimentos de fiscalização mais rígidos referentes ao estado de conservação dos veículos, aos certificados de inspeção veicular (CIV e CIPP) e ao curso de movimentação de produtos perigosos (MOPP) com o intuito de evitar acidentes de trânsito com prejuízos ao meio ambiente. 27. Por se tratar de ações restritas ao Estado, uma vigilância privada não poderá exercer tais atividades. Diante disso, alguma análise de risco foi realizada para verificar o impacto da falta de tal atividade? 28. Se a resposta acima for afirmativa, onde está este estudo</p>	<p>A Antaq agradece a participação e informa o entendimento geral sobre o tema - atualizado pela Portaria MINFRA nº 84/2021, a qual revogou a Portaria GM/SEP nº 350, de 01.10.2014:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A Lei nº 12.815/13 trouxe passo definitivo para a possibilidade de modernização dos portos públicos, aprofundando a alteração que a Lei nº 8.630/93 já havia iniciado ao expurgar a operação portuária das competências das autoridades portuárias. 2. A nova Lei dos Portos deixa claro o papel da Autoridade Portuária como gestora de uma universalidade de bens, delimitados pela poligonal do porto organizado, afetos aos serviços portuários, responsável, portanto, 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 CF/88. 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) seguem 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 exercerão o Poder de Polícia, portanto. 6. Note-se, nesse sentido, que a Portaria nº 84/21 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 17 e 18 (Deveres do Poder Concedente e Deveres da ANTAQ, respectivamente). 8. A concessionária manterá, quando possível, relacionamento com os agentes presentes no Porto Organizado ou com outros entes que se façam necessários para cumprir suas competências definidas no contrato de concessão, notadamente na Cláusula 16, podendo fiscalizar os aspectos que estiverem sob sua gestão. <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/Antaq no caso do Transporte Aquaviário), vigilância sanitária, etc.</p>
34	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do Edital.	<p>Tema 11 - Guarda Portuária. Questionamentos sobre sua inserção no novo modelo de exploração do porto. (continuação) 29. Se negativa, de que modo o futuro concessionário realizará ações de fiscalização visando evitar acidentes de trânsito com consequências ao meio ambiente e outros, considerando que os mais diversos tipos de cargas perigosas circulam pelo porto? VII - Fluxo de Veículos O fluxo de caminhões pelas vias públicas do Porto é da ordem de 7 mil veículos/dia, sendo que nos meses de safra temos 10 mil veículos/dia, que competem a mesma via com diversos outros veículos, inclusive de particulares que não estão relacionados com a atividade portuária. Toda o monitoramento das vias é realizado pelo CCCOM da Guarda Portuária, assim como pelas Viaturas que estão 24 horas por dia nestas vias. Graças a este trabalho o Porto de Santos têm conseguido manter a fluidez necessária nestas vias e o Porto vêm batendo recordes todos os anos. 30. Os mesmos questionamentos feitos nas questões de número 12 a 21 se aplicam aqui. VIII - Policiamento Segundo dados do relatório de ações da GEROP de 2021, A Guarda Portuária realizou em 2021 7.869 atendimentos, cerca de 21 atendimentos por dia, com tempo resposta médio de 15 minutos para cada chamado, sendo que aproximadamente 40% destes acionamentos foram realizados por terminais. Quanto a natureza destes atendimentos, cerca de 80% foram de caráter operacional e apenas 23% dos atendimentos gerou registro de ocorrência, sendo que o restante dos casos foi resolvido com a ação de presença da Guarda Portuária. Tais atendimentos são realizados em sua maioria em áreas públicas, sendo eles relacionados a irregularidades operacionais, danos, acidentes de trânsito, operações de apoio, sinistros, furtos, mal súbito, poluição do meio ambiente, extravio, acidente de trabalho, infrações de trânsito, roubo, paralisação de operação, tráfico de entorpecentes, manifestação pública etc. Ocorrências No ano de 2021 foram registradas 1.833 ocorrências pela Guarda Portuária, segundo dados do relatório de ações da GEROP de 2021. Detenção e condução de infratores Segundo dados do relatório de ações da GEROP de 2021, 100 pessoas foram conduzidas à autoridade policial pela Guarda Portuária pelo cometimento de diversos delitos como furto, roubo, embriaguez aparente ao volante, ameaça, adulteração de cargas etc. durante o ano. 31. Quem realizaria as atribuições de Policiamento mencionadas acima em um cenário de desestatização, considerando-se que o porto é uma área de jurisdição federal e que as atribuições descritas são inerentes ao poder público (Poder de Polícia)? 32. Na hipótese da delegação de responsabilidade a algum outro órgão de Estado, a concessionária estará isenta de tal responsabilidade? 33. Se sim à afirmativa acima, o contrato de concessão deverá ser modificado? 34. Por qual motivo, após a realização de amplos estudos não foram previstas tais situações? 35. Na hipótese da delegação de tal dever à Polícia Federal, ela foi consultada? 36. Ainda na hipótese acima, exercerá ela policiamento ostensivo nas áreas do Porto Organizado? 37. Na hipótese acima, é lícito um órgão público exercer serviço a um ente particular? 38. Ainda na hipótese acima, terá a Polícia Federal efetivo suficiente para a realização de tal tarefa? Qual será o custo disso ao Estado? 39. Na hipótese de transferência à Polícia Militar de São Paulo se aplicam os mesmos questionamentos acima: A PM de São Paulo foi consultada? Poderá exercer tal atividade em uma área pública sob a responsabilidade delegada a um ente privado? Terá efetivo suficiente? Prestará o atendimento com a mesma eficiência da Guarda Portuária? Qual o custo disso ao Estado? 40. Nas hipóteses acima, de que modo (sendo dever da concessionária) poderá o futuro concessionário garantir a efetividade e eficiência de tais ações? 41. Algum estudo de Análise de Riscos foi efetuado nesse cenário? 42. E, se afirmativo, onde estão tais estudos e quais implicações para o Plano de Segurança Pública Portuária do Porto de Santos? 43. E, por fim, por qual motivo tais riscos, situações, custos ou ações não estão previstas no atual contrato de concessão? IX - Patrulhamento Marítimo Segundo dados do relatório de ações da GEROP de 2021, o Patrulhamento Marítimo da Guarda Portuária do Porto de Santos participou de 66 operações de fiscalização, 13 simulados e 4 escoltas durante o ano de 2021. O Patrulhamento Marítimo participou de várias operações conjuntas com outros órgãos públicos e instituições de segurança (Marinha do Brasil, Polícia Federal, IBAMA, ANTAQ, Receita Federal, Polícia Militar entre outros), dentre as quais destacamos: OPERAÇÃO DESCARTE , OPERAÇÃO SANTOS III e OPERAÇÃO ÁGATA. Importante destacar que a FISCALIZAÇÃO MARÍTIMA DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS é efetuada exclusivamente pela Guarda Portuária.</p>	<p>A Antaq agradece a participação e informa o entendimento geral sobre o tema - atualizado pela Portaria MINFRA nº 84/2021, a qual revogou a Portaria GM/SEP nº 350, de 01.10.2014:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A Lei nº 12.815/13 trouxe passo definitivo para a possibilidade de modernização dos portos públicos, aprofundando a alteração que a Lei nº 8.630/93 já havia iniciado ao expurgar a operação portuária das competências das autoridades portuárias. 2. A nova Lei dos Portos deixa claro o papel da Autoridade Portuária como gestora de uma universalidade de bens, delimitados pela poligonal do porto organizado, afetos aos serviços portuários, responsável, portanto, 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 CF/88. 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) seguem 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 exercerão o Poder de Polícia, portanto. 6. Note-se, nesse sentido, que a Portaria nº 84/21 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 17 e 18 (Deveres do Poder Concedente e Deveres da ANTAQ, respectivamente). 8. A concessionária manterá, quando possível, relacionamento com os agentes presentes no Porto Organizado ou com outros entes que se façam necessários para cumprir suas competências definidas no contrato de concessão, notadamente na Cláusula 16, podendo fiscalizar os aspectos que estiverem sob sua gestão. <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/Antaq no caso do Transporte Aquaviário), vigilância sanitária, etc.</p>

35	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do Edital.	Tema 11 - Guarda Portuária. Questionamentos sobre sua inserção no novo modelo de exploração do porto. (continuação) 44. Incluem-se aqui todos os outros questionamentos feitos acima, na perspectiva de uma vigilância privada sem poder de polícia. Quem efetuará as funções de Patrulhamento Marítimo voltado à fiscalização das operações na área do Porto Organizado, considerando-se que o porto é uma área de jurisdição federal e que as atribuições descritas são inerentes ao poder público (poder de polícia)? 45. Com relação à Polícia Federal aplicam-se aqui os questionamentos feitos nas questões de 36 a 39. 46. Na hipótese de transferência à Polícia Militar de São Paulo se aplicam os mesmos questionamentos acima: A PM de São Paulo foi consultada? Poderá exercer tal atividade em uma área pública sob a responsabilidade delegada a um ente privado? Qual efetivo fixo será destinado às operações no porto? Qual o custo disso ao Estado? 47. Nas hipóteses em que o modo (sendo dever da concessionária) poderá o futuro concessionário garantir a efetividade e eficiência de tais ações? 48. Algum estudo de Análise de Riscos foi efetuado nesse cenário? 49. E, se afirmativo, onde estão tais estudos e quais implicações para o Plano de Segurança Pública Portuária do Porto de Santos? 50. E, por fim, por qual motivo tais riscos, situações, custos ou ações não estão previstas no atual contrato de concessão? X - Brigada de Incêndio Segundo o relatório de gestão do ano de 2020 da SPA, publicado em http://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/RA2020-com-links.pdf , a Guarda Portuária atuou no combate a 17 incêndios na área do Porto Organizado, participou de 6 simulados e treinamentos, apoiou o Corpo de Bombeiros em 4 incêndios na área do município e participou de 1 operação de apoio às operações portuárias e 1 força tarefa, além de integrar o Plano de Ajuda Mútua do Porto. 51. Considerando-se que uma parte destes eventos ocorrem em área pública, que continuará sendo pública mesmo após uma eventual privatização da SPA se concretizar, o Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo foi instado a se manifestar acerca do impacto que a ausência de atuação da Guarda Portuária do Porto de Santos como órgão público causará na Baixada Santista? XI - Credenciamento e LGPD Segundo o relatório de gestão da SPA de 2020, foram emitidas 10.664 credenciais eletrônicas pela Companhia em 2020. Enquanto membro operacional do SUSP, entende-se que a Lei nº 1.709, de 14 de agosto de 2018, Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), não se aplicaria aos dados pessoais obtidos pela Guarda Portuária para a confecção das mencionadas credenciais, conforme exceção prevista em seu artigo 4º. O credenciamento de usuários para acesso às áreas restritas e/ou controladas do Porto Organizado são efetuados pela Autoridade Portuária (Guarda Portuária), em conformidade com a Portaria 200, de 13 de abril de 2011, da Alfândega da Receita Federal do Brasil no Porto de Santos. Todo o processo é efetuado pela Guarda Portuária, seguindo as diretrizes da Alfândega da Receita Federal, em uma atuação sinérgica e de longa data. 52. A Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos foi consultada sobre a realização do credenciamento de usuários por uma administração do porto privada? 53. Os impactos da aplicação da LGPD no tratamento dos dados para credenciamento para acesso ao setor privado por uma empresa privada foram considerados? XII - SUSP E CTB A Guarda Portuária está inserida como integrante operacional do Sistema Único de Segurança Pública-SUSP (Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018) e participa ativamente de diversas ações conjuntas com a Polícia e Receita Federal. A Autoridade Portuária está inserida no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro 1997). 54. O impacto de uma Autoridade Portuária/Guarda Portuária privada, sem poder de polícia, e impossibilitada de atuar no trânsito e participar das ações conjuntas aos demais órgãos públicos de segurança foi devidamente considerado nos estudos para a desestatização? Se sim, onde se encontram? XII - CÔRTEX A Guarda Portuária de Santos recentemente passou a integrar o sistema federal de inteligência (CÔRTEX). O sistema possui diversas ferramentas valiosas na atuação da Guarda Portuária na Segurança Pública Portuária. Uma Guarda Portuária Privada não poderá ter acesso a tal ferramenta. 55. Os impactos da indisponibilidade desta valiosa ferramenta para a segurança portuária foram considerados no cenário da privatização da Autoridade Portuária de Santos? XII - DECRETO Nº 8.033, DE 27 DE JUNHO DE 2013 O Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, define como competências da Antaq e da Autoridade Portuária: Art. 3º Sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica, compete à Antaq: IV - arbitrar, em grau de recurso, os conflitos entre agentes que atuem no porto organizado, ressalvadas as competências das demais autoridades públicas;	A Antaq agradece a participação e informa o entendimento geral sobre o tema - atualizado pela Portaria MINFRA nº 84/2021, a qual revogou a Portaria GM/SEP nº 350, de 01.10.2014: 1. A Lei nº 12.815/13 trouxe passo definitivo para a possibilidade de modernização dos portos públicos, aprofundando a alteração que a Lei nº 8.630/93 já havia iniciado ao expurgar a operação portuária das competências das autoridades portuárias. 2. A nova Lei dos Portos deixa claro o papel da Autoridade Portuária como gestora de uma universalidade de bens, delimitados pela poligonal do porto organizado, afetos aos serviços portuários, responsável, portanto, 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 CF/88. 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) seguem 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 exercerão o Poder de Polícia, portanto. 6. Note-se, nesse sentido, que a Portaria nº 84/21 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 17 e 18 (Deveres do Poder Concedente e Deveres da ANTAQ, respectivamente). 8. A concessionária manterá, quando possível, relacionamento com os agentes presentes no Porto Organizado ou com outros entes que se façam necessários para cumprir suas competências definidas no contrato de concessão, notadamente na Cláusula 16, podendo fiscalizar os aspectos que estiverem sob sua gestão. 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/Antaq no caso do Transporte Aquaviário), vigilância sanitária, etc.
36	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do Edital.	Tema 11 - Guarda Portuária. Questionamentos sobre sua inserção no novo modelo de exploração do porto. (continuação) Art. 4º Sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica, compete à administração do porto: II - decidir sobre conflitos que envolvam agentes que atuam no porto organizado, ressalvadas as competências das demais autoridades públicas. Parágrafo único. Nas concessões de porto organizado, o contrato disciplinará a extensão e a forma do exercício das competências da administração do porto. 56. Os impactos que uma Administração Privada do Porto poderia causar na decisão imparcial sobre conflitos dos agentes que atuam no porto organizado foram devidamente estudados e apresentados? XIV - CONSULTA AOS ORGÃOS PÚBLICOS ENVOLVIDOS No cenário atual da privatização do Porto de Santos, a Guarda Portuária estaria sendo repassada ao setor privado, assim como as demais atribuições da Autoridade Portuária de Santos, sendo que todas as funções mais relevantes efetuadas pela Guarda Portuária, que são fundamentais às Operações e Segurança do Porto Organizado, são inerentes ao poder público. No Porto de Santos, uma Guarda Portuária sem o Poder de Polícia prejudicará a eficiência na prestação dos serviços, tanto no quesito de segurança, quanto operacional do porto. Considerando a importância das atividades exercidas atualmente pela Guarda Portuária do Porto de Santos, enquanto parte da Autoridade Portuária Pública, imprescindível para o cumprimento do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS), gostaríamos de saber se: 57. A Polícia Militar do Estado de São Paulo (Comando de Policiamento do Interior Seis - CPI-6) foi formalmente consultada sobre o impacto que a privatização dos serviços da Guarda Portuária no Porto de Santos causará em suas respectivas atribuições e no cenário portuário local como um todo? 58. O Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo (Comando de Policiamento do Interior Seis - CPI-6) foi formalmente consultada sobre o impacto que a privatização dos serviços da Guarda Portuária no Porto de Santos causará em suas respectivas atribuições e no cenário portuário local como um todo? 59. A Polícia Civil do Estado de São Paulo foi formalmente consultada sobre o impacto que a privatização dos serviços da Guarda Portuária no Porto de Santos causará em suas respectivas atribuições e no cenário portuário local como um todo? 60. A Polícia Federal (Delegacia da Polícia Federal de Santos) foi formalmente consultada sobre o impacto que a privatização dos serviços da Guarda Portuária no Porto de Santos causará em suas respectivas atribuições e no cenário portuário local como um todo? 61. A Marinha do Brasil (Capitânia dos Portos de São Paulo) foi formalmente consultada sobre o impacto que a privatização dos serviços da Guarda Portuária no Porto de Santos causará em suas respectivas atribuições e no cenário portuário local como um todo? 62. A Receita Federal (Delegacia da Receita Federal do Brasil em Santos) foi formalmente consultada sobre o impacto que a privatização dos serviços da Guarda Portuária no Porto de Santos causará em suas respectivas atribuições e no cenário portuário local como um todo? 63. A Prefeitura Municipal do Guarujá/Diretoria de Trânsito foi formalmente consultada sobre o impacto que a privatização dos serviços da Guarda Portuária no Porto de Santos causará em suas respectivas atribuições e no cenário portuário local como um todo? 64. A Prefeitura Municipal de Santos/ Companhia de Engenharia e Tráfego-CET foi formalmente consultada sobre o impacto que a privatização dos serviços da Guarda Portuária no Porto de Santos causará em suas respectivas atribuições e no cenário portuário local como um todo? 65. A ANTAQ SANTOS foi formalmente consultada sobre o impacto que a privatização dos serviços da Guarda Portuária no Porto de Santos causará em suas respectivas atribuições e no cenário portuário local como um todo? CONTRIBUIÇÕES 1. Por fim, caso tais órgãos não tenham sido consultados, como forma de contribuição sugerimos que o processo de consulta pública seja adiado e que tais órgãos sejam devidamente consultados. 2. Propomos também que na hipótese de adequação de uma Guarda Portuária sem o poder de polícia, que sejam providenciados estudos que tragam soluções aos problemas aqui apresentados, assim como a devida análise de riscos e custos envolvidos.	A Antaq agradece a participação e informa o entendimento geral sobre o tema - atualizado pela Portaria MINFRA nº 84/2021, a qual revogou a Portaria GM/SEP nº 350, de 01.10.2014: 1. A Lei nº 12.815/13 trouxe passo definitivo para a possibilidade de modernização dos portos públicos, aprofundando a alteração que a Lei nº 8.630/93 já havia iniciado ao expurgar a operação portuária das competências das autoridades portuárias. 2. A nova Lei dos Portos deixa claro o papel da Autoridade Portuária como gestora de uma universalidade de bens, delimitados pela poligonal do porto organizado, afetos aos serviços portuários, responsável, portanto, 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 CF/88. 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) seguem 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 exercerão o Poder de Polícia, portanto. 6. Note-se, nesse sentido, que a Portaria nº 84/21 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 17 e 18 (Deveres do Poder Concedente e Deveres da ANTAQ, respectivamente). 8. A concessionária manterá, quando possível, relacionamento com os agentes presentes no Porto Organizado ou com outros entes que se façam necessários para cumprir suas competências definidas no contrato de concessão, notadamente na Cláusula 16, podendo fiscalizar os aspectos que estiverem sob sua gestão. 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/Antaq no caso do Transporte Aquaviário), vigilância sanitária, etc.
37	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do Edital.	Tema 11 - Guarda Portuária. Questionamentos sobre sua inserção no novo modelo de exploração do porto. (continuação) 3. Como forma de ampliar o escopo da segurança portuária e considerando os diversos riscos à operação causados pelo tráfico internacional de Drogas - situação esta que poderia ser amenizada com o fortalecimento da Guarda Portuária, com a normatização de seus atos, ampliação de suas responsabilidades operacionais ostensivas e colaborativas com a Polícia e Receita Federal e a ampliação de sua capacidade fiscalizatória - sugerimos que o Ministério da Justiça seja consultado a fim de que se possa esclarecer de que modo um risco tão grave poderá ser dirimido, principalmente em um cenário no qual a Autoridade Portuária/Guarda Portuária estará ainda mais limitada nas funções que atualmente exerce. Questionamentos oriundos do Relatório de Avaliação Técnico-Operacional SPA Tomo III Segundo documentos apresentados para a consulta pública, o valor atual gasto com folha de pagamento da SPA é de 339.445 milhares de reais1 para o total de 977 funcionários. A previsão é de que o futuro concessionário tenha um custo total com a folha de pagamento no valor de 73.111.884 milhares de reais2 para o total de 294 funcionários próprios3. Considerando que o Porto de Santos possui complexidades que inexistem em outros portos no país, inclusive portos privados; Que dentro desta complexidade está o fato de o Porto de Santos estar situado não somente em área privada, mas em áreas públicas, incluindo vias de grande circulação de pessoas e veículos que não estão relacionados com a atividade portuária; Considerando que nos estudos e projeções feitas para o custo de folha de pagamento o total de funcionários próprios para a administração do Porto de Santos será de 294; Considerando que somente o setor da Guarda Portuária, que exerce o dever da Autoridade Portuária referente à segurança das operações, pessoas, bens e veículos do Porto, possui um efetivo total de 285 funcionários (considerado defasado) para cobrir uma área total atual de 393.395.131m2 - 24 horas por dia; Considerando que a atividade da Guarda Portuária é exercida dentro desta complexidade, ou seja, atuando tanto em ambientes restritos (área primária) quanto em ambientes externos (vias públicas), assim como atua na fiscalização do canal de navegação; Considerando que para a execução desse serviço a Guarda Portuária conta atualmente com 17 Vtrs, 4 Motos, 2 lanchas e 2 caminhões de bombeiro; Considerando que a previsão de custos com folha de pagamento exclui os funcionários da Guarda Portuária como funcionários próprios e desloca esta atividade para uma empresa terceirizada4; Considerando que a função de Guarda Portuário é uma função única, com CBO exclusivo e que não se assemelha à categoria de vigilantes, nem mesmo os que trabalham em aeroportos públicos ou privados (que possuem área de atuação em ambiente fechado e privado). 1 Relatório de Avaliação Técnico-Operacional SPA Tomo III - item 8.5 - transação operacional 2 Idem - Tabela 83 3 Idem pg. 116 4 Idem pg. 120	A Antaq agradece a participação e informa o entendimento geral sobre o tema - atualizado pela Portaria MINFRA nº 84/2021, a qual revogou a Portaria GM/SEP nº 350, de 01.10.2014: 1. A Lei nº 12.815/13 trouxe passo definitivo para a possibilidade de modernização dos portos públicos, aprofundando a alteração que a Lei nº 8.630/93 já havia iniciado ao expurgar a operação portuária das competências das autoridades portuárias. 2. A nova Lei dos Portos deixa claro o papel da Autoridade Portuária como gestora de uma universalidade de bens, delimitados pela poligonal do porto organizado, afetos aos serviços portuários, responsável, portanto, 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 CF/88. 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) seguem 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 exercerão o Poder de Polícia, portanto. 6. Note-se, nesse sentido, que a Portaria nº 84/21 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 17 e 18 (Deveres do Poder Concedente e Deveres da ANTAQ, respectivamente). 8. A concessionária manterá, quando possível, relacionamento com os agentes presentes no Porto Organizado ou com outros entes que se façam necessários para cumprir suas competências definidas no contrato de concessão, notadamente na Cláusula 16, podendo fiscalizar os aspectos que estiverem sob sua gestão. 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/Antaq no caso do Transporte Aquaviário), vigilância sanitária, etc.

38	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	PETICIONÁRIA: ASSOCIAÇÃO DE PARTICIPANTES DO PORTUS - APP, inscrita no CNPJ sob nº 66.504.085/0001-53, com sede na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves nº 365, no bairro do Macuco, de Santos/SP, CEP: 11.015-203, Tel: 13 3234-1788, neste ato representado estatutariamente por ODAIR AUGUSTO DE OLIVEIRA, presidente, a qual congrega mais de 4.000 participantes na Baixada Santista, isto sem mencionar seus de -pendentes.	Sem contribuição.
39	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	TEMAS: *Observância e respeito ao TERMO DE CONCILIAÇÃO nº 002/2020/CCAF/CGU/AGU-KSF (Processo nº 50000.015490/2020-79 da ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO, CON-SULTORIA-GERAL DA UNIÃO E CÂMARA DE CONCILIAÇÃO E ARBITRAGEM DA ADMINISTRAÇÃO FEDERAL - CCAF), de 30 de março de 2020, homologado, nos termos do Despacho nº 00252/2020/GAB/CGU/AGU, do Despacho nº 00125/2020/CCAF/CONC/CGU/AGU, e da Cota nº 00104/2020/CCAF/CONC/CGC/AGU-KSF, na forma do art. 36, inciso XII do Decreto nº 7.392/2010, c/c o art. 32, §3º da lei nº 13.140/2015; *afrenta aos princípios da legalidade, da boa-fé objetiva e publicidade; *violação ao Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998 que regulamenta a Lei nº 9.491, de 09 de dezembro de 1997.	Contribuição ininteligível.
40	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	Em face do disposto no edital de LEILÃO para a Desestatização da SPA, na Seção IX - Das Informações sobre a SPA, (b.1) Plano de Pensão Portus, frente às omissões detectadas temos a sugerir:	Sem contribuição.

41	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	1. fazer constar do edital que a concessionária vencedora do certamente licitatório respeitará todas as cláusulas constantes no pacto nacional, formalizado no TERMO DE CONCILIAÇÃO nº 002/2020/CCAF/CGU/AGU-KSF (Processo nº 50000.015490/2020-79 da ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO, CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO E CÂMARA DE CONCILIAÇÃO E ARBITRAGEM DA ADMINISTRAÇÃO FEDERAL), de 30 de março de 2020, homologado, nos termos do Despacho nº 00252/2020/GAB/CGU/AGU, do Despacho nº 00125/2020/CCAF/CONC/CGU/AGU, e da Cota nº 00104/2020/CCAF/CONC/CGC/AGU-KSF, assim como o TERMO DE ADESÃO, nos mesmos moldes e parâmetros estabelecidos. A APP - ASSOCIAÇÃO DE PARTICIPANTES DO PORTUS representa os interesses de mais de 4.000 (quatro mil) participantes ativos, assistidos e pensionistas do Instituto de Seguridade Social - PORTUS, fundo de pensão dos portuários sob intervenção federal. Em 30/03/2020 foi celebrado um acordo com a participação do próprio PORTUS, da Federação Nacional dos Portuários - FNP, de SINDICATOS, de ASSOCIAÇÕES, das PATROCINADORAS (Companhias Docas de vários estados da Federação e da SPA) e da própria UNIÃO FEDERAL - PREVIC e CÂMARA DE CONCILIAÇÃO E ARBITRA-GEM DA ADMINISTRAÇÃO FEDERAL - CCAF para evitar a liquidação do nosso fundo, com vigência de 15 (quinze) anos. Com esse ACORDO todos os envolvidos estão cumprindo suas obrigações, as garantias estão sendo respeitadas e sanções foram disciplinadas nos Termos de Compromisso Financeiro - TCF. Por tal razão, esta ASSOCIAÇÃO sugere que a omissão observada no edital, em questão, seja retificada com a respectiva inserção de que a concessionária vencedora respeitará todas as cláusulas constantes no pacto nacional supracitado, afinal o nosso PORTUS desempenha um papel social na vida de todos aqueles que contribuíram durante todo o exercício profissional para que na velhice tivessem um conforto.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que essa sugestão não será acatada, uma vez que não há necessidade de cláusula de manutenção de contribuições para o Fundo de Previdência Complementar dos assistidos, pois a SPA permanecerá operacional e responsável pelas obrigações assumidas, incluindo aquelas decorrentes do seu papel de patrocinadora do fundo de previdência complementar. A transferência do controle da Companhia não altera as obrigações assumidas pela empresa.
42	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	2. que a nova concessionária se responsabilize pelo acervo de ações judicializadas em favor e contra o PORTUS, respeitando as respectivas jurisdição e competência inerente a cada PATROCINADORA, de acordo com o artigo13 do Decreto nº 2.594/98 que regulamentou a Lei nº 9.2491/97;	A Antaq agradece sua contribuição e informa que essa sugestão não será acatada. Destaca-se que a SPA permanecerá operacional e responsável pelas obrigações assumidas, incluindo aquelas decorrentes do seu papel de patrocinadora do fundo de previdência complementar. A transferência do controle da Companhia não altera as obrigações assumidas pela empresa.
43	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	3. que a concessionária vencedora preserve o critério paritário determinado pela Lei Complementar nº 109, de 21 de maio de 2001;	A Antaq agradece sua contribuição e informa que essa sugestão não será acatada. Destaca-se que a SPA permanecerá operacional e responsável pelas obrigações assumidas, incluindo aquelas decorrentes do seu papel de patrocinadora do fundo de previdência complementar. A transferência do controle da Companhia não altera as obrigações assumidas pela empresa.

44	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	4. e, por fim, que seja disciplinado no edital a imediata quitação da dívida previdenciária da SPA para com o PORTUS, liquidação essa, proveniente de parte do preço apurado no leilão de concessão, com fulcro no artigo 53, da Seção VIII - Da Questão Previdenciária, c/c com o artigo 13, ambos do Decreto nº 2.594/98 que regulamentou a Lei nº 9.249/97.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que essa sugestão não será acatada. Destaca-se que a SPA permanecerá operacional e responsável pelas obrigações assumidas, incluindo aquelas decorrentes do seu papel de patrocinadora do fundo de previdência complementar. A transferência do controle da Companhia não altera as obrigações assumidas pela empresa.
45	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	Destarte, não se observa no EDITAL a devida atenção que o PORTUS merece, afinal, até o presente, a UNIÃO sempre atuou como fiel garantidora das obrigações para manutenção do instituto e de todos nós, mais, do que justo e certo que do preço apurado as obrigações e dívidas sejam liquidadas, considerando todos os participantes assistidos, pensionistas e aqueles que ainda não preencheram as condições de elegibilidade. RESUMINDO, TODOS OS DIREITOS E DEVERES INERENTES AO FUNDO DE PENSÃO - PORTUS DEVEM SER OBRIGATORIAMENTE RESPEITADOS.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que essa sugestão não será acatada. Destaca-se que a SPA permanecerá operacional e responsável pelas obrigações assumidas, incluindo aquelas decorrentes do seu papel de patrocinadora do fundo de previdência complementar. A transferência do controle da Companhia não altera as obrigações assumidas pela empresa.
46	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	Guarda Portuária. Questionamentos sobre sua inserção no novo modelo de exploração do porto.(continuação) Pergunta-se: 1 - Por ser o Porto de Santos um porto com especificidades únicas, sem parâmetros ou referências nacionais que o possam igualar, especialmente no quesito da segurança, com quais parâmetros ou referências foram realizados os estudos para a desestatização estipulando um valor de 11 milhões anuais com vigilância ? A que custos se referem este valor? 2 - Qual será o quantitativo de vigilantes necessários para cumprir com os deveres estabelecidos em contrato? 3 - Na estudo feito, quantos Guardas Portuários serão funcionários da APS e quantos serão terceirizados? 4 - Quantos e quais veículos e equipamentos foram orçados no estudo? 5 - Dentro do valor estipulado de 11 milhões a serem destinados a uma empresa terceirizada estão incluídos o aluguel de veículos, equipamentos de segurança (como armas, coletes etc.) e a manutenção constante dos mesmos? 6 - A terceirização da vigilância e nestas condições estão previstas na atual análise de Risco e no Plano de Segurança Portuária?	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que os parâmetros utilizados para a realização da estimativa de custos estão baseados em contratos privados celebrados com empresas especializadas em segurança portuária, incluso contratos vigentes na região de Santos. A estimativa configurou recursos similares aos disponíveis atualmente, o detalhamento pode ser verificado diretamente no Relatório correspondente, que será disponibilizado integralmente no Data Room do projeto. Toda e qualquer mudança relacionada ao tema que se decorra em função do projeto acarretará na necessidade de atualização dos documentos referidos.

47	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do Edital.	Guarda Portuária. Questionamentos sobre sua inserção no novo modelo de exploração do porto. (continuação) Questionamentos oriundos da Alocação de Riscos na Minuta de Contrato de Concessão do Porto de Santos. Considerando que a Concessionária deverá declarar: 21.3.1. Ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato de Concessão; e 21.3.2. Que os riscos foram levados em consideração na formulação da proposta no âmbito do Leilão. Considerando que está em trâmite no Supremo Tribunal Federal a ADPF 870 que trata da Terceirização da Guarda Portuária; Considerando que a premissa para a realização dos estudos, principalmente o de ordem econômica, foi realizada com a terceirização da segurança portuária; Considerando que a futura segurança privada atuará em uma área total de 393.395.131m2, incluindo vias públicas, área de fundeio e o canal de navegação, locais públicos; Considerando que a vigilância privada em locais públicos é uma novidade no ordenamento jurídico brasileiro; Considerando a possibilidade de o STF decidir pelo impedimento legal da terceirização da Guarda Portuária ou a confirmação da impossibilidade de um ente privado exercer funções de segurança e vigilância em área pública; Considerando que tal risco não está previsto na minuta do Contrato de Concessão; Pergunta-se: 1 - Na hipótese de o STF decidir pela impossibilidade da terceirização da Guarda Portuária, por não ser uma hipótese prevista e que poderá ser considerado como um risco ao sucesso do contrato, tal risco será assumido integral e exclusivamente pela Concessionária como estabelecido no item 21.1? 2 - No caso do item 21.1.4. Atraso no cumprimento dos cronogramas previstos neste Contrato de Concessão ou de outros prazos estabelecidos entre as Partes ao longo da vigência da Concessão e do item 21.1.7. Prestação inadequada das Atividades e descumprimento dos Indicadores de Desempenho, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 21.2.2 - considerando a hipótese da pergunta 1 e que tal situação gerará inevitavelmente atrasos (posto que o projeto de desestatização foi feito considerando a terceirização da Guarda Portuária) - continuará a concessionária a ser responsável por esse risco? 3 - No item 21.1.9. Erros, omissões ou variação dos custos estimados pela Concessionária para execução das Atividades e dos investimentos ; e no item 21.1.10. Erros, omissões ou variação de projeções ou premissas realizadas pela Concessionária, inclusive nos levantamentos que subsidiaram a apresentação de sua proposta no Leilão - Não deveria constar na Minuta de Contrato que os estudos oferecidos pelo poder concedente podem ser modificados a depender da decisão sobre a ADPF 870? 5 - Não deveria estar explícito na Minuta do Contrato que a alteração proposta de terceirização da Guarda Portuária deverá ser analisada pelos órgãos fiscalizadores do Estado (CESPORTOS E CONPORTOS), podendo a futura Concessionária perder a Declaração de Cumprimento atual? Ocasionalmente o risco apontado no item 21.1.13.: Obtenção, manutenção e renovação de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, incluindo os custos associados a tais medidas ? O mesmo se aplicando ao item 21.1.16. Atraso na emissão ou indeferimento de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão ? 6 - No item 21.1.38. - Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação e na regulamentação aplicáveis, nos casos em que a Concessionária, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão - sabendo de antemão que a decisão do STF SOBRE A ADPF 870 poderá até mesmo inviabilizar a Concessionária de desempenhar suas atividades, aplicar-se-ia nesse caso o dolo à concessionária? 7 - Na hipótese citada da impossibilidade da terceirização da Guarda Portuária, com relação ao item 21.1.39. Adequação à regulação exercida pela ANTAQ e por outros agentes, órgãos ou entidades fiscalizadores cuja competência inclua as atividades objeto deste Contrato de Concessão, incluindo os impactos decorrentes de alterações do marco regulatório de caráter meramente procedimental ou de padronização , estaria sendo aqui corretamente aplicado?	A Antaq agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Em eventual provimento a ADPF 870, os respectivos funcionários em questão serão reintegrados a União e não mais à Companhia.
48	Minuta de Edital	1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste Edital e de qualquer um dos Anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a Comissão de Licitação decidirá a respeito com base nas disposições do	Tema 11 - Guarda Portuária. Questionamentos sobre sua inserção no novo modelo de exploração do porto. (continuação) 8 - Como a ADPF julgará um tema importante para a futura concessionária que poderá prejudicar completamente todo o estudo efetuado e o seu planejamento, visto que a economia com folha de pagamento para a futura concessionária será da ordem de cerca de 80% - contando principalmente com a terceirização da vigilância - Ficar caracterizado como sendo um risco a ser assumido pelo Poder Concedente os itens 21.2.2. (Descumprimento contratual cometido pela Concessionária motivado ou decorrente diretamente por ato ou omissão do Poder Concedente); item 21.2.4. (Prejuízos diretos e comprovados causados à Concessionária por ação ou omissão do Poder Concedente); Item 21.2.10. (Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições nele estabelecidas, bem como na legislação e na regulamentação, nos casos em que a Concessionária, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, não houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão); E o Item 21.2.11. (Fato do Príncipe que cause impacto direto e comprovado nas receitas e despesas da Concessionária, salvo quando caracterizar risco atribuído específica e expressamente à Concessionária neste Contrato de Concessão)? 9 - Nos itens 21.3.1. (A Concessionária declara: Ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato de Concessão); e no item 21.3.2. (Que os riscos foram levados em consideração na formulação da proposta no âmbito do Leilão), o julgamento da ADPF não deveria estar expresso como um risco? 10 - Não estando claro e explícito os riscos constantes do julgamento da ADPF 870 na Minuta do contrato, como será tratado o item 21.4. (A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos por ela assumidos no Contrato de Concessão venham a se materializar.) e 22.1. (Sempre que atendidas as condições do Contrato de Concessão e respeitada a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.)? SUGESTÃO: Como se pode observar, o julgamento da ADPF 870 poderá alterar completamente partes importantes do Contrato de Concessão, incluindo custos com folha de pagamento, projeções financeiras etc. Como tal situação constitui um risco ao sucesso do Projeto de Desestatização nestes moldes e que não está previsto devidamente, podendo gerar diversos questionamentos e problemas de ordem jurídica, seria sensato que, até para evitar uma possível caracterização de má-fé, aguardar o julgamento definitivo da ADPF 870.	A Antaq agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Em eventual provimento a ADPF 870, os respectivos funcionários em questão serão reintegrados a União e não mais à Companhia.
49 50	Minuta de Edital Minuta de Edital	1.8. Na data em que completar 3 (três) anos contados da data de assinatura do Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA, o novo controlador terá a obrigação de recomprar as ações adquiridas pelos Empregados e Aposentados, caso estes queiram vendê-	Sugere-se a seguinte redação: "1.8. Na data em que completar 3 (três) anos contados da data de assinatura do Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA, o novo controlador terá a obrigação de recomprar as ações adquiridas pelos Empregados e Aposentados, caso estes queiram vendê-las, nos termos e condições estabelecidos no 1.5.8., se de outra forma não houverem ajustado controlador e aqueles acionistas, individual ou coletivamente."	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada, embora a sistemática entabulada na contribuição já seja possível de ser aplicada. Entende-se que a obrigação imposta ao acionista controlador não afasta a possibilidade de que os as partes negociem a alienação das ações adquiridas no âmbito da Oferta a Empregados e Aposentados em condições diversas daquelas estabelecidas no Contrato de Compra e Venda de ações, a qualquer tempo. Os temas relacionados à alienação de ações da SPA, entretanto, serão objeto de audiência pública específica, a ser realizada oportunamente.

51	Minuta de Edital	1.16.1. Os pedidos de esclarecimento serão considerados entregues na data de seu recebimento, exceto se recebidos após as 18h, hipótese em que serão considerados recebidos no dia útil imediatamente posterior, entendendo-se por dia útil os dias entre segunda-feira e sexta-feira, excluindo-se feriados.	Prazo de protocolos digitais Proposta: Modificação das cláusulas 1.16.1, 1.22.2, 5.36.1 e 5.36.2. Justificativa: No âmbito do edital, o prazo para protocolos realizados é até às 18h, mesmo nas hipóteses de realização de protocolo de forma digital (cl. 1.16.1, 1.22.2, 5.36.1 e 5.36.2). Considerando a utilização da tecnologia, recomenda-se que o prazo para aceitação seja até às 23h59, em benefício da maior participação possível das Proponentes e interessados. Redação atual: 1.16.1. Os pedidos de esclarecimento serão considerados entregues na data de seu recebimento, exceto se recebidos após as 18h, hipótese em que serão considerados recebidos no dia útil imediatamente posterior, entendendo-se por dia útil os dias entre segunda-feira e sexta-feira, excluindo-se feriados nacionais. 1.22.2. As impugnações encaminhadas via correio eletrônico serão consideradas como protocoladas na data de seu recebimento, exceto se recebidas após as 18h, hipótese em que serão consideradas protocoladas no dia útil imediatamente posterior. 5.36.1. A interposição dos recursos deverá observar o horário limite de 18h do último dia do prazo. 5.36.2. O prazo para apresentar contrarrazões será de 5 (cinco) dias úteis, tendo início a partir do encerramento do prazo recursal, respeitado o horário limite de 18h do último dia do prazo. Redação proposta: 1.16.1. Os pedidos de esclarecimento serão considerados entregues na data de seu recebimento, exceto se recebidos após as 18h, hipótese em que serão considerados recebidos no dia útil imediatamente posterior, entendendo-se por dia útil os dias entre segunda-feira e sexta-feira, excluindo-se feriados nacionais. 1.22.2. As impugnações encaminhadas via correio eletrônico serão consideradas como protocoladas na data de seu recebimento até às 23h59, ou no dia útil imediatamente posterior. 5.36.1. A interposição dos recursos deverá observar o horário limite de 23h59 do último dia do prazo. 5.36.2. O prazo para apresentar contrarrazões será de 5 (cinco) dias úteis, tendo início a partir do encerramento do prazo recursal, respeitado o horário limite de 23h59 do último dia do prazo.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que não será acatada posto ser prática nos editais estabelecer o limite de acordo com o horário comercial.
52	Minuta de Edital	1.18. Os interessados poderão realizar até [â€¦] ([â€¦]) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Contrato de Concessão, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções.	Visitas técnicas Proposta: Modificação do item 1.18 do edital. Justificativa: Tendo em vista a complexidade do ativo e das diligências técnicas necessárias à sua compreensão, a limitação do número de visitas pode inviabilizar a adequada análise para fins da elaboração das propostas. Portanto, sugere-se a modificação do item 1.18 do edital: Redação atual: 1.18. Os interessados poderão realizar até [â€¦] ([â€¦]) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Contrato de Concessão, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosas, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudiquem a operação portuária existente, bem como sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. Redação proposta: 1.18. Os interessados poderão realizar quantas visitas técnicas forem necessárias para a obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Contrato de Concessão, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosas, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudiquem a operação portuária existente, bem como sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sugestão não será acatada. Esclarece ainda que a quantidade de visitas técnicas será determinada de maneira suficiente e adequada à complexidade do projeto de desestatização do Porto de Santos.

53 54	Minuta de Edital Minuta de Edital	1.18. Os interessados poderão realizar até [â€¦] ([â€¦]) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Contrato de Concessão, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções.	Em razão da complexidade do objeto do certame e da extensão de áreas e documentos a serem avaliados pelos proponentes, entende-se que não haverá a limitação de número de visitas técnicas pelos interessados, desde que previamente agendadas, nos termos do edital, e respeitadas as condições sanitárias adequadas. Sugere-se a alteração da redação do item em questão, fazendo constar a possibilidade de inúmeras visitas, desde que previamente agendadas. Alternativamente, indicar número de ao menos 20 (vinte) visitas possíveis.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sugestão não será acatada. Esclarece ainda que a quantidade de visitas técnicas será determinada de maneira suficiente e adequada à complexidade do projeto de desestatização do Porto de Santos.
55 56	Minuta de Edital Minuta de Edital	1.19. Os interessados poderão indicar até 6 (seis) representantes para participar das visitas técnicas, devendo ser realizadas com o mínimo necessário de pessoas em virtude da pandemia da COVID-19	Considerando a revogação ou flexibilização de limitações sanitárias pelas Autoridades competentes, sugere-se possibilitar a indicação de até 15 (quinze) representantes, número mais compatível com a complexidade e multidisciplinaridade dos levantamentos necessários.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sugestão será parcialmente acatada. A quantidade de indicações será flexibilizada para até 10 (dez) representantes, em face da limitação física para a recepção de pessoas nas dependências da SPA.
57	Minuta de Edital	1.33. Observadas as regras específicas do presente Edital, os valores previstos no Edital estão na data-base de junho de 2021, e deverão ser reajustados pela aplicação	Atualização dos valores do edital Proposta: Atualização dos valores previstos nos documentos licitatórios para data mais próxima possível ao leilão e confirmação de que todos os valores apresentados estão na mesma data-base. Justificativa: O edital descreve o histórico de passivos do Porto de Santos em diversos itens (i.e. 1.45, 1.16, 1.47, 1.49 e 1.50). A redação, contudo, não é clara sobre a data-base de tais valores. Nesse sentido, recomenda-se a atualização dos valores previstos nos documentos licitatórios para data mais próxima possível ao leilão e confirmação de que todos os valores apresentados no edital, contrato de concessão e anexos estão na mesma data-base.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que os estudos serão atualizados. Os valores indicados nos itens 1.45, 1.16, 1.47, 1.49 e 1.50 refletem a posição registrada nas demonstrações financeiras da SPA e os valores atualizados deverão ser consultados pelos interessados no âmbito da Sala de Informações.

58	Minuta de Edital	1.53. Ressalta-se que grande parte dos contratos firmados pela gestão anterior da companhia foram finalizados no início de 2019. No entanto, alguns desses contratos foram objeto de investigações externas e revisões internas e, portanto, a comparabilidade e de períodos anteriores.	Considerando que, por hipótese da aplicação da Lei n. 12.846/2013, poderia ser suscitada a sucessão de passivo associado àquela norma, no limite do patrimônio transferido pela operação, tem-se que informações detalhadas sobre as investigações internas e externas de contratos, seja no que respeita à sua legalidade quanto de sua economicidade, importam aos proponentes. Não foram localizadas informações detalhadas a permitir uma apropriada verificação de riscos pelos interessados.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e esclarece que a Due Dilligence jurídica também analisou as ações civis públicas relacionadas à SPA. As informações serão disponibilizadas aos interessados na Sala de Informações sendo que a extensão de responsabilidades de qualquer natureza devem ser objeto de verificação da efetiva existência de penalidade de multa e/ou reparação de dano já exigível.
59	Minuta de Edital	1.53. Ressalta-se que grande parte dos contratos firmados pela gestão anterior da companhia foram finalizados no início de 2019. No entanto, alguns desses contratos foram objeto de investigações externas e revisões internas e, portanto, a comparabilidade e de períodos anteriores.	Considerando que, por hipótese da aplicação da Lei n. 12.846/2013, poderia ser suscitada a sucessão de passivo associado àquela norma, no limite do patrimônio transferido pela operação, tem-se que informações detalhadas sobre as investigações internas e externas de contratos, seja no que respeita à sua legalidade quanto de sua economicidade, importam aos proponentes. Não foram localizadas informações detalhadas a permitir uma apropriada verificação de riscos pelos interessados.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e esclarece que a Due Dilligence jurídica também analisou as ações civis públicas relacionadas à SPA. As informações serão disponibilizadas aos interessados na Sala de Informações sendo que a extensão de responsabilidades de qualquer natureza devem ser objeto de verificação da efetiva existência de penalidade de multa e/ou reparação de dano já exigível.
60	Minuta de Edital	1.56. As receitas patrimoniais apresentaram aumento de R\$ 21,7 milhões em 2019 (se comparado a 2018) e R\$ 9,2 milhões em LTM20 (em relação a LTM19) relacionados principalmente ao aumento na cobrança e na movimentação de cargas, e ao aumento dos valores cobrados por m², decorrente dos reajustes contratuais realizados com base no IGP-M.	No que se refere ao índice de reajuste mencionado (IGPM), tem-se um movimento de mercado de pleitos junto à ANTAQ de alteração do índice (para o IPCA). Pergunta-se se essa alteração foi considerada no estudo de viabilidade econômico-financeira e no Plano de Negócios Referencial.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a matriz de risco do contrato prevê que os pleitos relacionados a eventos anteriores à assinatura do contrato de concessão são riscos do Poder Concedente. Já com relação a estimativa de reajustes aplicáveis às receitas patrimoniais, foi considerado simplificadamente no Cenário Base de modelagem um único fator de inflação sem descolamento entre receitas e custos, utilizando preferencialmente as previsões contratuais vigentes.

61	Minuta de Edital	1.66. A determinação do Valor Econômico da Transação contou com a avaliação realizada por duas consultorias, o Consórcio A e o Consórcio B. De modo que foi determinado pela média aritmética dos resultados obtidos por cada	Favor disponibilizar os documentos que serviram de base para preparação dos relatórios econômico-financeiros por parte das consultorias contratadas, bem como dos demais estudos realizados para a modelagem do projeto de desestatização.	Os documentos utilizados para elaboração dos modelos econômico-financeiros acerca da concessão do porto organizado encontram-se disponíveis na página da consulta pública. Sugere-se leitura, em especial, dos seguintes documentos: Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira; Modelo Financeiro SPA (v1.8 - R29) - Cenário Base; Relatório de Avaliação Técnico-Operacional SPA- TOMOS I, II e III; Relatório_Mercado SPA_Rev0 e Relatório de Avaliação Socioambiental SPA_Rev0.
62	Minuta de Edital	1.67. O Consórcio A [descrever critérios e metodologia adotados pelo Consórcio A].	Questionam-se as razões pelas quais não foram divulgados os dados e informações obtidas nos estudos realizados pelo Consórcio A para a avaliação econômico-financeira do projeto?	Os estudos do segundo avaliador (Consórcio "A") estão em andamento e seus resultados serão utilizados para cumprimento do disposto no Art. 31 do Decreto 2.594/1998, sendo disponibilizados posteriormente ao público em geral.
63	Minuta de Edital	1.70. A partir dos resultados de avaliação de ambas as consultorias, portanto, foram definidos os valores para aquisição das ações da SPA como sendo R\$ [o]([o]). Para determinação do valor mínimo de Bonificação pela Outorga, que será pago como contrapartida à assinatura do Contrato de Concessão, foi definido o valor de R\$ [o]([o]). Para determinação	Sugerimos que o edital seja explícito no que diz respeito ao tipo de tráfego de veículos que será admitido no túnel, que promoverá a ligação seca entre Santos e Guarujá, ou seja, que diga se por essa ligação será admitida a circulação de caminhões a serviço do porto, tipo o vira ou mesmo bitrens graneleiros. A razão da sugestão é aprimorar a precificação estimada em R\$ 2,9 Bilhões a ser aportada pelo vencedor da concessão, que retornará aos usuários na forma de tarifas ou na redução da outorga oferecida. O edital e toda a documentação apresentada permite, ora entender que a ligação visa a substituir simplesmente as balsas que promovem a travessia Santos/Guarujá (por onde não passam caminhões a serviço do porto), ora cita exemplos de tráfego de caminhões entre as margens do porto, na justificativa para a sua construção. Ao mesmo tempo que elogiamos a criatividade na inclusão de um modelo que finalmente viabilizará essa demanda antiga da baixada santista, a discussão deve ser aprofundada à luz da relação porto/cidade, pois se o túnel for realmente admitir o tráfego de caminhões seria razoável que suas alças de acesso não levassem esses veículos a cruzarem o centro de Santos ou a Avenida Siqueira Campos (canal 4). Não se tem informações suficientes na documentação apresentada se as alças de acesso planejadas para o túnel seriam um prolongamento da Avenida Perimetral ou se viriam de uma via urbana, se seriam necessárias desapropriações etc. Essa omissão não permite opinar se o valor estimado para o túnel está correto nem garante que a discussão esteja pacificada com o município, de forma a não inviabilizar a futura execução do projeto.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.
64	Minuta de Edital	3.1. Poderão participar do Leilão, nos termos deste Edital, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, incluindo instituições financeiras, bem como FIPs e entidades de previdência complementar, seja atuando isoladamente ou em Consórcio.	No contexto do Sistema Nacional de Viação (Lei nº 12.379/2011), os portos exercem relevante papel como via de acessos ao exterior. Afinal, o setor portuário está fortemente vinculado à política econômica nacional, especialmente à política de comércio exterior e à segurança nacional, dada a localização estratégica de vários portos, como é o caso do Porto de Santos. Consequentemente, nota-se que as autoridades portuárias, ao serem as responsáveis pela administração dos portos organizados nos termos do § 1º do art. 17 da Lei nº 12.815/2013, desempenham relevante papel no escoamento de mercadorias provenientes da produção nacional. Nesse sentido, empreendimentos de infraestrutura portuária devem levar em consideração a importância de os administradores de portos organizados observarem as diretrizes das políticas econômicas nacionais, de modo a não inviabilizar o escoamento da produção nacional. Isso é alcançado, na maioria dos benchmarks portuários, por meio do desenvolvimento de agentes econômicos nacionais que não objetivem prejudicar os postulados de segurança e comércio exterior brasileiros, a fim de favorecer injustificadamente interesse internacional privado. Entretanto, nota-se o projeto de desestatização do Porto Organizado de Santos vai de encontro a isso, favorecendo a entrada de pessoas jurídicas estrangeiras que, caso se tornem vencedoras do leilão, não necessariamente direcionarão suas condutas em prol do desenvolvimento econômico nacional. Pelo contrário, diante do arcabouço regulatório estruturado por esse projeto, há relevante risco de a SPA passar a ser controlada por pessoa jurídica estrangeira que determine a adoção de condutas que prejudiquem, injustificadamente, a exportação e importação de determinadas cargas. Isso fica clarividente diante de duas principais disposições dos documentos editalícios. Primeira, o item 3.1 do Edital, sem que haja qualquer exigência mais robusta, permite a participação no leilão de pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, incluindo instituições financeiras, bem como Fundos de Investimentos em Participações e entidades de previdência complementar, seja atuando isoladamente ou em Consórcio. Segunda, as preocupações da SNPTA e da ANTAQ no estabelecimento de restrições a participação de agentes portuários no quadro acionário da futura Concessionária (item 3.5.8 do Edital) não são observadas para os casos de participação de agentes estrangeiros Para mitigar esses riscos, apresentamos as seguintes contribuições: 1) Inclusão, no item 4.52 do Edital, de regra que preveja que, em caso de empate entre propostas econômicas de proponentes brasileiras e estrangeiras, será assegurada a preferência às proponentes brasileiras ou, de forma subsidiária, a proponente em consórcio formado por sociedades empresárias brasileiras e estrangeiras. Em caso de empate entre proponente brasileira e proponente em consórcio formado por sociedades empresárias brasileiras e estrangeiras, a proponente brasileira seria declarada vencedora. Isso vai ao encontro do expediente adotado pela ANTT no edital da subconcessão da Ferrovia Norte-Sul, trecho entre Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP (Concorrência Internacional nº 02/2018). 2) Mudança na redação do item 3.3.8 do Edital, a fim de incluir a obrigatoriedade de que, no consórcio com integrantes estrangeiros e nacionais, a liderança e o controle societário deverá ser de empresa nacional. 3) Inclusão, no item 5.46 do Edital da Licitação, de exigência prévia à assinatura do Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA: no caso de a vencedora ser pessoa jurídica estrangeira, ela deverá constituir empresa com sede no Brasil, que será a controladora da SPA. 4) Inclusão, na cláusula 30 da Minuta de Contrato de Concessão, de dispositivo que estabeleça que a transferência do Controle Societário ou da titularidade do Contrato de Concessão somente poderão ocorrer em favor de pessoas jurídicas brasileiras.	A Antaq agradece a participação e informa que os dispositivos do edital citados na contribuição obedecem as regras contidas na Lei nº 8.666/93, portanto qualquer alteração nesse sentido resultaria em violação à legislação além de inovação ao edital e contrato.

65 66	Minuta de Edital Minuta de Edital	3.3.9. A permissão de formação de Consórcio, especialmente entre concorrentes, para participar do Leilão, não afasta a competência do CADE de apurar a conformidade do Consórcio com base na Lei nº 12.529/11 (Lei da Defesa da Concorrência), e, dessa forma, investigar.	A incerteza quanto a exercício futuro de competências pelo CADE pode inviabilizar a obtenção de propostas mais vantajosa no Leilão. Entende-se que esse risco foi devidamente tratado e a solução objetivamente identificada foi registrada nas condições do item 3.5.8.1. Uma vez observadas tais condições limitadoras, não haveria razões para restrições adicionais imprevistas para a operação. Esse risco deve ser tratado pelo Concedente e BNDES antes da publicação do Edital.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que ela não será acatada. Não se vislumbrou contribuição efetiva. O contribuinte tão-somente expressa sua concordância ou juízo de valor acerca das disposições editalícias sobre as atribuições do CADE e ao final se limita a dizer que o risco deve ser tratado pelo Concedente e BNDES antes da publicação do edital, não obstante o próprio contribuinte afirma que o risco foi devidamente tratado. A atuação do CADE baseia-se critérios legais previstos na Lei 12.529/11, no Regimento Interno do Cade, no Guia para Análise Econômica de Atos de Concentração Horizontal (Portaria Conjunta SEAE/SDE nº 50 de 1º de agosto de 2001), na Resolução 2 do Cade e na própria jurisprudência do órgão. A prerrogativa do CADE avaliar as transações de alteração do controle acionário ocorrem no caso concreto, não sendo possível obter a aprovação do CADE antecipadamente.
67 68	Minuta de Edital Minuta de Edital	3.5.1. tenham sido declaradas inidôneas por ato do Poder Público;	A vedação indicada no item 3.5.1 refere-se às concorrentes que tenham sido declaradas inidôneas nos últimos 5 anos ou, em qualquer período, desde não tenham sido reabilitadas, na forma da regulamentação?	A vedação se refere às proponentes que se encontram inidôneas, ou seja, encontram-se impedidas de realizar contratação com o poder público.
69 70	Minuta de Edital Minuta de Edital	3.5.5.1. caso a Proponente esteja em processo de recuperação judicial ou extrajudicial, o impedimento não se aplica caso haja acolhimento judicial do seu plano de recuperação ou certidão emitida pela instância judicial competente que ateste que a interessada está apta econômica e financeiramente a cumprir as	Para a segurança do Concedente e demais partes interessadas, é necessário que a participação de recuperanda esteja condicionada a expressa autorização em plano de recuperação judicial, com indicação explícita ao certame em questão, a considerar a complexidade e vulto financeiro do objeto licitado. Sugere-se a inclusão de exigência nesse sentido.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que ela não será acatada, porquanto a exigência de apresentação de certidão emitida pela instância judicial da recuperação que ateste a aptidão econômico-financeira para cumprir as condições do Contrato de Concessão já é específica para o certame.

71	Minuta de Edital	3.5.8. sejam, na data da Entrega dos Documentos, (i) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (ii) titulares de contrato de transição no Porto Organizado, (iii) titulares de Contrato de Adesão para Exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no	Proposta de exclusão do subitem vii do item 3.5.8 da minuta de edital. Proposta de exclusão do inciso viii da cláusula 16.6.2 da minuta de contrato. Justificativa: Em que pese a profusão de restrições à participação de interessados no Leilão para a Concessão do Porto de Santos, o Relatório de Mercado que fundamenta a política pública designada para as limitações apriorísticas às chamadas integrações verticais demonstra, sobretudo, as preocupações de ordem concorrencial oriundas da integração de agentes como operadores ferroviários com a posição dos terminais portuários integrantes do Porto de Santos. Com relação aos operadores ferroviários, o Relatório de Mercado assevera que o controle simultâneo de ferrovias e terminais portuários faz com que a empresa detentora tenha posição privilegiada em relação aos demais competidores, sendo que tal processo de verticalização geraria sobretudo dois riscos, relativos (i) ao favorecimento do acesso aos terminais portuários cujo grupo tem participação acionária (...) e (ii) possível desfavorecimento de transportadores independentes, que usualmente utilizam o modal rodoviário para levar produtos até a ferrovia (...). O primeiro risco apontado acima diz respeito justamente à verticalização do operador ferroviário com o terminal portuário por ele atendido, e não à função de autoridade portuária em si - risco esse que é mitigado pela condição precedente à celebração do Contrato de Concessão consistente na submissão de ato de concentração ao CADE. A autoridade antitruste realizará a análise dos impactos concorrenciais da assunção do vencedor do Leilão ao posto de Autoridade Portuária - sendo que, caso qualquer tipo de preocupação subsista, os pontos de atenção poderão ser endereçados por meio de diversos remédios possíveis. Registre-se que apreensão análoga foi também apresentada no âmbito do julgamento, pelo TCU, da modelagem proposta para a subconcessão da FIOL. Naquela oportunidade, a Unidade Técnica sugeriu que deveria existir limitação editalícia à participação de operadores ferroviários já consolidados no setor, receosa de que sua eventual vitória no certame pudesse concentrar demasiadamente o mercado e prejudicar aqueles que dependem do transporte ferroviário. Todavia, o Acórdão nº 3005/2020 concluiu que a limitação aos principais operadores ferroviários somente enfraqueceria a disputa e reduziria as chances de sucesso do empreendimento. Naquela oportunidade, a Corte de Contas, ao analisar o setor ferroviário em outros países, especificamente nos Estados Unidos e no Canadá, notou que os principais trechos ferroviários, cuja operação tende a ser mais complexa e estruturante para as respectivas economias nacionais, ficam necessariamente sob a responsabilidade dos grandes operadores, ao passo que operadores de menor porte limitam-se à operação de shortlines. Confira-se, nesse sentido, o seguinte trecho do Acórdão nº 3005/2020, verbis: necessário reconhecer que o setor ferroviário em diversos países se concentra em poucos operadores. Nos Estados Unidos e no Canadá, por exemplo, as reformas introduzidas pelo Staggers Act (1980) e pelo National Transportation Act (1987), respectivamente, induziram o processo de desregulamentação setorial nestes dois países. Com isso, verificou-se o processo de concentração da operação ferroviária em grandes operadores nos ramais de alta densidade e produtividade e, por outro lado, a pulverização dos trechos de menor densidade e rentabilidade às empresas de menor porte, chamadas de shortlines. Considerando que os operadores ferroviários de grande porte tendem a ter maior capacidade de operar ativos complexos, é evidente que esse fator deve ser levado em consideração no caso em apreço, em que se pretende delegar, à iniciativa privada, a operação do maior porto da América Latina. De toda forma, recorde-se, ainda, que se reconheceu, no precedente em referência, que a ANTT dispõe de uma série de instrumentos contratuais e regulatórios (como também o faz esta ilustre ANTAQ) para inibir qualquer eventual conduta oportunista por parte da concessionária. Em outras palavras, a participação de operadores ferroviários na licitação não apenas não representa risco concorrencial, como também pode contribuir com o aspecto operacional do complexo portuário santista. Já o risco de possível desfavorecimento de transportadores independentes que utilizam o modal rodoviário fica mitigado, entre outros, pela própria obrigação da Concessionária de elaboração e publicação do REP, o qual, nos termos do item VII.3.iii do Plano de Exploração Portuária, deverá ser disponibilizado na página na internet da Concessionária, a fim de dar amplo acesso às informações constantes desse documento a todos os usuários - sendo que qualquer alteração deverá ser comunicada ao Poder Concedente e à ANTAQ. Pelo exposto, requer-se a exclusão do subitem vii do item 3.5 da versão definitiva do edital, assim como do subitem viii do item 16.6	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a mesma não será acatada. Será mantida a vedação da participação das concessionárias ferroviárias diretamente relacionadas ao Porto de Santos, sendo permitida sua participação a um limite individual e/ou em consórcio.
72	Minuta de Edital	3.5.8. sejam, na data da Entrega dos Documentos, (i) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (ii) titulares de contrato de transição no Porto Organizado, (iii) titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no	Proposta de exclusão do subitem vii do item 3.5.8 da minuta de edital. Proposta de exclusão do inciso viii da cláusula 16.6.2 da minuta de contrato. Justificativa: Não há qualquer racional econômico válido para a limitação à participação no Leilão de titulares de contratos de concessão ou subconcessão das malhas ferroviárias que, diretamente ou mediante direito de passagem, se interconectem com o Porto Organizado (referidos como operadores de malha ferroviária). O mesmo ocorre em relação a operadores da malha rodoviária. Os titulares de concessão das malhas ferroviária e rodoviária que estão conectadas ao Porto Organizado não possuem relação com a atividade de administração portuária que possa ensejar, ainda que hipoteticamente, conflitos de interesse que justifiquem restrição à sua participação no Leilão. Investimentos em empresas que atuam em mercado verticalmente relacionado (downstream ou upstream) podem gerar preocupações concorrenciais decorrentes de conflito de interesse, como (i) estratégias de fechamento de mercado, como a exclusão ou criação de dificuldades a concorrentes e (ii) estratégias de discriminação, com aplicação de condições comerciais desfavoráveis a concorrentes localizados em um dos mercados em que atua. Conforme jurisprudência aplicável do CADE, é possível aventar conflito de interesse desse tipo, por exemplo, entre detentores de modais ferroviário/rodoviário e titulares de contratos de arrendamento que operam terminais portuários, por exemplo, por meio do favorecimento de terminais verticalmente integrados em detrimento dos terminais detidos por concorrentes - risco esse mitigável por meio dos abundantes instrumentos regulatórios à disposição dos reguladores. Apesar de ser possível vislumbrar preocupações concorrenciais decorrentes de relações verticais entre: modais ferroviário/rodoviário e operadores de terminais; e entre operadores de terminais e a atividade de organização portuária, tais preocupações inexistem com relação a modais ferroviário/rodoviário e a atividade de organização portuária, em que não há uma relação vertical direta nem possibilidade de geração de conflito de interesse. O Relatório de Mercado (EM020_BNDES - Relatório Mercado SPA_Rev0 - p.190) não previu a relação entre malha ferroviária/rodoviária e atividade de organização portuária - por si só - como um elo que requer medidas mitigadoras de risco. O potencial risco no elo entre operador portuário e operadores ferroviários envolve basicamente o risco de direcionamento de cargas para terminais próprios, em detrimento de terminais de terceiros. Ou seja, o risco se daria quando houver operação concomitante da malha ferroviária e do terminal e não quando houver operação da malha ferroviária simultaneamente à atividade de organização portuária. Ressalte-se, ainda, que neste estudo, a malha ferroviária foi devidamente equiparada à malha rodoviária, mas apenas a malha ferroviária foi listada - indevidamente - no item 3.5.8. Pelo exposto, propõe-se a exclusão do subitem vii do item 3.5.8 do edital, bem como do inciso viii da cláusula 16.6.2 da minuta de contato, para que não seja proibida nem de qualquer forma limitada a participação no Leilão de titulares de contratos de concessão ou subconcessão das malhas ferroviárias que, diretamente ou mediante direito de passagem, se interconectem com o Porto Organizado	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a mesma não será acatada. Será mantida a vedação da participação das concessionárias ferroviárias diretamente relacionadas ao Porto de Santos, sendo permitida sua participação a um limite individual e/ou em consórcio.

73	Minuta de Edital	<p>3.5.8. sejam, na data da Entrega dos Documentos, (i) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (ii) titulares de contrato de transição no Porto Organizado, (iii) titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no Plano Mestre do Porto Organizado, (iv) Armadores, (v) Transportadores Marítimos; (vi) Operadores Portuários pré-qualificados para operar no Porto Organizado (vii) titulares de contratos de concessão ou subconcessão das malhas ferroviárias que, diretamente ou mediante direito de passagem, se interconectem com o Porto Organizado e (viii) participantes dos respectivos Grupos Econômicos de qualquer das empresas mencionadas nos itens (i) a (vii), observado o disposto no item 3.5.8.1. PROPOSTA DE ALTERAÇÃO: 3.5.8. [EXCLUSÃO] Ajustes correspondentes no Contrato de Concessão JUSTIFICATIVA: O Edital impõe limitações à participação no Leilão para uma série de agentes econômicos localizados a montante ou a jusante das atividades da Autoridade Portuária de Santos. Conforme documentação apresentada pelo Poder Concedente para justificar seu posicionamento, tal medida se justifica pelos supostos efeitos deletérios decorrentes de integrações verticais, pelo que tal possibilidade deveria ser vetada no caso concreto de saída, impedindo a participação de tais agentes na disputa pelo ativo levado à Leilão. A postura do Poder Concedente no que se refere a integrações verticais contrasta com o entendimento da ótica antitruste sobre o assunto. Para o Direito Concorrencial, integrações verticais são uma forma legítima de se estruturar a atividade econômica, capaz de gerar tanto eficiências quanto riscos de práticas anticompetitivas. Esse entendimento é compartilhado pelo Cade e também por órgãos antitruste internacionais, a exemplo das autoridades norte-americana e europeia. Diante dessa possibilidade concreta de efeitos positivos, integrações verticais não são consideradas por si ilícitos concorrenciais. A técnica concorrenciais não recomenda que integrações verticais sejam vetadas por princípio - bem ao contrário, em verdade - pelo que a postura do Poder Concedente está em desacordo com o recomendado pela área do antitruste. Tanto integrações verticais não são nocivas por si mesmas em termos concorrenciais que a própria legislação portuária (Decreto Federal 8.033/2013, artigo 20, inciso I) reconhece a possibilidade de integração vertical entre autoridade portuária e terminais portuários. Pelo exposto, integrações verticais devem ser vetadas apenas se potenciais efeitos nocivos decorrentes da operação superarem os potenciais benefícios derivados. Nunca a priori, como proposto pelo Poder Concedente neste momento. Quanto aos potenciais efeitos negativos decorrentes da integração vertical, a análise das circunstâncias regulatórias que permeiam o processo de concessão do Porto de Santos demonstrou que o próprio desenho de concessão apresentado é suficiente para afastar qualquer preocupação que se possa ter em abstrato sobre consequências concorrenciais deletérias decorrendo de uma eventual integração vertical entre Autoridade Portuária de Santos e agentes econômicos localizados a montante ou a jusante. Diversos mecanismos apresentados pela arquitetura regulatória concebida impedem de saída que eventuais preocupações abstratas se tornem riscos concretos no que tange a operações de integração vertical. São os mecanismos: (i) as medidas de transparência e isonomia relativas à negociação de instalações portuárias (Código de Conduta, divulgação de minuta referencial padrão e de valores de aluguéis equiparáveis); (ii) possibilidade de controle de preços em caso de abuso de poder de mercado relativo à utilização de instalações portuárias; (iii) mecanismo de desconcentração de mercado relevante pela disponibilização de novas áreas para a implantação de instalações portuárias; (iv) mecanismos para garantir a efetiva ocupação do Porto de Santos (indicador de disponibilidade de áreas operacionais e impossibilidade de recusa imotivada de contratação por parte da concessionária); (v) regulação das tarifas portuárias; (vi) possibilidade de controle acerca dos termos de documentos essenciais ao funcionamento do Porto de Santos (a priori ou a posteriori). Por conseguinte, é do meu entender que o desenho da concessão do Porto de Santos consegue lidar com a problemática dos potenciais conflitos de interesse decorrentes de integrações verticais - razão que levou o Poder Concedente a elaborar o item 3.5.8 na Minuta de Edital - sem incorrer no severo efeito negativo associado a essa medida, de restringir o cenário de competição pelo próprio ativo levado a leilão. Logo, é desnecessária a adoção de tal dispositivo na presente concessão.</p>	<p>O modelo selecionado para a concessão do porto organizado de Santos encontra respaldo no Art. 20, inciso II do Decreto 8.033/2013. Nesse modelo a administração do porto não realiza operações portuárias diretamente, fornecendo a infraestrutura para que terceiros o façam. Visando preservar o modelo selecionado, as vedações à operação direta estendem-se aos integrantes dos grupos econômicos controladores da concessionária. Entretanto é permitida a participação desses atores de forma consorciada com outros desde que observados os limites de participação individual e/ou em consórcio estabelecidos no edital.</p>
74	Minuta de Edital	<p>3.5.8. sejam, na data da Entrega dos Documentos, (i) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (ii) titulares de contrato de transição no Porto Organizado, (iii) titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no Plano Mestre do Porto Organizado, (iv) Armadores, (v) Transportadores Marítimos; (vi) Operadores Portuários pré-qualificados para operar no Porto Organizado (vii) titulares de contratos de concessão ou subconcessão das malhas ferroviárias que, diretamente ou mediante direito de passagem, se interconectem com o Porto Organizado e (viii) participantes dos respectivos Grupos Econômicos de qualquer das empresas mencionadas nos itens (i) a (vii), observado o disposto no item 3.5.8.1. PROPOSTA DE ALTERAÇÃO: 3.5.8. [EXCLUSÃO] Ajustes correspondentes no Contrato de Concessão JUSTIFICATIVA: O Edital impõe limitações à participação no Leilão para uma série de agentes econômicos localizados a montante ou a jusante das atividades da Autoridade Portuária de Santos. Conforme documentação apresentada pelo Poder Concedente para justificar seu posicionamento, tal medida se justifica pelos supostos efeitos deletérios decorrentes de integrações verticais, pelo que tal possibilidade deveria ser vetada no caso concreto de saída, impedindo a participação de tais agentes na disputa pelo ativo levado à Leilão. A postura do Poder Concedente no que se refere a integrações verticais contrasta com o entendimento da ótica antitruste sobre o assunto. Para o Direito Concorrencial, integrações verticais são uma forma legítima de se estruturar a atividade econômica, capaz de gerar tanto eficiências quanto riscos de práticas anticompetitivas. Esse entendimento é compartilhado pelo Cade e também por órgãos antitruste internacionais, a exemplo das autoridades norte-americana e europeia. Diante dessa possibilidade concreta de efeitos positivos, integrações verticais não são consideradas por si ilícitos concorrenciais. A técnica concorrenciais não recomenda que integrações verticais sejam vetadas por princípio - bem ao contrário, em verdade - pelo que a postura do Poder Concedente está em desacordo com o recomendado pela área do antitruste. Tanto integrações verticais não são nocivas por si mesmas em termos concorrenciais que a própria legislação portuária (Decreto Federal 8.033/2013, artigo 20, inciso I) reconhece a possibilidade de integração vertical entre autoridade portuária e terminais portuários. Pelo exposto, integrações verticais devem ser vetadas apenas se potenciais efeitos nocivos decorrentes da operação superarem os potenciais benefícios derivados. Nunca a priori, como proposto pelo Poder Concedente neste momento. Quanto aos potenciais efeitos negativos decorrentes da integração vertical, a análise das circunstâncias regulatórias que permeiam o processo de concessão do Porto de Santos demonstrou que o próprio desenho de concessão apresentado é suficiente para afastar qualquer preocupação que se possa ter em abstrato sobre consequências concorrenciais deletérias decorrendo de uma eventual integração vertical entre Autoridade Portuária de Santos e agentes econômicos localizados a montante ou a jusante. Diversos mecanismos apresentados pela arquitetura regulatória concebida impedem de saída que eventuais preocupações abstratas se tornem riscos concretos no que tange a operações de integração vertical. São os mecanismos: (i) as medidas de transparência e isonomia relativas à negociação de instalações portuárias (Código de Conduta, divulgação de minuta referencial padrão e de valores de aluguéis equiparáveis); (ii) possibilidade de controle de preços em caso de abuso de poder de mercado relativo à utilização de instalações portuárias; (iii) mecanismo de desconcentração de mercado relevante pela disponibilização de novas áreas para a implantação de instalações portuárias; (iv) mecanismos para garantir a efetiva ocupação do Porto de Santos (indicador de disponibilidade de áreas operacionais e impossibilidade de recusa imotivada de contratação por parte da concessionária); (v) regulação das tarifas portuárias; (vi) possibilidade de controle acerca dos termos de documentos essenciais ao funcionamento do Porto de Santos (a priori ou a posteriori). Por conseguinte, é do meu entender que o desenho da concessão do Porto de Santos consegue lidar com a problemática dos potenciais conflitos de interesse decorrentes de integrações verticais - razão que levou o Poder Concedente a elaborar o item 3.5.8 na Minuta de Edital - sem incorrer no severo efeito negativo associado a essa medida, de restringir o cenário de competição pelo próprio ativo levado a leilão. Logo, é desnecessária a adoção de tal dispositivo na presente concessão.</p>	<p>O modelo selecionado para a concessão do porto organizado de Santos encontra respaldo no Art. 20, inciso II do Decreto 8.033/2013. Nesse modelo a administração do porto não realiza operações portuárias diretamente, fornecendo a infraestrutura para que terceiros o façam. Visando preservar o modelo selecionado, as vedações à operação direta estendem-se aos integrantes dos grupos econômicos controladores da concessionária. Entretanto é permitida a participação desses atores de forma consorciada com outros desde que observados os limites de participação individual e/ou em consórcio estabelecidos no edital.</p>

75	Minuta de Edital	3.5.8. sejam, na data da Entrega dos Documentos, (i) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (ii) titulares de contrato de transição no Porto Organizado, (iii) titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no	No item 3.5.8 do edital tem-se as regras de limitação de participação do leilão. Não há regras claras quanto a participação dos TUPs listados autorizados e ainda não instalados. Assim, pede-se para esta Agência esclarecer se os TUPs autorizados, mas em estágio de planejamento, podem participar do certamente licitatório.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que o titular de um TUP está nesta condição independentemente de o terminal privado já ter sido instalado ou não. Não há diferenciação no edital entre TUPs já instalados e aqueles que, embora autorizados, ainda não foram instalados.
76	Minuta de Edital	3.5.8. sejam, na data da Entrega dos Documentos, (i) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (ii) titulares de contrato de transição no Porto Organizado, (iii) titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no	1. AMPLIAÇÃO DAS RESTRIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS DO RAMO PORTUÁRIO NO CERTAME (Edital. Item 3.5.8) O Edital prevê que esses proponentes somente poderão participar do Leilão em Consórcio, com participação individual de, no máximo, 15% e desde que a soma de participação entre estes abaixo listados não exceda 40%: 3.5. Não poderão participar deste Leilão Proponentes que: 3.5.8. sejam, na data da Entrega dos Documentos, (i) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (ii) titulares de contrato de transição no Porto Organizado, (iii) titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no Plano Mestre do Porto Organizado, (iv) Armadores, (v) Transportadores Marítimos; (vi) Operadores Portuários pré-qualificados para operar no Porto Organizado (vii) titulares de contratos de concessão ou subconcessão das malhas ferroviárias que, diretamente ou mediante direito de passagem, se interconectem com o Porto Organizado e (viii) participantes dos respectivos Grupos Econômicos de qualquer das empresas mencionadas nos itens (i) a (vii). No caso do Porto e Santos, entende-se que o rol de proponentes impedidos de participar, ou com limitações de participação apenas por meio de consórcio, deve ser ampliado. Sugere-se que titulares de contratos de adesão para exploração de Terminais de Uso Privado nos Portos do Rio de Janeiro e Paranaguá também sejam alcançados pela restrição em realce, de forma a evitar conflito de interesses relacionado às operações no Complexo Portuário de Santos, já que aqueles outros porto também são área de influência. A preservação da independência da Concessionária é premissa básica para o sucesso do modelo, em relação aos usuários e contratantes da infraestrutura do Porto Organizado e que, de alguma forma, ainda que indireta, possam se relacionar com o Complexo Portuário. Entende-se que redação adequada seria a seguinte: 3.5.8. sejam, na data da Entrega dos Documentos, (i) titulares de contratos de arrendamento em qualquer Porto Organizado do Brasil, (ii) titulares de contrato de transição em qualquer Porto Organizado do Brasil, (iii) titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP em qualquer localidade, (iv) Armadores, (v) Transportadores Marítimos; (vi) Operadores Portuários pré-qualificados para operar em qualquer Porto Organizado do Brasil (vii) titulares de contratos de concessão ou subconcessão das malhas ferroviárias que, diretamente ou mediante direito de passagem, se interconectem com o Porto Organizado e (viii) participantes dos respectivos Grupos Econômicos de qualquer das empresas mencionadas nos itens (i) a (vii).	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a contribuição não será acatada. Apenas TUPs do Complexo Portuário de Santos e respectivos Grupos Econômicos estão vedados de participar, a não ser que façam parte de um consórcio nos termos estabelecidos no item 3.5.8.1 do edital. TUPs ou terminais portuários localizados no Rio de Janeiro, Paranaguá, ou outro estado Brasileiro possuem baixo ou nenhum impacto sobre o mercado relevante de Santos ou nas decisões de destinação/originação de carga do Porto de Santos, não sendo justificado do ponto de vista logístico a migração de cargas para as regiões de players com ativos nessas localidades. Portanto, qualquer vedação no sentido de ampliar a região de abrangência para limitação a participação no certame não encontra justificativa do ponto de vista do Mercado/Concorrencial.

77	Minuta de Edital	<p>3.5.8. sejam, na data da Entrega dos Documentos, (i) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (ii) titulares de contrato de transição no Porto Organizado, (iii) titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no</p>	<p>Participação no leilão e controle da SPA. Proposta: Exclusão dos itens 3.5.8, 3.5.8.1 e 3.5.8.1.1, 3.5.8.1.2 do edital. Alternativamente, modificação dos itens 3.5.8.1.1 e 3.5.8.1.2 do edital. Justificativa: O item 3.5.8 e subitens do edital impõem restrição de participação no leilão e admite a participação dos proponentes especificados apenas como membros de consórcio, desde que individualmente limitada a 15% e de modo que a soma de participações não seja superior a 40%. A vedação imposta (i) não só restringe em demasia a participação de proponentes relevantes do setor, (ii) como apresenta rigidez que pode ser alcançada por meio de instrumentos mais adequados e regras que garantam tanto a ampla participação e competitividade no certame como a proteção à concorrência almejada pela disposição. Poderia ser criada uma obrigatoriedade de inclusão de compromisso de que as empresas em situação prevista no item 3.5.8 não poderá votar em situações em que houver conflito de interesses. Tal regra poderia estar disposta no Acordo de Acionistas ou no Estatuto Social da SPA. Sobre o item (i), a vedação de participação imposta (15% e 40%) obrigada as proponentes interessadas, que possuem a expertise necessária para a adequada gestão da SPA e do Porto Organizado, a buscarem parceiros com perfil de capital, como é o caso de fundos de investimentos, que podem não ter os incentivos necessários para gerir a concessão a partir da ótica de um projeto de longo prazo e com foco nos usuários dos serviços. Em relação ao item (ii), o próprio instrumento convocatório, em seu item 3.6, já determina que a atuação entre proponentes e suas partes relacionadas deve ocorrer em conformidade com a legislação aplicável e normas setoriais em vigor, das quais podem ser citadas regras de governança, dentre outras. Não só, há instrumentos societários capazes de reger a adequada atuação da SPA em casos em que existam conflitos de interesse. Nesse sentido, a proposta é de exclusão dos itens 3.5.8.1 e 3.5.8.1.1, 3.5.8.1.2 do edital para garantir a ampla participação de proponentes no leilão. Alternativamente, caso tal sugestão não venha a ser acolhida, propõe-se a modificação dos itens 3.5.8.1.1 e 3.5.8.1.2 do edital para que, ao menos, os limites impostos possibilitem uma maior participação das integrantes do consórcio que serão as detentoras da qualificação técnica para adequada gestão do ativo. Redação atual: 3.5.8.1. É admitida a participação das pessoas jurídicas definidas no item 3.5.8 desde que como membro de Consórcio, observadas as seguintes condições: 3.5.8.1.1. A participação individual não seja superior a 15% (quinze por cento) no Consórcio; 3.5.8.1.2. A soma das participações, quando em conjunto, não seja superior a 40% (quarenta por cento) no Consórcio. Redação proposta: 3.5.8.1. É admitida a participação das pessoas jurídicas definidas no item 3.5.8 desde que como membro de Consórcio, observadas as seguintes condições: 3.5.8.1.1. A participação individual não seja superior a 35% (trinta por cento) no Consórcio; 3.5.8.1.2. A soma das participações, quando em conjunto, não seja superior a 51% (cinquenta e um por cento) no Consórcio.</p>	<p>A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a contribuição não será acatada. O objeto do contrato de concessão abrangerá o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta. Visando preservar o modelo, serão mantidas as limitações relativas a participação das pessoas jurídicas elencadas no item 3.5.8. Em adição à permissão para participação, em consórcio, com percentuais de 15%, individualmente, e 40%, quando em conjunto, será incluída permissão para que os proponentes elencados no item 3.5.8 possam deter participação em conjunto ilimitada, desde que individualmente não excedam 5% individualmente. Quanto a supostos riscos relacionados à qualificação técnica do vencedor da licitação, cumpre registrar que a concessionária será a própria SPA, não havendo descontinuidade das operações após a transferência do controle e celebração do novo contrato de concessão.</p>
78	Minuta de Edital	<p>3.5.8. sejam, na data da Entrega dos Documentos, (i) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (ii) titulares de contrato de transição no Porto Organizado, (iii) titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no</p>	<p>O Edital do Leilão de transferência de controle acionário da Santos Port Authority - SPA, associado à concessão do serviço público de administração do Porto Organizado de Santos e exploração indireta das instalações portuárias nele existentes, estabelece no Capítulo III as regras a respeito da participação no leilão. Ao tratar sobre as restrições à participação, a cláusula 3.5.8 estabelece um rol taxativo das pessoas jurídicas que atuam diretamente no Porto Organizado, incluindo as participantes dos respectivos grupos econômicos, que somente poderão participar como membros de consórcio, desde que sua participação individual não seja superior a 15% (quinze por cento) e a soma das participações, quando em conjunto, não seja superior a 40% (quarenta por cento). Muito embora tais restrições sejam salutares para preservar a independência da concessionária em relação aos principais usuários e contratantes dos serviços e da infraestrutura do Porto Organizado, observa-se que ainda não se mostram suficientes para proteger o mercado sob o ponto de vista concorrencial, bem como possíveis conflitos de interesses e abuso do poder econômico, especialmente pela ausência de restrições à outras pessoas jurídicas que atuam no mercado relevante, que podem afetar negativamente os atuais arrendatários e operadores portuários que já atuam no porto. Por tais razões, sugere-se a revisão da cláusula 3.5.8 da Minuta do Edital do Leilão para que a restrição à participação no certame alcance, além daqueles já previstos na referida cláusula, também operadores portuários, titulares de contratos de arrendamento e titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUPs que atuam em outros portos, especialmente nos Portos do Rio de Janeiro e de Paranaguá, assim como portos secos que fazem parte do mercado relevante do Porto de Santos.</p>	<p>A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a contribuição não será acatada. A vedação de TUPs, terminais portuários ou outros agentes preentes nos Portos do Rio de Janeiro e Paranaguá não encontra sustentação do ponto de vista de Mercado/Concorrencial devido (i) ao eventual aumento de custos logístico e necessidade de criação de toda uma nova infraestrutura de acesso (ferrovias e rodovias, por exemplo) para direcionar a carga para esses complexos; (ii) à regulação imposta aos serviços portuários a serem ofertados pelo futuro concessionário no Porto de Santos; (iii) supervisão e monitoramento da ANTAQ em relação as condições de preços e negociações realizadas.</p> <p>Em relação aos Portos Secos, estes atuam em um mercado diferente dos portos marítimos, sendo baixas as relações com os preços praticados pelos terminais portuários. Assim não são encontrados motivos para vedação destes players a priori.</p> <p>Deste modo, apenas Grupos Econômicos que controlam empresas que atuem nos setores elencados no item 3.5.8 deverão observar as limitações de participação nos termos estabelecidos no item 3.5.8.1 do edital.</p>

79	Minuta de Edital	3.5.8. sejam, na data da Entrega dos Documentos, (i) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (ii) titulares de contrato de transição no Porto Organizado, (iii) titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no	A minuta do Edital (especialmente no item 3.5.8) não é clara quanto à possibilidade ou não de participação de Terminais Retroportuários Alfandegados - TRAs na licitação. Ainda que as previsões do item 3.5.8 possam abarcar a situação de alguns TRAs, provavelmente outros TRAs não encontrarão nenhum impeditivo para participar em razão das hipóteses da cláusula 3.5.8. Entretanto, os mesmos motivos que levaram à previsão de outras proibições de participação se aplicam aos TRAs que recebem cargas que transitam pelo Porto de Santos. Esses TRAs apresentam potenciais conflitos de interesse, o que recomenda a proibição da sua participação no certame. Sendo assim, entende-se que a mesma restrição estabelecida para as demais situações do item 3.5.8 da minuta de Edital se aplica aos TRAs. Nesse sentido, sugere-se que o item 3.5.8 da minuta de Edital seja aprimorado por meio da inclusão de um item adicional estabelecendo restrições à participação de TRAs e demais estruturas similares que recebem cargas que transitam pelo Porto de Santos. Como nova redação para o referido item, sugere-se a seguinte: 3.5. Não poderão participar deste Leilão Proponentes que: [...] 3.5.8. sejam, na data da Entrega dos Documentos, (i) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (ii) titulares de contrato de transição no Porto Organizado, (iii) titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no Plano Mestre do Porto Organizado, (iv) Armadores, (v) Transportadores Marítimos; (vi) Operadores Portuários pré-qualificados para operar no Porto Organizado (vii) titulares de contratos de concessão ou subconcessão das malhas ferroviárias que, diretamente ou mediante direito de passagem, se interconectem com o Porto Organizado; (viii) titulares de Terminais Retroportuários Alfandegados - TRAs, Estação Aduaneira Interior - EADI (Porto Seco), Centro Logístico e Industrial Aduaneiro - CLIA e demais estruturas similares que estejam situados na área do Porto Organizado ou sejam destinatários de cargas que passem pelo Porto Organizado de Santos, ou ainda que direcionem cargas para o Porto Organizado de Santos; (ix) participantes dos respectivos Grupos Econômicos de qualquer das empresas mencionadas nos itens (i) a (viii), observado o disposto no item 3.5.8.1.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a contribuição não será acatada. Os mercados em que atuam TRAs, Portos Secos, CLIAS, e similares, são distintos do mercado Portuário, sendo que estes players não teriam, por exemplo, controle nos preços praticados pelos terminais portuários, o que impede que façam direcionamento de cargas para estes recintos. Deste modo, não são encontradas razões para inclusão destes grupos na lista de players com vedação à participação.
80 81	Minuta de Edital Minuta de Edital	3.5.8.1. É admitida a participação das pessoas jurídicas definidas no item 3.5.8 desde que como membro de Consórcio, observadas as	Considerando que o edital e a legislação aplicável não estabelece como condição de liderança o percentual majoritário de participação no consórcio, questiona-se se o interessado que se encontre nas exceções do item 3.5.8.1 do edital poderá figurar como líder do consórcio?	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não há vedação a que a empresa que figure no rol mencionado no item 3.5.8 seja líder do consórcio. Devendo-se, em qualquer caso, observar as limitações estabelecidas no item 3.5.8. e demais regras do Edital.
82 83	Minuta de Edital Minuta de Edital	3.5.8.1.2. A soma das participações, quando em conjunto, não seja superior a 40% (quarenta por cento) no Consórcio;	O item admite a participação de mais de um interessado incluído na vedação do item 3.5.8 desde que a soma da participação de cada um dos interessados no consórcio não ultrapasse 40% da formação do consórcio? Nosso entendimento está correto?	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que o entendimento do contribuinte está correto, isto é, que a soma de todos os participantes do consórcio que constem do rol taxativo do item 3.5.8 podem somar participação até o limite de 40%, em alinhamento ao disposto no item 3.5.8.1.2 do edital. Cabe mencionar que, adicionalmente ao limite de participação de 15% individualmente e 40% em conjunto, será incluída a possibilidade de participação conjunta sem limite máximo, desde que as participações individuais não excedam 5%.
84	Minuta de Edital	3.5.8.1.2. A soma das participações, quando em conjunto, não seja superior a 40% (quarenta por cento) no Consórcio;	O item 3.5.8.1 da minuta de edital permite a participação das pessoas jurídicas definidas no item 3.5.8 como membros de Consórcios, mas estabelece, no item 3.5.8.1.2, que a soma das participações delas, quando em conjunto, não poderá ser superior a 40% (quarenta por cento) no Consórcio. Assim, por exemplo, operadores portuários atuais podem se reunir em consórcio com outros interessados, mas sua participação em conjunto não pode ultrapassar 40% do consórcio. O objetivo da regra proposta é certamente evitar possíveis conflitos de interesse objetivos entre essas empresas em suas atividades atuais (como operadoras portuárias, por exemplo) e na condição de acionistas da futura concessionária do Porto. No entanto, sugere-se que a previsão de 40% como um limite máximo conjunto às empresas enquadradas nas situações do item 3.5.8 seja aumentada para 60% (sessenta por cento). Entende-se que esse aumento resguarda a preocupação com o conflito de interesse uma vez que cada operador isoladamente não pode ter uma participação superior a 15% na concessionária, que é o já estipulado na minuta de edital. O que mudaria é apenas a possibilidade de as empresas enquadradas no item 3.5.8 terem, em conjunto, uma participação maior. Essa sugestão deve-se ao fato de que, pelo cenário financeiro apresentado no material submetido a audiência pública, a atratividade de fundos de investimento com forte viés financeiro será grande, e isso pode não ser totalmente positivo às empresas que operam no porto uma vez que os fundos de investimento têm por diretriz buscar o retorno financeiro, o que pode acarretar aumento de tarifas portuárias, por exemplo. Já as empresas enquadradas no item 3.5.8, além de levar em conta o aspecto financeiro, precisarão preservar as suas operações, o que não é contrário ao porto (e sim favorável). Assim, sugere-se que o percentual indicado no item 3.5.8.1.2 da minuta de edital seja ampliado de 40% (quarenta por cento) para 60% (sessenta por cento).	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que não será acatada. A imposição de restrições à participação no leilão tem como finalidade impedir que a participação incondicionada de determinado(s) agente(s) gere prejuízos concorrenciais ao setor e a preservação do objeto concedido, que abrange o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta pela concessionária. As limitações de participação propostas foram estabelecidas visando preservar a independência da Concessionária em relação aos principais contratantes de infraestrutura no Porto Organizado, mantendo-se a premissa do modelo Private Landlord, na qual a Concessionária do Porto Organizado, e por analogia seu Grupo Econômico, não atua diretamente nas operações portuárias. Em relação a um potencial aumento de tarifas, cabe mencionar que a tarifa teto média máxima para as Tabelas I, II e III foram estipuladas contratualmente.

85 86	Minuta de Edital Minuta de Edital	3.5.8.1.3. Tais pessoas jurídicas não poderão participar, por meio de acordo de acionistas ou instrumento congênere, do grupo de Controle Societário da Concessionária, caso o Consórcio sagre-se vencedor do certame, devendo tal obrigação constar do respectivo instrumento de	Aplicadas as limitações expressas nos itens 3.5.8.1.1 e 3.5.8.1.2, ainda que participe do Grupo de Controle Societário, considerando boas práticas de governança, não haveria razão para o impeditivo expresso, que certamente incrementa os riscos a agentes econômicos que, por efetivamente conhecerem esse mercado e sua operação, poderiam apresentar propostas mais vantajosas e excelência na execução do Contrato de Concessão. Pedem-se a retirada da previsão do item 3.5.8.1.3 ou sua substituição por cláusula autorizativa, observadas as limitações anteriores e a adoção de boas práticas de governança corporativa.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que não será acatada. A vedação de celebração de um acordo de acionistas pelos minoritários da cláusula 3.5.8 para participação em bloco de controle tem o objetivo de preservar o objeto da concessão que abrange o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta, com segregação entre a Administração Portuária e a operação de terminais e outros agentes na cadeia logística. Cabe mencionar que, caso não se configure participação no bloco de controle, é permitida a celebração de acordo de acionistas desde que os minoritários mencionados na referida cláusula não detenham poderes de veto para deliberações sociais da Concessionária para questões relativas a (i) celebração ou aditamento de contratos com Exploradores de Instalação Portuária e titulares de contrato de adesão para exploração de Terminal de Uso Privado que utilizem o canal de navegação do Porto Organizado; (ii) assuntos relacionados a elaboração, alteração e atualização do PDZ do Porto Organizado; (iii) assuntos relacionados à Proposta Apoiada; (iv) quaisquer outras matérias que substanciem uma situação que configure potencial conflito de interesses entre a sua posição de acionista e eventual posição, sua ou de empresas de seu Grupo Econômico, como contraparte da Concessionária.
87	Minuta de Edital	3.5.8.1.3. Tais pessoas jurídicas não poderão participar, por meio de acordo de acionistas ou instrumento congênere, do grupo de Controle Societário da Concessionária, caso o Consórcio sagre-se vencedor do certame, devendo tal obrigação constar do respectivo instrumento de	Alteração da limitação de participação individual no consórcio de 15% para 20% para participação no leilão de titulares de contratos referidos no item 3.5.8. - exceto malha ferroviária, que deve ser excluída deste item - e exclusão do item 3.5.8.1.3., que restringe participação no grupo de Controle Societário da Concessionária por meio de acordo de acionistas ou instrumento congênere Justificativa: A possibilidade de aquisição de 20% de participação no Consórcio com possibilidade de participação no grupo de Controle Societário da Concessionária pelos titulares de contratos listados no item 3.5.8. - exceto malha ferroviária, que deve ser excluída deste item - pode ser pró-competitiva, não havendo justificativa para seu completo impedimento. Os titulares dos contratos referidos no item 3.5.8. são de modo geral empresas robustas, com ampla expertise em áreas correlacionadas à área de atuação do Porto Organizado. Caso a justificativa para referida limitação seja a possibilidade de troca de informações comercialmente sensíveis entre os participantes do Consórcio e as demais empresas dos seus grupos econômicos, com algum tipo de favorecimento indevido decorrente desse fluxo de informações, essa preocupação pode ser completamente dissipada por meio dos seguintes mecanismos amplamente utilizados para este fim: (i) chinese walls, para impedir o fluxo de informações sensíveis entre a Concessionária e demais empresas dos grupos dos seus acionistas; (ii) programas de compliance que garantam a condução das atividades da Concessionária de forma totalmente independente; e/ou (iii) que funcionários e/ou membros dos órgãos de gestão da Concessionária sejam proibidos de atuar também em outras empresas dos grupos econômicos dos participantes do Consórcio. Some-se a tais mecanismos a obrigatória participação mínima de 60% no Consórcio de sócios que não se enquadram no item 3.5.8. (nos termos do item 3.5.8.1.2.). Ainda que exista controle compartilhado entre acionistas da Concessionária, cada um deles certamente exercerá seu poder de veto e não aceitará decisões de um dos demais acionistas em benefício próprio ou em benefício de outras empresas do seu grupo econômico. Não haveria racionalidade econômica para posicionamento diverso. Ademais, na ausência de relação horizontal ou vertical entre as atividades do grupo econômico adquirente de participação de 15% e a Concessionária, referido investimento sequer seria de notificação obrigatória ao CADE, órgão responsável pela análise concorrencial prévia de atos de concentração. Por outro lado, a aquisição de participação indireta de 20% seria obrigatoriamente objeto de escrutínio pelo CADE. Isso porque a aquisição de participação de 20% do capital social ou votante configura concentração econômica sujeita à notificação obrigatória e aprovação prévia do CADE, nos termos do art. 88 da Lei nº 12.529/2011, uma vez atingidos os critérios de faturamento dos grupos econômicos envolvidos. Contribuição: Sugestão de alteração - Alterar o limite de participação individual no consórcio de 15% para 20% (3.5.8.1.1.) e exclusão do item 3.5.8.1.3. 3.5.8.1. É admitida a participação das pessoas jurídicas definidas no item 3.5.8 desde que como membro de Consórcio, observadas as seguintes condições: 3.5.8.1.1. A participação individual não seja superior a 20% (vinte por cento) no Consórcio; 3.5.8.1.2. A soma das participações, quando em conjunto, não seja superior a 40% (quarenta por cento) no Consórcio; 3.5.8.1.3. [EXCLUSÃO]	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que não será acatada. A imposição de restrições à participação no leilão tem como finalidade manter o objeto do contrato de concessão que abrange o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta. As limitações de participação propostas foram estabelecidas visando preservar a independência da Concessionária em relação aos principais contratantes de infraestrutura no Porto Organizado, mantendo-se a premissa do modelo Private Landlord, na qual a Concessionária do Porto Organizado, e por analogia seu Grupo Econômico, não atua diretamente nas operações portuárias.
88	Minuta de Edital	4.11. Cada Participante Credenciado somente poderá exercer a representação de uma única Proponente e cada Proponente somente poderá estar representada e participar do Leilão por meio de uma única	Considerando a definição de participante credenciado contida no item 1.1.52 do edital, entende-se que fica vedada a contratação de uma mesma sociedade corretora por mais de um proponente, ainda que a pessoa física desta corretora, responsável pelos lances em sessão pública, seja diversa. Nosso entendimento está correto?	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que o entendimento está correto.
89 90	Minuta de Edital Minuta de Edital	4.13. A Proposta Econômica, a ser apresentada no Volume 2, deverá indicar o valor de Bonificação pela Outorga, mediante o preenchimento do 1.5.4. o qual	O item 4.13 e seguintes, ou o Anexo 4 (Modelo de Proposta Econômica), não trazem de maneira objetiva o conjunto de ônus financeiros que serão assumidos obrigatoriamente pela Adjudicatária, em paralelo ao valor proposto a título de Bonificação pela Outorga. Sugere-se a alteração do Anexo 4, fazendo constar valores de outorga fixa, pelo controle e percentual de outorga variável, de maneira a alinhar propostas dentre os interessados.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que não será acatada. A proposta econômica será apresentada como o valor a ser recolhido a título de bonificação pela outorga. O modelo de proposta visa ser o mais objetivo possível em relação à variável de leilão em julgamento. Os demais encargos devidos pelo concessionário constam expressamente no contrato de concessão e deverão ser considerados na elaboração da proposta pelo interessado.

91 92	Minuta de Edital Minuta de Edital	4.14. A Bonificação pela Outorga deverá ser paga pela Adjudicatária de acordo com as condições previstas no Erro! Fonte de referência não encontrada des	Pede-se corrigir o erro de referência.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que ela será acatada.
93	Minuta de Edital	Seção IV - Da Garantia de Proposta	Um ponto importante, passível de maior amadurecimento, diz respeito ao valor solicitado a título de Garantia de Protosta (1% do Valor do Contrato de R\$ 24 Bilhões) para a concessão em questão. É sabido que a Garantia de Proposta é calculada a partir de um percentual do Valor do Contrato, que neste caso, é formado pelas receitas previstas durante todo o período da concessão. (Conforme item 4.23 - Minuta do Edital). Ao analisar a previsão de receita para a Concessão do Porto de Santos/SP, observam-se premissas bem ousadas, como os valores alocados para possíveis renovações contratuais ou novos contratos com empresas que ainda não operam no Porto de Santos/SP baseados em metodologia otimista/irreal, além de valores previstos para a exploração de áreas greenfield ainda não licenciadas (Bagres e Caneu). Em ambos os casos, a modelagem alocou um aumento substancial nas receitas patrimoniais, partindo do pressuposto de que os novos contratos a serem negociados pelo concessionário futuramente devem alcançar valores similares àqueles alcançados em processos anteriores do Porto de Santos/SP (STS13, STS13A, STS20, STST14 e STS14A). Ainda no mesmo tema, observa-se que o modelo proposto prevê que as áreas de Bagres a Caneu passarão a gerar receitas ao concessionário já no ano de 2033. Contudo, o mesmo estudo não aponta preliminarmente projetos a serem executados na área, nem leva em consideração as complexidades de licenciamento Ambiental que podem levar ao atraso na exploração da mesma. Como observado, o hiperdimensionamento da receita provoca um valor de contrato irreal, elevando, conseqüentemente, os níveis de Garantia Proposta, podendo gerar um desincentivo na participação no certame. Uma Garantia de Proposta muito alta pode reduzir significativamente a quantidade de interessados na concessão, e, portanto, inibir a concorrência (destruindo o valor). Assim, como o objetivo da Garantia de Proposta é mensurar a qualificação econômico-financeira dos participantes, eliminando aqueles que não podem cumprir compromissos futuros, uma abordagem mais adequada seria atrelar o nível da Garantia de Proposta ao valor dos Investimentos Obrigatórios do contrato (propõe-se 1% de seu valor), este, de fato, mensurável e exato, ao invés das receitas futuras que são meramente conceituais, derivadas de uma modelagem teórica. Essa abordagem equilibraria melhor os custos de participação no processo de licitação.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que os parâmetros utilizados para a definição da Garantia de Execução foram considerados a partir de benchmark de projetos similares, considerando o volume de investimentos obrigatórios e demais obrigações financeiras da Concessionária; para além disso, foi considerado no orçamento operacional do projeto a manutenção desses seguros de forma que o lance mínimo definido para a licitação já leva em conta tais obrigações. A eventual redução acarretaria na maior capacidade financeira do projeto que, por sua vez, resultaria em encargos equivalentes. Com relação à modelagem das receitas, os valores estimados em possíveis contratos de uso de áreas estão em linha com as mais recentes licitações portuárias, como o STS08A e o STS11, que vão proporcionar aumentos significativos na receita da autoridade portuária. Os valores encontram fundamentação na própria modelagem atualmente realizada pela EPL, na qual o valor de arrendamento é resultante do equilíbrio da equação econômico-financeira dos fluxos de caixa do ativo. Pressupõe-se que, à medida que contratos para exploração de áreas de terminais em operação cheguem ao termo final, novos contratos resultem em valores de arrendamento mais elevados, uma vez que a necessidade de investimentos para implantação torna-se reduzida, principalmente pela redução na necessidade de investimentos em obras civis e expansões.
94	Minuta de Edital	Seção IV - Da Garantia de Proposta	As possibilidades de execução da Garantia Proposta são muito amplas, conforme detalhado nos itens 4.38.1 a 4.38.17 da Minuta do Edital. Os itens que geram grande preocupação são a execução da Garantia de Propostas nos casos de atraso na apresentação de documentos e informações ao CADE e ANTAQ, e/ou apresentação de documentos em desacordo com o disposto no edital. Também preocupa a cláusula sobre a recusa em prestar esclarecimentos e documentos ou em atender às exigências solicitadas pela Comissão de Licitação, nos prazos por ela determinados e de acordo com os termos do Edital. Considera-se que, em tais casos, a execução da Garantia Proposta não seria razoável. Para os casos em questão sugere-se: i. Atrasos no envio de documentos e informações ao CADE e ANTAQ: Os atrasos devem ser os materiais, devendo o proponente ser previamente avisado por escrito sobre os documentos faltantes e com prazo de retificação ou reapresentação incluído na comunicação. Além disso, os atrasos em questão não podem ser aplicáveis a qualquer documento, mas apenas para documentos relevantes para o processo. Por último, não está claro como seria possível calcular a base para danos resultantes no atraso de entrega de documentos, o que dificulta a análise de risco dessa etapa do processo por parte do proponente. Entende-se que casos de atraso de qualquer natureza não possam ser usados como base para execução integral da Garantia Proposta. Pelo exposto entende-se que um atraso material e repetido na apresentação de documentos deve ter como consequência a desqualificação do proponente, mas não execução da Garantia de Proposta. ii. Apresentação de documentos que não estejam em conformidade com o disposto no edital: Entende-se que os proponentes devem primeiro ser notificados sobre uma possível não conformidade e, ainda, ter tempo para retificar tal possível não conformidade. A execução da Garantia de Proposta não deve, portanto, ser imediata. Além disso, não está claro como seria possível calcular a base para danos resultantes dessa situação, o que dificulta a análise de risco dessa etapa do processo por parte do proponente. Pelo exposto, sugere-se que caso a apresentação de documentos não estejam em conformidade com as disposições do edital, e a correção não seja providenciada pelo proponente, que a penalidade se limite a desqualificação do proponente no certame, e não à execução da Garantia de Proposta. iii. Recusa na prestação de esclarecimentos e documentos para atender exigências solicitadas pela Comissão de Licitação, nos prazos por ela determinados e nos termos do Edital: Não está claro como seria possível calcular a base para danos resultantes dessa situação, o que dificulta a análise de risco dessa etapa do processo por parte do proponente. Pelo exposto, sugere-se em caso de recusa na apresentação de documentos para atender as exigências solicitadas pela Comissão de Licitação, que a penalidade se limite a desqualificação do proponente no certame, e não à execução da Garantia de Proposta.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que não será acatada. Nos procedimentos licitatórios realizados para arrendamentos portuários e a concessão da CODESA, prevê-se a execução da Garantia de Proposta caso haja desconformidades da proponente ao Edital. Portanto, para manter similaridade com outras licitações congêneres, deverá ser mantida a referida cláusula contestada. Ademais, destaca-se que tal como previsto no item 4.38, a execução da Garantia de Proposta somente poderá ser executada após prévio Contraditório em processo administrativo. Dessa forma, haverá oportunidade para a prestação de esclarecimentos julgados pertinentes antes da execução da Garantia.
95	Minuta de Edital	4.23. A Garantia de Proposta deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, conforme instruções do 1.5.2, no valor mínimo de R\$ 11% do	Garantia de Proposta Proposta: É necessário que sejam apresentadas as informações econômico-financeiras completas do projeto para que seja possível a adequada análise do valor e prazo propostos para a garantia de proposta. Justificativa: A garantia de proposta é estabelecida pelo edital em 1% do valor do contrato (aproximadamente R\$ 240 milhões) (item 4.23) e com prazo de validade de 360 dias (item 4.24). Contudo, é necessário que sejam apresentadas as informações econômico-financeiras completas do projeto para que seja possível a adequada análise do valor e prazo propostos para a garantia de proposta.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que os parâmetros utilizados para a definição da Garantia de Execução foram considerados a partir de benchmark de projetos similares, considerando o volume de investimentos obrigatórios e demais obrigações financeiras da Concessionária; para além disso foi considerado no orçamento operacional do projeto a manutenção desses seguros de forma que o lance mínimo definido para a licitação já leva em conta tais obrigações. A eventual redução da garantia acarretaria maior capacidade financeira projetada o que, por sua vez, ensejaria o aumento dos encargos contratuais, mantida a equação financeira do modelo.
96 97	Minuta de Edital Minuta de Edital	4.30.1.2. o nome do Consórcio, as razões sociais de todas as consorciadas e a indicação dos percentuais de participação devem constar da Garantia de	Considerando que a apólice vai mencionar o certame (cf. item 4.22) e que poderá ser emitida por uma das Consorciadas em benefício do Consórcio, a previsão do item 4.30.1.2, que requer até mesmo as participações, é absolutamente desnecessária, não agregando qualquer segurança ao Leilão, tratando-se de exigência burocrática que impõe apenas restrição formal e sem fundamento, pelo que deve ser excluído o dispositivo do Edital.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que não será acatada. A manutenção da cláusula garante maior segurança jurídica ao processo uma vez que os consorciados possuem obrigações individuais relacionadas ao edital

98 99 100 101	Minuta de Edital Minuta de Edital Minuta de Edital Minuta de Edital	4.38.2. apresentação, pela Proponente, de documentos em desconformidade com o estabelecido	A execução da garantia da proposta presume aplicação de sanção por conduta ofensiva cometida com culpa da Proponente. A mera apresentação de documentos desconformes tem como consequência jurídica a desclassificação ou inabilitação da Proponente, não devendo implicar em perda da garantia. Pede-se a exclusão do dispositivo do rol do item 4.38.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que não será acatada. Nos procedimentos licitatórios realizados para arrendamentos portuários e a concessão da CODESA, prevê-se a execução da Garantia de Proposta caso haja desconformidades da proponente ao Edital. Portanto, para manter similaridade com outras licitações congêneres, deverá ser mantida a referida cláusula contestada. Ademais, destaca-se que tal como previsto no item 4.38, a execução da Garantia de Proposta somente poderá ser executada após prévio Contraditório em processo administrativo. Dessa forma, haverá oportunidade para a prestação de esclarecimentos julgados pertinentes antes da execução da Garantia.
102	Minuta de Edital	4.39. Os Documentos de Habilitação serão compostos por documentos que comprovem a regularidade jurídica, fiscal, trabalhista e econômico-financeira das Proponentes.	Proposta de alteração: 4.39. Os Documentos de Habilitação serão compostos por documentos que comprovem a regularidade jurídica, fiscal, trabalhista, econômico-financeira e técnica das Proponentes. Subseção X - Da Qualificação Técnica 4.X. A Proponente deverá apresentar, para comprovação de sua qualificação técnica, atestado de responsabilidade técnica emitido por entidade pública ou particular ou quaisquer outros documentos idôneos aptos a comprovar a realização, direta ou indiretamente, por qualquer entidade integrante de seu Grupo Econômico, de obras de dragagem envolvendo a retirada de sedimentos no volume mínimo total de dois milhões de metros cúbicos. Justificativa Considerando-se o objetivo desta modelagem de desestatização de fomentar maior eficiência na administração portuária, então é corolário que o desenho das atestações para habilitação técnica deverá fomentar a participação daqueles agentes dotados da maior expertise operacional e incentivos ao aprimoramento do funcionamento do porto organizado. Para tanto, um aprimoramento essencial à modelagem desta desestatização envolveria a definição de critérios de atestação técnica que possibilitem a atração de agentes com comprovado histórico de atuação no setor de infraestrutura do País, com vistas à demonstração de expertise técnica na operação em setores densamente regulados, como forma de impulsionamento do objetivo de expansão da eficiência na administração do Porto Organizado. A justificativa constante dos estudos postos à apreciação da sociedade civil no âmbito da Consulta Pública para a inexistência de requisitos para a habilitação técnica dos proponentes não pode prosperar. É afirmado que, na medida em que a presente desestatização envolverá a alienação do controle da CODESP, incluindo todos os seus servidores e expertise, o novo controlador não precisará aportar novos atributos técnicos senão aqueles dos quais a CODESP já dispõe. Em que pese o inequívoco respeito a que faz jus a CODESP e todo o seu conjunto de servidores, a presente desestatização é motivada justamente pela insuficiência da atual autoridade portuária para a garantia do dinamismo e da eficiência esperados para a administração do Porto de Santos. Não por outro motivo, o novo controlador da autoridade portuária deverá desde logo aportar recursos e experiências que deverão se refletir no aprimoramento dos serviços públicos prestados na organização do Complexo Portuário Santista - o que, evidentemente, requererá a demonstração da respectiva habilitação técnica. Trata-se, em verdade, de diretriz contida no próprio Manual de Orientações e Jurisprudência do TCU, segundo o qual: É dever da Administração, ao realizar procedimentos licitatórios, exigir documentos de habilitação compatíveis com o ramo do objeto licitado, especialmente aqueles que comprovem a qualificação técnica e a capacidade econômico-financeira dos licitantes. Neste sentido, especialmente considerando o volume de investimentos que deverão ser carreados pela Concessionária, uma importante atestação técnica que deveria ser exigida dos proponentes no Leilão envolve a realização de obras de grande vulto. Tal exigência encontraria paralelo no início do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), no âmbito do qual o mercado, à época, não dispunha de qualificação técnica específica referente à execução de contratos de concessão de rodovia. Por tal motivo, os primeiros editais, como é o caso do Edital nº 0291/93-00, que tinha por objeto a delegação da Rodovia Presidente Dutra, inseriu, como requisito de habilitação técnica, a comprovação de capacidade em execução de obras de grande vulto - por oposição aos atestados de operação de trechos rodoviários propriamente ditos exigidos hodiernamente. Assim, considerando, de um lado, a imperatividade da previsão de atestações técnicas que balizem a seleção de Proponentes com histórico operacional aderente à complexidade das intervenções que serão previstas no Porto de Santos, e, de outro, que as primeiras autoridades portuárias estão sendo concedidas atualmente, de forma que o mercado ainda não dispõe de qualificação técnica específica no exercício de funções de autoridade portuária, deve-se exigir uma capacidade de realização de obras de relevo, assim como se fez no início do PROCROFE - sendo que, no específico caso da concessão de uma autoridade portuária com a relevância do Porto de Santos, e considerando o escopo das atividades que deverão ser desempenhadas pela concessionária, tais obras deverão dizer respeito à condução, direta ou indiretamente, de obras de dragagem.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição não será acatada. O objeto a ser licitado é a administração do porto organizado a qual pressupõe, nos termos dos encargos assumidos pelo concessionário, um conjunto de investimentos a serem realizados ao longo do contrato de concessão. Em que pese o concessionário responsabilizar-se pelo cumprimento final destas obrigações, existe mercado fornecedor de serviços de engenharia, de serviços de dragagem e de construção civil para manutenção da infraestrutura portuária, usualmente contratada por administrações portuárias públicas e privadas (Terminais de Uso Privativo), tornando desnecessária a exigência sugerida. Além desses aspectos, é importante ressaltar que a concessão será outorgada a própria SPA, após a transferência do seu controle ao novo investidor. Ou seja, haverá continuidade operacional da SPA após a celebração do Contrato de Concessão, sendo a companhia habilitada a administrar o porto organizado. A falta de exigência de capacidade técnica do investidor não impedirá que a SPA se valha do aviamento existente na companhia, bem como possa contratar empresas especializadas para a execução das obras e manutenções dos ativos do porto, como já é feito no modelo de empresa pública. Além disso, serão fiscalizados e exigidos níveis de serviços adequados para o bom funcionamento do porto, com penalidades no caso do não atingimento dos níveis adequados dos serviços.
103 105	Minuta de Edital Minuta de Edital	4.42.3.1. cópia autenticada do instrumento de constituição e do inteiro teor do Regulamento em vigor, devidamente acompanhados de certidão comprobatória de seu registro em Cartório de Registro de Títulos e	A exigência de observância de práticas contábeis brasileiras é inaplicável a proponentes individuais ou consorciadas estrangeiras. Sugere-se a previsão dessa ressalva no item 4.43.1.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que ela será parcialmente acatada.
104 113 114	Minuta de Edital Minuta de Edital Minuta de Edital	4.43. A Proponente deverá apresentar os documentos a seguir listados:	Ao contrário do item 4.42, que explicita a necessidade de entrega dos documentos em vias física e eletrônica, neste item 4.50 há menção apenas a via física. Pede-se confirmar se a via eletrônica está dispensada para os documentos deste dispositivo.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que os documentos devem ser entregues por via física e eletrônica.

106	Minuta de Edital	4.43.2. para qualquer tipo de sociedade empresária: Certidão Negativa de Pedido de Falência, Concordata remanescente, Recuperação Judicial e Extrajudicial, expedida pelo distribuidor judicial da comarca (varas cíveis) da cidade em que a Proponente estiver sediada, com data de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à data da Sessão Pública do	A que se refere a certidão comprobatória dos cartórios distribuidores da comarca? A certidão deve contemplar quais tipos de ações em face do interessado?	A certidão dos distribuidores emitida pelo TJ normalmente se destina a delimitar os juízos onde pode ter havido a distribuição das ações a que se refere o edital, onde não há um único juízo competente (é o que ocorre nas capitais, normalmente). No caso em análise, as certidões solicitadas foram as grifadas: "4.43.2. para qualquer tipo de sociedade empresária: Certidão Negativa de Pedido de Falência, Concordata remanescente, Recuperação Judicial e Extrajudicial, expedida pelo distribuidor judicial da comarca (varas cíveis) da cidade em que a Proponente estiver sediada, com data de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à data da Sessão Pública do Leilão, acompanhada de certidão comprobatória dos cartórios distribuidores da comarca do Proponente. Em havendo ação judicial distribuída em nome da Proponente ou ajuizada contra si tendo por objeto pedido de recuperação judicial deverá ser juntada certidão narrativa do feito que aponte a situação do processo atualizado, compreendendo o período de 90 (noventa) dias antes da data da Sessão Pública do Leilão, assim como os documentos solicitados no item 3.5.5.1 deste Edital;"
107	Minuta de Edital	4.43.5. caso a sede não seja o principal estabelecimento da Proponente, deverão ser apresentadas certidões judiciais relativas ao principal estabelecimento.	Não estão indicados os critérios que a Comissão usará para avaliar o (des)cumprimento do requisito, causando insegurança e não permitindo adequada avaliação sobre a necessidade de apresentação e verificação do cumprimento do requisito por uma dada Proponente. Critério como o número de operações e faturamento, que poderiam objetivamente qualificar como 'principal estabelecimento' são informações não acessíveis aos demais Proponentes, impossibilitando a verificação do bom cumprimento do requisito. Sugere-se a exclusão do dispositivo, que não permite avaliação objetiva e transparente.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que ela não será acatada. Caberá ao licitante declarar qual é seu principal estabelecimento respondendo na forma da lei por eventual declaração falsa.
108 109	Minuta de Edital Minuta de Edital	4.44. A Proponente deverá comprovar, por meio do balanço patrimonial indicado no item Erro! Fonte de referência não encontrada. acima, que, na data estabelecida para a entrega dos envelopes prevista no Edital, possui patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ [...] ([...] reais), na data-base de [...] de 20[...], observadas as regras	1. A exigência cumulativa de Garantia de Proposta (4.22) e Patrimônio Líquido pode ser entendida como ilegal por incidência do art. 31, §2º, da Lei n. 8.666/1993, adotada pelo certame conforme consta no Preâmbulo. 2. Pede-se corrigir erro de referência.	A garantia de proposta não tem relação com a comprovação do patrimônio líquido. A garantia de proposta assegura ao poder público que as condições do edital e da proposta econômica serão cumpridas, já a comprovação do patrimônio líquido visa à qualificação econômica-financeira das proponentes.

110	Minuta de Edital	4.46. Para FIPs, o patrimônio líquido mínimo exigido no item 4.44 para fins de qualificação econômico-financeira poderá ser comprovado por: (i) patrimônio líquido do fundo de investimento, apurado em seu balanço patrimonial ou apontado no último Informe Trimestral encaminhado à CVM; (ii) valor total do capital subscrito do fundo de	O Edital exige, em seu item 4.44, a necessidade de comprovação de patrimônio líquido mínimo por parte dos licitantes, o qual deverá corresponder a um percentual do valor estimado do Contrato e constar no balanço patrimonial do último exercício social, exigido na forma da lei. No entanto, a comprovação de patrimônio líquido por Fundos de Investimento em Participações (FIP) é disposição de dificuldade a participação destas entidades em licitações, visto que não há, normalmente, patrimônio líquido dedicado ao projeto antes da obtenção da outorga. Nesse sentido, os FIPs se utilizam do capital comprometido para obtenção dos recursos e início da execução do projeto. O capital comprometido corresponde ao montante fixado no compromisso de investimento firmado pelos cotistas, o qual será devidamente integralizado caso o fundo se sagre vencedor no certame. Sugerimos, portanto, que o patrimônio líquido, no caso de FIP, seja comprovado por meio do capital comprometido pelos cotistas, conforme constante no compromisso de investimento. A medida possibilitaria, justamente, maior chance de ingresso e participação de FIPs no leilão de desestatização. Diante destas considerações, sugerimos a seguinte redação: 4.46. Para FIPs, o patrimônio líquido mínimo exigido no item 4.44 para fins de qualificação econômico-financeira será comprovado por meio capital comprometido pelos cotistas, conforme compromisso de investimento e nos termos do regulamento do fundo devidamente aprovado e registrado na CVM.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que como forma de ampliar o rol dos documentos para fins de comprovação do patamar de patrimônio líquido exigido, será acrescido ao rol taxativo de hipóteses a apresentação do boletim ou lista de subscrição de cotas do respectivo FIP. Além das hipóteses previstas no Edital, o patamar mínimo exigido para fins de qualificação econômico-financeira de um FIP também poderá ser comprovado mediante declaração de que o FIP atende alguma das hipóteses previstas, sob as penas da lei, exarada pelo administrador do Fundo, qualificado nos termos do Edital.
111 112	Minuta de Edital Minuta de Edital	4.48.1. Caso o Consorciado seja filial/sucursal, deverá apresentar o balanço patrimonial e respectivo demonstrativo de resultados consolidado da	1. Não há razão para que a exigência seja oposta apenas para Consorciadas, quando não há exigência equivalente para filiais/sucursais de Proponentes não organizadas em Consórcio. Sugere-se a exclusão do dispositivo 4.48.1. 2. Diante da ausência de conceito legal sobre sucursal no Brasil e que a legislação estrangeira por vezes considera sociedade estabelecida no Brasil, mas de controle estrangeiro, como sucursal da sociedade investidora, o que obrigaria a apresentação de balanços consolidados de sociedade estrangeira, solicita-se a revisão da previsão, deixando claro que se refere à matriz brasileira da sociedade.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que ela será acatada.
115 116	Minuta de Edital Minuta de Edital	4.50.6. prova de regularidade fiscal perante as fazendas estadual e municipal, esta última referente aos tributos mobiliários e imobiliários, ou certidão de não contribuinte, caso aplicável, todas do respectivo domicílio ou sede da Proponente, e com prazo de, no máximo, 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data da Sessão Pública do Leilão, prevalecendo	De maneira diversa à previsão do item 4.43.5, aquela sobre a qualificação econômico-financeira, sobre a demonstração de regularidade fiscal não há menção à necessidade de apresentação de regularidade perante fazendas estadual e municipal do 'principal estabelecimento'. Pede-se a reforma o 4.43.5 para a exclusão de previsão que não permite a verificação objetiva e transparente sobre o cumprimento daquela regra.	A ANTAQ agradece sua contribuição, porém ela não será acatada e a redação do item será mantida inalterada. O conceito de principal estabelecimento foi incluído propositadamente apenas naqueles itens em que se entendeu adequado.

117 118	Minuta de Edital Minuta de Edital	4.50.8. prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Estado de São Paulo e a Fazenda dos Municípios de Santos e Guarujá/SP com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à data de Entrega dos Documentos, prevalecendo o prazo de	O item prevê prova de regularidade junto ao Estado de São Paulo e aos municípios de Santos e Guarujá, constituindo vantagem especial a tais entes federativos. Quando se tratar de localização da sede da Proponente ou Consorciada, tais documentos já são exigidos pelo item 4.50.6. Se não forem por tal razão exigíveis, não precisariam ser juntados, sob pena de benefício não fundamentado a tais entes políticos.	A exigibilidade de regularidade junto ao Estado de São Paulo e aos municípios de Santos e Guarujá é em virtude do objeto da licitação estar localizado nestes entes federativos, não constituindo, assim, qualquer tipo de vantagem especial.
119	Minuta de Edital	4.52. A proponente deverá apresentar a Declaração de Atendimento às Prerrogativas Legais de Desempate estabelecidas nos art. 45, §2º e art. 3º, §2º da Lei nº. 8.666, de 1993, conforme modelo no Anexo 16 - Modelo de Declaração acerca do atendimento às prerrogativas referentes aos critérios de desempate estabelecidos nos art. 45.	1. A aplicação dos critérios legais considerando a qualificação da empresa líder é escolha arbitrária e sem fundamento. Sugere-se seja considerada a Consorciada com maior participação no Consórcio, honrando os requisitos enumerados pelo legislador, trazendo vantagem à Consorciada com maior engajamento no certame e na execução do Contrato. 2. O item 5.54 foi colacionado entre os itens 6.1.2 e 6.1.3. Sugere-se a correção.	A empresa líder do consórcio é a responsável perante o poder concedente pelo cumprimento do contrato de concessão, motivo pelo qual serão considerados como critério de desempate as informações da empresa líder. Nesse sentido, indefere-se a contribuição.
120	Minuta de Edital	4.52. A proponente deverá apresentar a Declaração de Atendimento às Prerrogativas Legais de Desempate estabelecidas nos art. 45, §2º e art. 3º, §2º da Lei nº. 8.666, de 1993, conforme modelo no Anexo 16 - Modelo de Declaração acerca do atendimento às prerrogativas referentes aos critérios de desempate estabelecidos nos art. 45.	1. A aplicação dos critérios legais considerando a qualificação da empresa líder é escolha arbitrária e sem fundamento. Sugere-se seja considerada a Consorciada com maior participação no Consórcio, honrando os requisitos enumerados pelo legislador, trazendo vantagem à Consorciada com maior engajamento no certame e na execução do Contrato. 2. O item 5.54 foi colacionado entre os itens 6.1.2 e 6.1.3. Sugere-se a correção.	A empresa líder do consórcio é a responsável perante o poder concedente pelo cumprimento do contrato de concessão, motivo pelo qual serão considerados como critério de desempate as informações da empresa líder. Nesse sentido, indefere-se a contribuição.

121 122	Minuta de Edital Minuta de Edital	4.52.1. Em caso de participação de proponentes em Consórcio, serão considerados os critérios de desempate declarados pela empresa líder, os quais aproveitarão a todo o Consórcio para efeito do exercício das prerrogativas de desempate.	O item 5.54 foi colacionado entre os itens 6.1.2 e 6.1.3. Sugere-se a correção.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que o texto será ajustado.
123 124	Minuta de Edital Minuta de Edital	5.2. A Proponente vencedora deverá apresentar na B3, no dia indicado no cronograma previsto no CAPÍTULO VII - DO CRONOGRAMA DE EVENTOS deste Edital, por representante do Participante Credenciado, invólucro único lacrado contendo 2 (duas) vias do	Sugere-se corrigir erro de digitação na palavra "lacrado".	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a mesma será acatada.
125	Minuta de Edital	5.13. O critério de julgamento do Leilão é o de maior valor da Bonificação pela Outorga a ser pago ao Poder Concedente, devendo o montante ser apresentado em reais, com no máximo 2	O Poder Público, na prática dos seus atos, deve justificar cada escolha de forma fundamentada e criteriosa, principalmente nos casos em que há relevante impacto setorial. Diante disso, por se tratar da principal porta de entrada e saída de cargas do Brasil, as justificativas apresentadas para adoção do critério de licitação (maior valor de outorga) se mostram insuficientes, principalmente quando se limita a indicar que há previsão legal do critério e ausência de impedimento para seu uso em concessões , considerando que (i.) esse não é o único critério trazido pela legislação, e (ii.) a indicação do critério de licitação é ato vinculado, necessitando de robusta fundamentação. Ressalta-se que, apesar do critério maior valor de outorga ser utilizado em licitações de arrendamentos portuários, o objeto e os impactos de uma desestatização são distintos, uma vez que, feita de forma equivocada, o seu impacto alcança toda a cadeia logística do país. Desse modo, o equívoco no critério de licitação prejudica o foco principal da concessão: aumentar a eficiência e a competitividade do porto como um todo. No mesmo sentido, o Acórdão 2.931/2021-PL-TCU, de relatoria do Ministro Bruno Dantas, traz explicitamente a determinação de estudos aprofundados para os procedimentos de desestatização portuários: 9.5.2. nos próximos processos de desestatização de portos públicos: 9.5.2.1. realize estudo aprofundado das alternativas de modelos portuários existentes no mundo, sopesando riscos e vantagens de cada um deles, e explicitando o endereçamento para cada um dos riscos identificados, com vistas a fundamentar a escolha do modelo a ser adotado, em atenção aos princípios da eficiência e da motivação dos atos administrativos . Sendo assim, a ATP propõe adequação do item 5.6 do Ato Justificatório c/c 5.13 do Edital à determinação 9.5.2.1 do Acórdão nº 2.931/2021-PL-TCU com aprofundamento dos estudos e argumentos da adoção do critério de julgamento de maior valor de outorga , sendo necessariamente sopesados os riscos, vantagens e desvantagens dessa escolha comparada com os demais elencados no art. 9º do Decreto nº 8.033/2013.	A Antaq agradece sua participação e informa que a sua sugestão não será acatada. Além dos critérios de julgamento expressamente citados no art. 6º da Lei 12.815/2013, ele abre a possibilidade de utilização de outros estabelecidos em edital. Além disso, o Decreto nº 8.033/2013, em seu art. 9º, prevê expressamente a possibilidade de utilização como critério de julgamento o maior valor de outorga.
126	Minuta de Edital	5.13. O critério de julgamento do Leilão é o de maior valor da Bonificação pela Outorga a ser pago ao Poder Concedente, devendo o montante ser apresentado em reais, com no máximo 2	Sugere-se avaliar alteração quanto ao critério de julgamento da melhor proposta, que se limita ao maior valor de Bonificação pela Outorga. Particularmente, sugere-se incluir o critério de menor tarifa, previsto no art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013, para que a melhor proposta permita também redução de custos na prestação de serviços aos usuários. Com isso, o usuário do porto, além do Tesouro, apropriar-se-ia de parte do ganho de eficiência a ser propiciado pelo vencedor do certame. Em vista da importância dessa redução de custos para o usuário do porto e para a competitividade da economia, caso não se considere o critério de menor tarifa no julgamento da melhor proposta, mister esclarecer razões de não se efetivar tal inclusão. (CONTRIBUIÇÃO 1) Obs.- Anexo Parecer SEI Nº 3893/2022/ME com argumentação completa - encaminhado para o e-mail para anexos.	Antaq agradece sua participação e informa que a sua sugestão não será acatada. Além dos critérios de julgamento expressamente citados no art. 6º da Lei 12.815/2013, ele abre a possibilidade de utilização de outros estabelecidos em edital. Além disso, o Decreto nº 8.033/2013, em seu art. 9º, prevê expressamente a possibilidade de utilização como critério de julgamento o maior valor de outorga. Apesar da não utilização como critério de julgamento, os potenciais indutores de produtividade fazem parte da avaliação da qualidade do serviço prestado, que será mensurada por meio de indicadores de desempenho de forma a garantir a qualidade dos serviços prestados para os usuários.

127 128	Minuta de Edital Minuta de Edital	5.32. A inabilitação da Proponente que tenha sido considerada a vencedora do certame, 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	A aplicação de sanção deve estar reservada à hipótese de conduta ofensiva cometida com culpa da Proponente, já coibida na forma da Lei. A mera apresentação de documentos desconformes tem como consequência jurídica a desclassificação ou inabilitação da Proponente, não devendo implicar em multa, salvo quando presente conduta lesiva prevista em Lei. Pede-se a exclusão do da previsão sobre a multa deste dispositivo.	A aplicação de multa, com a consequente execução da garantia de proposta, é um instituto garantido na legislação e visa assegurar ao poder público que o proponente declarado vencedor detém as prerrogativas necessárias à celebração do contrato. Todavia, conforme expresso no item 5.32, eventual execução da garantia será precedida de ampla defesa e do contraditório. Nesse sentido, indefere-se a contribuição.
129	Minuta de Edital	5.34.1. A despeito da fase recursal única após o término da fase de habilitação, as Proponentes que desejarem recorrer em face dos atos do julgamento da Garantia de Proposta, da Proposta Econômica ou da habilitação deverão manifestar, imediatamente após o término de cada sessão, sua intenção de recorrer, sob pena de	Tendo em vista as diferentes formas de sessão e divulgação de resultados, ora realizadas de forma presencial (a exemplo da sessão de análise da proposta econômica), ora de forma reservada (a exemplo da análise da documentação de habilitação), pede-se especificar detalhadamente a forma e o prazo para a manifestação da intenção recursal.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que o item do edital será ajustado para detalhar as informações solicitadas.
130	Minuta de Edital	5.35. Caso todas as Proponentes renunciem expressamente ao direito de recorrer, o processo licitatório será submetido à homologação imediatamente após a publicação da ata de	Tendo em vista as diferentes formas de sessão e divulgação de resultados, ora realizadas de forma presencial (a exemplo da sessão de análise da proposta econômica), ora de forma reservada (a exemplo da análise da documentação de habilitação), pede-se especificar detalhadamente a forma e o prazo para a manifestação da renúncia ao direito recursal.	A manifestação quanto a renúncia do direito recursal poderá ser feita a qualquer tempo em relação aos atos e julgamentos realizados e publicados pela Comissão de Licitação.

131 132	Minuta de Edital Minuta de Edital	5.36.3. A Comissão de Licitação poderá, de ofício ou mediante provocação, reconsiderar sua decisão no prazo de até 5 (cinco) dias úteis após decurso do prazo das contrarrazões, ou, nesse mesmo prazo, caso mantida a decisão impugnada, encaminhar o recurso à autoridade superior do BNDES, devidamente instruído para	A considerar que a Comissão a princípio esgota sua atribuição em cada fase por meio de decisão circunstanciada, vindo a rever sua posição na hipótese de recurso administrativo, devidamente fundamentado, apresentado por interessado, a possibilidade de revisão de ofício de atos pela Comissão causa insegurança jurídica no certame. A ausência dessa previsão não impediria o exercício da autotutela, na forma da legislação e precedentes no tema. Solicita-se a exclusão da expressão "de ofício" do dispositivo do Edital.	Reconsiderações de ofício proporcionam à Comissão a oportunidade de retificar uma informação. Aponta-se, todavia, que tais reconsiderações serão sempre precedidas da devida motivação. Nesse sentido, indefere-se a contribuição.
133	Minuta de Edital	5.41. Até 2 (dois) dias úteis após a divulgação do resultado definitivo do Leilão, a Proponente vencedora do respectivo	Entende-se que o prazo indicado no item 5.41 poderá ser prorrogado na pendência de documentos ou informações que sejam de responsabilidade da SPA e que não sejam disponibilizados à adjudicatária em tempo hábil, sem qualquer responsabilização desta por eventual descumprimento de prazo. Nosso entendimento está correto?	Parcialmente deferida, o prazo para apresentação dos documentos será ampliado de dois para quinze dias úteis.
134	Minuta de Edital	5.41. Até 2 (dois) dias úteis após a divulgação do resultado definitivo do Leilão, a Proponente vencedora do respectivo	Tempo exíguo para submissão de documentação ao CADE e à ANTAQ Proposta: alteração da cláusula 5.41 do contrato de concessão. Justificativa: Considerando as informações solicitadas nos itens 5.41.1, relativas ao CADE, e 5.41.2, relativas à ANTAQ, acredita-se que o prazo de 2 dias úteis seja insuficiente. A Resolução CADE nº 2/2012, por exemplo, lista em 16 páginas os pedidos a serem protocolizados. Tendo em vista a sensível possibilidade de convocação do segundo colocado do leilão em caso de não submissão das informações, nos termos da cláusula 5.42 do contrato de concessão, considera-se como central a necessidade de dilação do prazo mencionado para, ao menos, 10 (dez) dias úteis. Além disso, a redação relativa ao marco de início do lapso temporal aparenta ser ambígua. Segundo a cláusula 5.41 do contrato de concessão, este se inicia após a divulgação do resultado definitivo do leilão, o que pode se referir a diferentes etapas do certame (i.e., leilão, homologação, adjudicação). Portanto, recomenda-se a modificação da cláusula 5.41 do contrato de concessão: Redação atual: 5.41. Até 2 (dois) dias úteis após a divulgação do resultado definitivo do Leilão, a Proponente vencedora do respectivo Leilão deverá submeter: Redação proposta: 5.41. Até 10 (dez) dias úteis após a adjudicação do Leilão, a Proponente vencedora do respectivo Leilão deverá submeter:	Contribuição parcialmente deferida. Acolhida sugetão de ampliação de prazo para quinze dias úteis.
135	Minuta de Edital	5.41.1. ao CADE, nos termos da Lei nº 12.529/2011 e do Regimento Interno do CADE, todas as informações e os documentos indispensáveis à instauração de processo administrativo para análise de ato de concentração econômica, conforme definido pela Resolução CADE nº 2/2012, juntamente com o comprovante	Considerando a necessidade de uniformização das propostas, segundo obrigações e parâmetros do Edital, convém que os documentos e valores exigíveis para a submissão da operação ao CADE estejam explicitados no Edital ou seus Anexos. Pedem-se a inclusão e discriminação de tais valores e seus parâmetros.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. A definição de regras e procedimentos para análise de atos de concentração econômica são de competência do CADE, cabendo aos proponentes o cumprimento do descrito na Lei nº 12.529/2011, no Regimento Interno do CADE e na Resolução CADE nº 2/2012.

136	Minuta de Edital	5.43. Caso a operação não seja aprovada pelo CADE ou pela ANTAQ, o segundo colocado no Leilão será convocado pela Comissão de Licitação nos termos do item 5.31, para apresentação dos respectivos Documentos de Habilitação (Volume 3) no prazo de até 3 (três) dias úteis a partir do ato de convocação, aplicando-se no que couber, as disposições do Capítulo V, Sessões IV, V.	A considerar ser possível a definição de condições para a aprovação de ato de concentração em sede da análise do CADE, entende-se que a aquiescência, mediante o compromisso de execução de obrigações, equipara-se à aprovação solicitada no dispositivo do Edital. Pede-se a inclusão de previsão nesse sentido.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. A previsão do item 5.43 é aplicável somente em casos de não aprovação pelo CADE ou pela ANTAQ. Em caso de aprovação condicionada, as obrigações e remédios deverão ser compatíveis com os objetivos da concessão, conforme análise do poder concedente.
137	Minuta de Edital	Seção VIII - Da Liquidação do Leilão e da Celebração do Contrato de Concessão	O Brasil Terminal Portuário, de início, elogia a iniciativa do Governo Federal e órgãos públicos em promover investimentos privados em infraestrutura portuária e a abertura de diálogo para discussão do modelo de desestatização. Essa desestatização tem condão de alavancar a movimentação de cargas e induzir eficiência na gestão portuária. Para alcançar essas pretensões, propõe-se ajuste da documentação para assegurar segurança jurídica às discussões de alterações contratuais previamente iniciadas junto ao Poder Público, que poderão ser impactadas. Segundo informações no âmbito da Audiência Pública Virtual, ocorrida no último dia 14/03/2022, o Poder Público estabelecerá um marco para interrupção/encerramento das discussões administrativas a respeito de contratos e áreas do porto, para permitir que os interessados precifiquem as respectivas propostas. O Ilustre Secretário Diogo Piloni indicou que essa data ainda será definida, citando, por exemplo, o evento de envio da documentação ao E. TCU. Nesse quadro, propõe-se a inclusão desse marco na documentação da Desestatização, sugerindo-se a adoção da data de assinatura do contrato de concessão para promover essa interrupção. Conforme dispõe a Lei 14133/21, o processo de licitação contém a fase de divulgação do edital logo após a fase preparatória (art. 17, inc. II). Trata-se de momento em que as regras da licitação ganham certa estabilidade. Ainda assim, até a efetiva assinatura do contrato, o edital e o modelo de concessão são passíveis de discussão/modificação, seja por determinação do TCU, seja por iniciativa da própria Administração Pública (ou provocação de contribuintes em Audiências), seja pela via judicial após a fase TCU. Isso indica que o momento mais adequado para interromper as discussões é quando efetivamente ocorre a assinatura do contrato de concessão. Como é de conhecimento, durante a discussão do modelo de desestatização da CODESA, o Poder Público prosseguiu com a análise de pleito de prorrogação de contrato de arrendamento de terminal portuário, que foi concluído em meio às discussões do modelo, sem prejudicar a capacidade de precificação das propostas por interessados. Partindo dessas premissas, há importantes alterações contratuais em andamento junto ao Poder Público (tais como prorrogações, investimentos urgentes, investimentos em área comum, etc.) que merecem prosseguir até que, efetivamente, o contrato de concessão seja assinado. O prosseguimento dessas discussões até tal fase não prejudica a avaliação da licitação pelos interessados, pois o Poder Público pode apresentar consolidado das discussões em andamento e suas informações relevantes no momento da publicação do Edital, permitindo a avaliação do projeto pelos proponentes mesmo com essas discussões em paralelo. Isso dá a segurança jurídica necessária e tempo idôneo para os proponentes realizarem as propostas. Ainda, a continuidade dessas discussões até a assinatura do contrato de concessão está alinhada aos esforços de continuidade das operações e discussões envolvendo o Porto de Santos, muito defendidos pelo Poder Público, para resolver questões necessárias enquanto a desestatização tem sua modelagem aperfeiçoada. Efetivamente, o porto não pode estagnar enquanto a desestatização é discutida. A exemplo disso, citou-se durante a Audiência Pública a necessidade de prosseguir com as licitações do STS 10 e STS 53, considerando a demanda do porto. Essa proposta ainda garante segurança jurídica aos processos de alterações contratuais junto ao Poder Público, considerando que, caso cumpram as condições formais e materiais da Portaria nº 530/2019-MINFRA, tão somente viabilizam soluções necessárias e benefícios para o próprio porto, tais como (i.) restauração da operacionalidade, cumprimento de exigências de órgãos ou entidades integrantes da administração pública ou aumento da eficiência operacional ou ampliação de capacidade (art. 22); (ii.) atendimento de políticas públicas definidas para o setor portuário e com o planejamento do porto organizado (art. 30); (iii.) ganhos de eficiência à operação portuária (art. 33); (iv.) adequação ao interesse público (art. 50); (v.) ganhos para a operação do porto e expressivos investimentos (art. 60), dentre outros. Pelo exposto, requer-se fixação da data de interrupção de discussões de alterações contratuais ou outras questões entre Poder Público e instalações portuárias referentes ao Porto de Santos tão somente na data de assinatura do contrato de concessão. Ademais, propõe-se que sejam juntadas as informações das discussões em andamento, que são necessárias para a precificação da proposta no momento da divulgação do Edital. Nesse sentido, propõe-se a seguinte redação: Seção VIII 5.54. Na data de assinatura do Contrato de Concessão, as discussões administrativas relacionadas ao Porto de Santos junto ao Poder Concedente, incluindo alterações contratuais de instalações portuárias, colacionadas no Anexo X desse edital, serão interrompidas	A Antaq agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Conforme foi informado na audiência pública a interrupção dos processos de alterações contratuais das instalações portuárias deve ocorrer com antecedência ao lançamento do edital, de forma que os proponentes possam conhecer a situação do porto e precificar adequadamente suas propostas. Após a assinatura do contrato, inclusive no momento da transição desses contratos para o modelo privado, os arrendatários terão oportunidade de propor alterações contratuais, desde que mantidos os valores de investimentos pactuados em prorrogações antecipadas.
138	Minuta de Edital	5.46.1. aprovação prévia do CADE e anuência da ANTAQ à transferência do controle acionário da SPA para a Adjudicatária, na forma da	Pergunta-se se a aprovação liminar do ato, prevista no art. 56, §1º, da Lei n. 12.529/2011, se deferida, consiste em evento suficiente à aprovação prévia pelo CADE.	A ANTAQ agradece a contribuição. Considerando que não há § 1º no artigo citado, entendemos que a referência seria ao Art. 59, § 1º "O Conselheiro-Relator poderá autorizar, conforme o caso, precária e liminarmente, a realização do ato de concentração econômica, impondo as condições que visem à preservação da reversibilidade da operação, quando assim recomendarem as condições do caso concreto." Dado que a autorização precária e liminar não afasta a possibilidade de reversibilidade da operação, a qual não é desejável no caso da celebração do contrato de concessão, a mesma não será considerada evento suficiente para caracterizar aprovação prévia pelo CADE.

139	Minuta de Edital	5.56. A Adjudicatária deverá concordar e autorizar expressamente a SPA e/ou qualquer terceiro indicado pela SPA a praticar todos os atos e a assinar todos os documentos e instrumentos necessários a devida transposição do registro das ações alienadas aos livros sociais da SPA, outorgando-lhes para tanto todos os poderes	Não existem razões a justificar a exigência de previsão do item 5.56, pois ou bem o controle da SPA ainda será do Concedente, que poderá subscrever os documentos, ou então será da Adjudicatária, que por seus representantes pode ser obrigada pelo Edital a cumprir com as formalidades necessárias. A autorização para que a SPA ou terceiro atualmente não identificado assinem documentos, sem indicação de procedimento de revisão de seu conteúdo, apresenta risco jurídico e de governança impossível de assunção por Proponentes vinculados a parâmetros de boa governança, por força lei, certificações ou acordos. Pede-se a revisão do dispositivo.	O dispositivo questionado restringe-se aos atos materiais relacionados ao aperfeiçoamento da compra e venda das ações de emissão da SPA. Apesar de as ações da SPA serem detidas pela União ou pela Adjudicatária, sem solução de continuidade, há atos que devem ser produzidos pela SPA em nome próprio, cuja manifestação de vontade não é suprida pelo seu controlador, seja ele a União ou a Adjudicatária. Ademais, trata-se de cláusula comum e padrão em editais de desestatização do PND conduzidos pelo BNDES.
140	Minuta de Edital			
141	Minuta de Edital	6.1. O não cumprimento no prazo devido por parte da Adjudicatária ou da SPA de qualquer uma das condições resolutivas a seguir ensejará a resolução de pleno direito do Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA, sem prejuízo da aplicação das	Erro formal e redacional Proposta: Ajustes de erro forma e redacional no Capítulo VI - Da Condição Resolutiva do Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA do edital. Justificativa: A forma pela qual o Capítulo VI - Da Condição Resolutiva do Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA do edital está redigida nos parece que há erro formal, na numeração das cláusulas, e erro material, pois o texto das subcláusulas da cláusula 6.1 parece estar incompleto e desconexo. Portanto, recomenda-se a realização dos ajustes necessários.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que o texto será ajustado.
142	Minuta de Edital	CAPÍTULO IX - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS	Após a consolidação das contribuições das duas Audiências Públicas realizadas, os novos estudos deverão ser disponibilizados para os usuários, antes de serem encaminhados ao TCU, na forma de Tomada de Subsídios ou de Audiência Pública. Justificativa: Todas as contribuições encaminhadas pela ANUT tem reflexo na modelagem econômica e, por conseguinte, nas tarifas a serem cobradas aos usuários. Outro ponto importante, e que tem reflexo na modelagem econômica, é que ficou estabelecido que a data de corte e ajuste da Due Diligence Contábil-Patrimonial (DDCP) é Julho/2020 e que haverá revisão e atualização desta data de corte previamente à data de publicação do Edital, oportunidade na qual também caberá revisão no presente relatório Avaliação Econômico Financeira. Será impossível a avaliação do documento final por parte do usuário caso não tenha conhecimento das novas análises, inclusão de novos passivos, variações de custos, aumento de tarifas ou novo valor de outorga.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que será dado tempo hábil para que os interessados tenham acesso às últimas versões das informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas constantes dos estudos de viabilidade antes da realização do leilão.

143	Minuta de Edital	9.3. A nulidade do Leilão implica a nulidade do Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA e do Contrato de Concessão, não gerando obrigação de indenizar por parte do Poder Concedente, salvo se a Concessionária já houver dado início à execução do Contrato de Concessão, situação na qual fará jus a indenização pelo que houver	Não há no Edital previsão que possa tratar o risco de Proponentes quanto a eventual decisão administrativa ou judicial, tomada por Órgão de Controle, que venha a suspender os atos do cronograma. Sugere-se a previsão expressa de que, uma vez tendo sido adjudicado o objeto, caberá indenização e/ou reequilíbrio, conforme aplicável, na hipótese de suspensão da assunção dos objetos em disputa pela Adjudicatária. A previsão de indenização por nulidade deveria também proteger a Adjudicatária uma vez que tenha assumido compromissos financeiros ou já esteja no controle da SPA, mesmo quando esta ainda não tenha assinado o Contrato de Concessão e ainda não se qualifique como "Concessionária".	A Antaq agradece sua contribuição e informa que ela não será acatada. Conforme previsto no item 9.3 da minuta de edital a nulidade do leilão não gera obrigação de indenização por parte do poder concedente, salvo se houver dado início à execução do contrato de concessão. Já no item 9.4 cabe às proponentes arcar com todos os custos e despesas referentes às providências necessárias à elaboração de sua Proposta Econômica, bem como à participação no Leilão
144 145	Minuta de Edital Minuta de Edital	9.8. Os documentos públicos de valor permanente que integram o acervo arquivístico da SPA serão recolhidos a instituições arquivísticas públicas, na sua esfera de competência, na forma do art. 17 do Decreto nº	Sugere-se corrigir erro de digitação na palavra "pública".	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a mesma será acatada .
146	Minuta de Contrato Concessão	1. Disposições Iniciais	O prazo para encaminhamento das contribuições mostra-se exíguo, diante da complexidade dos documentos publicizados e da própria matéria referente ao objeto do processo de concessão, já que se trata do maior e mais importante Porto do Brasil. Para que as contribuições possam ser elaboradas de forma mais substanciadas e possam ter a relevância que o assunto merece, seria importante a extensão do prazo das contribuições por, pelo menos, mais 30 (trinta) dias, sendo que o prazo de mais 07 dias como foi estendido, ainda é insuficiente. Embora tenha sido esclarecido nas duas Audiências Públicas realizadas, que o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias seria razoável, tendo em vista que o processo já vem sendo discutido há muito tempo, por meio de webinários, reuniões extra oficiais promovidas por entidades interessadas, com a participação da Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviários - SNPTA, ANTAQ, BNDES, SPA e outros agentes, têm-se que a documentação apresentada necessita ser minuciosamente analisada, pois ainda suscitam dúvidas de interpretação, não bastando, por conseguinte, somente entender os mecanismos e procedimentos propostos.	O prazo originalmente estabelecido para a audiência pública foi de 31/01/2022 a 23/03/2022, sendo prorrogada, vide Deliberação-DG nº 56/2022, para 28/03/2022, totalizando 57 dias. Entende-se que tal prazo é suficiente para a análise e pertinente manifestação acerca dos documentos que embasam o procedimento licitatório. Nesse sentido, indefere-se a contribuição.
147	Minuta de Contrato Concessão	1. Disposições Iniciais	A desestatização do Porto de Santos vem após de um breve debate sobre o modelo de desestatização de Autoridades Portuárias, inaugurado pela proposta de CODESA. A ATP entende que o modelo de desestatização brasileiro ainda necessita de um debate qualificado/aprofundado, como bem pontuado pelo E.TCU ao considerar que o modelo CODESA não foi devidamente fundamentado. acompanho as conclusões dos pareceres precedentes no sentido de que a fundamentação do modelo de venda deveria ter sido formal e estruturadamente aprofundada, com identificação e endereçamento dos riscos, e submetida à consulta pública (Voto Min. Bruno Dantas. TC 029.883/2017-2, Acórdão 2931/2021-PL) Da análise da documentação do modelo de Santos, nota-se que as inconsistências do modelo CODESA foram reproduzidas, o que pode prejudicar diretamente a cadeias logística e os propósitos da desestatização. Destacam-se as seguintes inconsistências já apontadas pela Corte de Contas: a) Ausência de justificativa aprofundada para o modelo de desestatização escolhido, com análise comparativa e mapeamento de riscos; 9.6. dar ciência ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 9º, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, de que, no âmbito do processo de desestatização da Codesa: 9.6.1. a escolha do modelo de desestatização dos portos públicos atualmente administrados pela Codesa não foi acompanhada formalmente da devida fundamentação, incluída a identificação de riscos e respectivos endereçamentos, em desatenção aos princípios da eficiência e da motivação dos atos administrativos (Acórdão 2931/2021-PL, TC 029.883/2017-2) b) Previsão de modelo de livre cobrança pela Concessionária monopolista, com previsão apenas de controle por dispersão tarifária vista como insuficiente pela área técnica; Em suma, o poder concedente adotou modelo em aprimoramento, muito similar ao utilizado no porto de Melbourne, que vem apresentando riscos de abuso de poder devido à regulação falha, à supervisão deficiente e a disposições contratuais que limitam a competitividade interportuária. Assim, muito embora o desenho de desestatização adotado na Codesa não apresente restrições à competição interportuária, não fica afastado o risco de abuso, em decorrência da ausência de restrições à escalada de tarifas (acostagem, armazenamento temporário etc.) e da ausência de regulação no âmbito da fixação dos aluguéis de áreas operacionais. Em outras palavras, como o poder concedente parte de um modelo conceitualmente controverso, seria desejável, por prudência, a aplicação de maiores salvaguardas para coibir o aumento de preços e tarifas (Instrução, § 401, peça 274, TC 029.883/2017-2) Graças às recentes desestatizações dos portos australianos, discute-se naquele país a chamada era de inflação de preços portuários. É nessa experiência australiana que se baseia a proposta brasileira. Ademais, o governo do Brasil, basicamente, traz as mesmas justificativas utilizadas no passado para levar adiante concessões em outros setores, em especial, de rodovias e de aeroportos, as quais enfrentaram sérios problemas e que até hoje não deram resultados minimamente satisfatórios à sociedade brasileira. (Parecer do MP/TCU, Procurador Júlio Marcelo, p. 9, peça 279, TC 029.883/2017-2) c) Adoção de modelo de desestatização mais flexível que o modelo de fracasso adotado pelos portos australianos; 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 (Instrução, § 401, peça 274, TC 029.883/2017-2) Por essas razões, propõe-se a adequação do modelo de desestatização de modo a incorporar: (i.) mecanismos efetivos de controle de abusividade nas cobranças pela Autoridade Portuária privada, incluída a previsão de preço-teto para as cobranças de acesso aquaviário, acostagem e infraestrutura terrestre, (ii.) aprofundamento e complementação das justificativas dos modelos possíveis para a desestatização dos portos organizados, com identificação de riscos e respectivo endereçamentos.	A Antaq agradece as suas contribuições e informa que: i) a sugestão de previsão de preço-teto para as cobranças de acesso aquaviário, acostagem e infraestrutura terrestre não será acatada. As justificativas para a adoção da modelagem tarifária presente na modelagem constam do item 5.4.3 do ato justificatório. ii) As justificativas para o modelo de desestatização do presente projeto estão consignadas no Ato Justificatório (NOTA TÉCNICA Nº 4/2022/CGMC- SNPTA/DNOP/SNPTA), disponibilizado junto aos demais documentos da consulta pública. Destaca-se que as justificativas apresentadas foram complementadas quando comparadas aos documentos apresentados para o TCU no processo da Codesa.

148	Minuta de Contrato Concessão	1. Disposições Iniciais	A desestatização do Porto de Santos vem após de um breve debate sobre o modelo de desestatização de Autoridades Portuárias, inaugurado pela proposta de CODESA. A ATP entende que o modelo de desestatização brasileiro ainda necessita de um debate qualificado/aprofundado, como bem pontuado pelo E.TCU ao considerar que o modelo CODESA não foi devidamente fundamentado. Acompanho as conclusões dos pareceres precedentes no sentido de que a fundamentação do modelo de venda deveria ter sido formal e estruturadamente aprofundada, com identificação e endereçamento dos riscos, e submetida à consulta pública (Voto Min. Bruno Dantas. TC 029.883/2017-2, Acórdão 2931/2021-PL) Da análise da documentação do modelo de Santos, nota-se que as inconsistências do modelo CODESA foram reproduzidas, o que pode prejudicar diretamente a cadeia logística e os propósitos da desestatização. Destacam-se as seguintes inconsistências já apontadas pela Corte de Contas: d) Insuficiência dos mecanismos para coibir abuso de poder econômico pela Concessionária monopolista com a previsão de sanção e regulamentação ex-post (...) é pouco efetivo para coibir abusos de poder econômico (...) adotar mecanismos regulatórios complementares que coibam eventual comportamento abusivo do futuro concessionário ao fixar os valores de remuneração para os serviços portuários básicos essenciais sob o regime de liberdade negocial e para a utilização de áreas afetadas às operações portuárias não ociosas (item 10.8 do contrato de concessão), bem como adotar, como serviços básicos essenciais, a cesta de serviços utilizada no modelo regulatório do Porto de Melbourne (prescribed services); (Instrução, § 401, peça 274, TC 029.883/2017-2) e) manutenção de previsões com expressivos pagamentos ao Poder Público (superiores aos valores de investimentos obrigatórios) com impacto direto nos custos logísticos observa-se que o próprio modelo de licitação adotado para a concessão, na modalidade leilão, com previsão de uma outorga fixa, com cerca de 70% do valor pago previamente à assinatura do contrato, bem como uma outorga variável, correspondente ao percentual de 7,5% da remuneração bruta da concessionária, pode não favorecer a aplicação do princípio da modicidade tarifária, dada a estrutura de capital exigida pelo parceiro privado, bem como o compartilhamento das receitas auferidas com o próprio poder concedente (Instrução, § 166, peça 274, TC 029.883/2017-2) f) Ausência de ajustes necessários no modelo tais como 1) introdução na modelagem tarifária de limite máximo de dispersão (modelo CODESA: adoção do valor de 2,3 vezes - 230%) e 2) inclusão das infrações que ensejam aplicação de sanções. Por essas razões, propõe-se a adequação do modelo de desestatização de modo a incorporar: (i.) reavaliação do modelo de pagamentos ao Poder Público, (ii.) complementação do modelo para prever limite máximo de dispersão, em paralelo à previsão de preço-teto.	A Antaq agradece a contribuição e informa que: i) No item 7.2.1 do relatório de avaliação econômico financeira estão dispostas as justificativas para adoção do atual formato de pagamento de outorga; ii) No item 6.1.2.2 do ato justificatório, foram apresentadas as justificativas para a adoção do parâmetro de 2,6 o desvio padrão como Limite de Dispersão Tarifária
149	Minuta de Contrato Concessão	1. Disposições Iniciais	2. DIREITO DE PREFERÊNCIA PARA ARRENDATÁRIOS ATUAIS, NAS HIPÓTESES DE CELEBRAÇÃO DE NOVOS CONTRATOS Obs: Era para estar relacionado ao Anexo 7 à minuta de contrato, mas essa opção não estava disponível no sistema. Findo o contrato de exploração do uso da área, caso o concessionário ofereça a área ao mercado e receba propostas de outros players, deverá apresentá-las ao atual explorador daquela área que, por sua vez, poderá exercer direito de preferência mediante a apresentação de proposta de valor igual ou superior à maior proposta recebida pelo concessionário de terceiro interessado.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.
150	Minuta de Contrato Concessão	1. Disposições Iniciais	4. DO COMITÊ DOS USUÁRIOS DO PORTO ORGANIZADO (Minuta Do Contrato De Concessão) Em apoio à manifestação do SOPESP, sugere-se a criação de um comitê formado exclusivamente pelos usuários do porto organizado, como órgão permanente de coordenação e articulação dos interesses comuns dos usuários, e que deva ser consultado pelo novo concessionário a respeito das alterações do PDZ e REP, visando o aprimoramento da gestão do porto organizado.	Os Usuários serão partícipes do modelo proposto. Nesse sentido, a Minuta de Contrato, na Cláusula 37, traz detalhes dos procedimentos propostos pelo Poder Concedente e que serão observados pela Concessionária e fiscalizados pela ANTAQ.
151	Minuta de Contrato Concessão	1. Disposições Iniciais	Inicialmente, requeremos respeitosamente a prorrogação do prazo para o encaminhamento de contribuições. Dada a importância do Porto de Santos o grande volume de documentos, o prazo para contribuições foi muito curto. Mesmo a prorrogação do prazo somente até o dia 23 de março (ou seja, por apenas uma semana adicional) foi insuficiente, ainda mais porque concedida apenas no penúltimo dia do prazo para encaminhamento das contribuições, o que impede uma adequada organização pelos interessados. Por essas razões, e dada a ausência de urgência na concessão do Porto, respeitosamente requeremos uma prorrogação por pelo menos 30 dias adicionais para apresentação de contribuições.	O prazo originalmente estabelecido para a audiência pública foi de 31/01/2022 a 23/03/2022, sendo prorrogada, vide Deliberação-DG nº 56/2022, para 28/03/2022, totalizando 57 dias. Entende-se que tal prazo é suficiente para a análise e pertinente manifestação acerca dos documentos que embasam o procedimento licitatório. Nesse sentido, indefere-se a contribuição.
152	Minuta de Contrato Concessão	1.1. Definições	Não foi apresentado estudo econômico de avaliação dos impactos do monopólio privado que se insere no cluster portuário de Santos. Diferentemente da construção de uma ferrovia extensa com capilaridade ao longo de vastas regiões geográficas - o que faz com que exista a necessidade de um monopólio natural para a viabilização da infraestrutura o porto é um espaço geográfico muito bem delimitado e com os modais de transporte pré-definidos pelos acessos existentes ou a serem implantados. Considerando que toda a extensão litorânea pertence à União (sob gestão da SPU), salvo algumas poucas exceções de propriedades privadas, e que o marco regulatório prevê a modalidade TUP, não seria o caso de estimular a iniciativa privada desenvolver infraestrutura portuária e de acesso ao invés de se conceder Portos Organizados?	A ANTAQ agradece a participação. A exploração de áreas por meio da instalação de Terminais de Uso Privativos não é incompatível com a existência de portos organizados, concedidos ou não, encontrando exemplos no próprio complexo portuário de Santos. É necessário ressaltar que, em que pese a possibilidade de desenvolvimento de terminais em áreas do estuário não inclusas na poligonal do porto organizado de Santos, sempre será necessário o provimento de infraestrutura de uso comum, como o acesso aquaviário e terrestre, que não são replicáveis. A concessão dos portos organizados está expressamente prevista no marco legal do setor portuário, que a define como a cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado, incluindo a possibilidade de exploração direta ou indireta das áreas operacionais.
153	Minuta de Contrato Concessão	1.1. Definições	A questão alegada no estudo de desestatização de que é mais fácil a fiscalização de preços em uma Concessão do que em múltiplos terminais autorizados não se sustenta, pois os TUPs são também previamente autorizados pelo poder Concedente e fiscalizados pela ANTAQ. A experiência no Porto de Melbourne evidencia o potencial de escalada de tarifas locais, inclusive fato reconhecido pelo próprio TCU. Quais os benefícios de se estabelecer este monopólio privado, quando os TUPs já demonstram viabilidade inclusive para a construção dos acessos?	A ANTAQ agradece a participação. A exploração de áreas por meio da instalação de Terminais de Uso Privativos não é incompatível com a existência de portos organizados, concedidos ou não, encontrando exemplos no próprio complexo portuário de Santos. É necessário ressaltar que, em que pese a possibilidade de desenvolvimento de terminais em áreas do estuário não inclusas na poligonal do porto organizado de Santos, sempre será necessário o provimento de infraestrutura de uso comum, como o acesso aquaviário e terrestre, que não são replicáveis. A modelagem proposta incorporou diversos mecanismos para mitigação de riscos mapeados em experiências locais e internacionais, com destaque para a regulação tarifária prescrita no Anexo 3, o respeito às condições firmadas nos contratos vigentes, o estabelecimento de regras para a negociação das áreas portuárias e o monitoramento de indicadores pela ANTAQ.
154	Minuta de Contrato Concessão	1.1. Definições	Do total de investimentos obrigatórios previstos pelo Concessionário, quase R\$ 20 bilhões, 70% são destinados ao aumento e manutenção do calado do porto. Cerca de R\$ 2 bilhões de investimentos em acesso, e aproximadamente R\$ 3 bilhões para a construção do túnel submerso que liga as cidades de Santos e Guarujá, a ser devolvido para a União. Ou seja, do ponto de vista de investimento em infraestrutura portuária, a concessão consiste majoritariamente na transferência da dragagem do porto de Santos para a gestão privada. Seria mais efetivo, portanto, do ponto de vista de economicidade tarifária, privatizar os serviços de dragagem e evitar o monopólio da concessão privada. O Governo quando propõe a desestatização como tal, está equivocadamente criando um monopólio privado para justificar um valor de outorga maior no leilão de desestatização, deixando em segundo plano a economicidade das tarifas portuárias no longo prazo. O Governo quantificou a possibilidade de transferir apenas as atividades de aprofundamento e manutenção do calado, e respectivos impactos tarifários e comparou com o impacto tarifário da desestatização conforme proposta?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que no item 5.2 do Ato Justificatório foram analisados Modelos Jurídicos-institucionais de participação privada na gestão do porto. Dentre eles, foi analisada a concessão parcial. Destaca-se que dentre as desvantagens levantadas estava a de que o modelo proposto na contribuição "Não permite a desburocratização da gestão imobiliária do Porto Organizado que será mantida com a União através de contratos de arrendamento ou exploração direta". Assim, entendeu-se que esse modelo não é o mais adequado para o projeto em questão para garantir maior liberdade, flexibilidade e agilidade para a Autoridade Portuária.
155	Minuta de Contrato Concessão	1.1. Definições	Do ponto de vista de utilização de mão de obra avulsa, quanto mais competitivo o porto, maior a tendência de utilização da mão de obra avulsa. O fato de não se alterar questões regulatórias da mão de obra, não garante a oferta/demanda por mão-de-obra avulsa que é uma função da competitividade do porto em relação a outros portos. Quais os impactos da desestatização na utilização da mão de obra avulsa?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que permanecem sendo aplicáveis à Autoridade Portuária todas as disposições legais previstas na Lei 12.815/2013.
156	Minuta de Contrato Concessão	1.1.1.2. Administração do Porto: é a Concessionária, responsável pelas Atividades relacionadas à administração de toda a Área do Porto	Conceito de Administração do Porto Proposta: Alteração da cláusula 1.1.1.2 do contrato de concessão. Justificativa: O contrato de concessão, em sua cláusula 1.1.1.2, define o conceito de Administração do Porto como a responsabilidade da Concessionária pelas atividades relacionadas à administração de toda a área do porto organizado. A definição é especialmente relevante considerando o disposto na cláusula 29.1, que veda a subcontratação pela Concessionária de funções de administração do porto. Nesse caso, a amplitude do conceito pode ensejar problemas na definição dos limites de subcontratação, gerando insegurança jurídica na gestão do contrato de concessão. Nesse sentido, sugere-se que seja aprofundado o conceito de Administração do Porto definido na cláusula 1.1.1.2., a partir de conceitos técnicos do setor sem prejuízo de eventual revisão da vedação às subcontratações mais próximas da gestão da infraestrutura. Alerta-se apenas para que não sejam criadas listas taxativas, mas sim orientativas com o intuito de guiar a aplicação do dispositivo.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a Cláusula 29 será reformulada com a seguinte redação: "É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação de atos típicos da Administração do Porto."

157 158	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	1.1.1.17. Código de Conduta: documento a ser elaborado pela Concessionária e aprovado pelo Poder Concedente, que detalhará as regras para negociação com empresas interessadas em atuar na qualidade de Exploradores de Instalação	Conforme as referências normativas brasileiras, "Código de Conduta" é expressão com conteúdo diverso ao quanto empregado no Contrato (vide, por exemplo, art. 9º, §1º, Lei n. 13.303/2016 e Decreto n. 10.478/2020), podendo implicar má compreensão do documento no certame ou mesmo quando de sua aplicação futura. De outra parte, a expressão "Regulamento" de seleção ou contratação se aproxima mais do instituto jurídico apropriado (vide art. 40 da Lei n. 13.303/2016), nos termos da prática jurídica brasileira, reduzindo assimetrias de informação e má compreensão quando da aplicação do normativo interno da Concessionária. Sugere-se a alteração ao longo do Contrato.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada, pois a expressão "Código de Conduta" está definida contratualmente e não deve ser confundida com outros códigos eventualmente editados em legislação específica.
159	Minuta de Contrato Concessão	1.1.1.45. Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência: instrumento de notificação extrajudicial a ser emitido pela Concessionária , conforme Cláusula 13 e Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e	O Anexo 7 da minuta de contrato de concessão estabelece que, após a extinção do vínculo entre as arrendatárias de terminais portuários e o Poder Concedente (em virtude da conversão dos contratos de arrendamento em contratos privados), quaisquer questões referentes a esses contratos e sua execução deverão ser direcionadas à Concessionária do Porto de Santos, mesmo as questões que tenham como objeto eventos pretéritos à assinatura do Contrato de Concessão do Porto. Considerando-se a necessidade de se garantir segurança jurídica aos atuais arrendatários de áreas no Porto de Santos, que assumirem obrigações de investimentos significativos mediante a contrapartida de observância do equilíbrio econômico-financeiro, pede-se que sejam esclarecidos os seguintes pontos: (1) Pleitos de reequilíbrio que venham a ser formulados por arrendatários de terminais por conta de fatores pretéritos à concessão deverão ser formulados diretamente ao Concessionário do Porto ou ao Poder Concedente? Quem será o responsável por decidir esses pleitos? Quais serão os critérios de decisão pelo Concessionário e qual prazo deverá ser observado para que seja proferida decisão final? (2) Eventuais medidas de reequilíbrio já reconhecidas, mas ainda não efetivadas antes da concessão do porto deverão ser objeto de observância pelo Concessionário do Porto? Entende-se que sim, mas pede-se que seja confirmado se tal entendimento está correto.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.
160	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.2. Anexo 2 - Plano de Desenvolvimen to e Zoneamento do	Revisão Periódica do PDZ Sobre o PDZ, a minuta do contrato prevê a revisão do PDZ a cada quatro anos, inclusive no primeiro ano da concessão. A FIESP apoia a proposta de revisão periódica. Entretanto, salienta a necessidade da prévia aprovação do poder concedente, inclusive, promovendo debates com os usuários e a realização de audiências públicas, para conhecimento amplo e irrestrito do conteúdo a ser mantido e do que será alterado no projeto.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição já se encontra parcialmente acatada. Conforme subcláusula 8.1.1., as propostas de revisão do PDZ serão encaminhadas sempre à aprovação do Poder Concedente. Ademais, a proposta de revisão do PDZ elaborada pela Concessionária deverá ser instruída com: (i) o relatório de consulta aos Usuários previsto no Anexo 1 – Plano de Exploração Portuária; (ii) eventuais comentários do Conselho da Autoridade Portuária conforme previsão contratual; e (iii) com os estudos técnicos que a fundamentam. Previamente a emissão da sua decisão, o Poder Concedente, a seu critério, poderá realizar audiências públicas para colher contribuições adicionais, sendo desnecessário a inclusão da previsão contratual.
161	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área	i. O setor de cruzeiros marítimos foi duramente afetado pela pandemia do COVID-19 nos últimos 2 (dois) anos, contando com a paralisação completa das suas atividades neste período. Houve um retorno gradual na última temporada, seguida por uma nova paralisação, que durou até o último dia 03 de março de 2022. Verifica-se, assim, que não é possível definir, ainda, o desequilíbrio contratual provocado pela pandemia, de modo que um pedido específico de reequilíbrio econômico-financeiro poderia ser precipitado. Por outro lado, o procedimento de desestatização da administração do porto de Santos define uma mudança da natureza do contrato de arrendamento de um contrato de natureza de direito pública para natureza de direito privado. Com isso, a discussão sobre a equação econômica financeira estaria superada, passando a prevalecer simplesmente a negociação direta com o concessionário privado e não mais com o Poder Concedente. Ocorre que contamos com uma medida cautelar apresentada perante o Ministério da Infraestrutura para proteger esta empresa, uma vez que, de fato, ela se enquadra completamente na moldura estabelecida pelo Parecer nº 261/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU. Não encontramos no edital e seus anexos qualquer disposição que possa tratar situação análoga a ora descrita. Deste modo, requer seja analisada a presente contribuição, de forma a se prever um capítulo específico tratando da situação das empresas arrendatárias que estão sofrendo com um evento específico de força maior ou caso fortuito, de forma continuada e inconclusa, e que possuem o direito de ter o respectivo contrato de arrendamento reequilibrado antes de que o futuro concessionário privado venha a assumir a administração do porto de Santos. Como contribuição, sugerimos que a adaptação dos contratos aguarde a conclusão desses procedimentos.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que será parcialmente acatada. De início, é preciso consignar que o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos não é uma exclusividade dos contratos de direito público, mas também é característico dos contratos de direito privado. Caso esse equilíbrio deixe de permanecer na relação contratual, mesmo privada, há salvaguardas presentes, inclusive a intervenção judicial. Sobre a contribuição, informa-se que as hipóteses de riscos alocados ao Poder Concedente serão mais bem detalhadas, para explicitar os passivos regulatórios existentes e ocultos dos contratos de arrendamento.
162	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	iv. Oportuno destacar que nenhum arrendatário do porto de Santos tinha em perspectiva a possibilidade de o Poder Concedente ser substituído por um particular, mesmo porque esta possibilidade só ficou mais clara com a introdução do art. 5º-A no texto da Lei nº. 12.815 de 2013 em 2020. Deste modo, todo planejamento dos arrendatários foi construído dentro de um paradigma de manutenção do equilíbrio econômico e financeiro do contrato de arrendamento (art. 37, inc. XXI da CF), prevalecendo, nesta hipótese, o cronograma de investimentos e prazos de amortização. A premissa adotada pelo edital é de que o contrato de arrendamento será considerado equilibrado no momento da celebração do futuro contrato de concessão do porto de Santos. Desta forma, requer seja previsto expressamente no edital que todo requerimento de reequilíbrio econômico financeiro em curso perante o Poder Concedente deverá ser analisado e concluído antes do procedimento de transição para o modelo de contrato de uso de área.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.
163	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	v. O processo de transmutação do contrato de arrendamento para o novo modelo de locação de área do porto organizado tem uma grande dificuldade que é a utilização do conceito aberto do art. 22, §1º do Decreto nº 8.033/13, que simplesmente expõe a necessidade de se observar neste procedimento os termos contratuais originalmente pactuado entre o arrendatário e o Poder Concedente. O edital publicado procura auxiliar para que este objetivo seja alcançado, ao definir que serão excluídas do contrato as chamadas cláusulas exorbitantes, listando hipóteses que se enquadrariam nesta condição. Questiona-se, desta forma, se o entendimento da Comissão de Licitação é de que os exemplos apresentados são exemplificativos ou taxativos?	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que o rol de cláusulas exorbitantes indicado na subcláusula 1.4.2.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão é taxativo. Para harmonizar esse entendimento, serão ajustadas as subcláusulas 2.2.3.1 e 2.2.3.2.4.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão.

164	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	vi. Dado que a transmutação do contrato de arrendamento para o contrato de uso de área implica apenas e tão somente na exclusão das chamadas cláusulas exorbitantes , pode-se dizer que todas as demais cláusulas de direitos, deveres e obrigações previstos originalmente no contrato de arrendamento deverão ser mantidas?	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que caso a arrendatária opte por não negociar os termos do seu contrato, este terá suas cláusulas originais mantidas, com exceção das cláusulas exorbitantes, que perderão sua eficácia, conforme previsto nas subcláusulas 1.4.2 e 2.2.3.2.4.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão. No item 2.2.3 são apresentadas as alternativas para adaptação dos contratos, incluindo (i) a possibilidade de acordo entre as partes para alteração das condições contratuais; (ii) a manutenção da relação contratual somente com exclusão das cláusulas exorbitantes; (iii) o acordo entre as partes para extinção do contrato ou (iv) a decisão unilateral por parte da arrendatária para extinção do contrato.
165	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	vii. No procedimento de transmutação dos contratos de arrendamento para o contrato de cessão de uso de área, existem investimentos necessários que deverão fluir dos termos do primeiro contrato para o segundo contrato, correto? Pergunta-se, então, se todos os outros investimentos previstos nos atuais contratos de arrendamento são considerados livres, podendo ser objeto de negociação direta entre os atuais arrendatários e o futuro Concessionário do porto de Santos?	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que, conforme descrito na subcláusula 14.2 do Contrato de Concessão, poderão ser renegociados o escopo, o prazo e as condições de investimentos previamente pactuados entre os Exploradores de Instalação Portuária e o Poder Concedente, com exceção dos investimentos essenciais previstos no Anexo 10 do Contrato de Concessão.
166	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	viii. O prazo de 180 dias, previsto no item 1.4 do Anexo 6, para conclusão do procedimento de transição para o Contrato de Uso é muito curto dada a complexidade presente nos diversos contratos de arrendamento. Por isso, este prazo deve ser considerado apenas como uma referência, não havendo que se falar em peremptoriedade ou preclusão do direito de as partes promoverem conjuntamente a adaptação do antigo contrato de arrendamento, enquanto terminam o procedimento de negociação dos termos do contrato. O entendimento em questão se mostra correto? Caso seja positiva a resposta é sugerido que fiquem suspensas as modificações das cláusulas contratuais, enquanto não for concluído o processo de adaptação do contrato de arrendamento pelas partes envolvidas.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição será parcialmente acatada. Tendo em vista a complexidade e a quantidade de contratos de arrendamento a serem adaptados, o prazo será estendido para até 360 dias. Ressalte-se que, findo o prazo, não há preclusão do direito de as partes promoverem adaptações ao contrato, ocorrendo tão somente a previsão do item 1.4.2, do anexo 6: adaptação dos contratos com manutenção dos termos originalmente pactuados e supressão das cláusulas exorbitantes. Não obstante a adaptação ao final do prazo, as partes poderão negociar as condições a qualquer tempo.
167	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	ix. Os contratos de arrendamentos vigentes no porto de Santos possuem cláusulas específicas dispoendo sobre os efeitos de uma eventual rescisão. Por outro lado, o Anexo 7 do edital estabelece que os arrendatários terão a prerrogativa de, não concordando com os termos da adaptação ao modelo de Contrato de Uso, requerer a rescisão contratual, suportando todos os ônus e encargos decorrentes da extinção. Salvo melhor juízo, esta disposição é ilegal, resultando em clara contradição frente à disposição específica da cláusula de rescisão de cada contrato de arrendamento vigente. Se o atual arrendatário não concordar com os termos propostos de mudança do seu contrato, ele não pode ter o seu contrato interpretado pelo regime de direito privado, sendo inaplicável, para todos os efeitos, a norma do edital que lhe imputa os ônus e encargos decorrentes da rescisão. Dada esta condição, a presente contribuição é endereçada para que seja revista a disposição de que as arrendatárias deverão arcar com o ônus e encargos decorrentes da extinção, caso venha a optar pela rescisão do contrato, prevalecendo, para todos os efeitos, as disposições originárias de cada contrato de arrendamento.	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que a transição dos contratos para o regime de direito privado será feita com fundamento no art. 5º-A da Lei n.º 12.815/2013, e no art. 22 do Decreto n.º 8.033/2013. Ademais, esclarece que as arrendatárias terão a opção de negociar os termos do contrato com a Concessionária ou de mantê-lo da forma originalmente pactuada, excluindo-se somente as chamadas cláusulas exorbitantes, conforme disciplinado no Contrato de Concessão e em seu Anexo 6.
168	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	O anexo 7, da minuta de contrato de concessão, o seu item 2.2 é específico para contratos de arrendamentos e não para contratos de uso de área. Nesse item 2.2, há o subitem 2.2.3.2.4, que dá o direito ao arrendatário em manter o seu contrato original. Ao mencionar especificamente contrato de arrendamento deixa de fora dessa regra os demais contratos de uso de área existentes. Um exemplo são os contratos de passagem, que a rigor, não teriam direito de manter o contrato original se observado o rigor da redação do item 2.2. Proposta: Estender o item 2.2a todos os Contratos de Uso de Área, incluindo os Contratos de Passagem.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. Os contratos celebrados diretamente com a SPA não passarão por transferência de titularidade, permanecendo válidos e vinculantes entre as partes, ainda que o controle societário da SPA seja transferido a terceiros.
169	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área	Os instrumentos submetidos à consulta pública estabelecem diversas previsões no sentido de que os contratos de arrendamento em vigor no início da concessão serão convertidos em contratos privados. Esses contratos privados de exploração de áreas no porto permanecerão vigentes apenas entre os atuais arrendatários e o futuro concessionário. Estabelece-se também que as cláusulas exorbitantes deverão ser excluídas dessas avenças. O item 2.2.3.2.4.1 do Anexo 7 da minuta de Contrato de Concessão dá margem à interpretação de que a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro será considerada uma cláusula exorbitante e, portanto, deveria ser excluída dos contratos. Entretanto, a redação do item 2.2.3.1 do mesmo Anexo 7 prevê que será considerada cláusula exorbitante, dentre outras, aquelas que preveem alteração unilateral do contrato (e consequente manutenção do equilíbrio econômico-financeiro) . Ao fazer menção à manutenção do equilíbrio como uma consequência da alteração unilateral do contrato, entende-se que a cláusula exorbitante que deverá ser excluída é a que prevê a possibilidade de alterações unilaterais (as quais podem ter por consequência alguma medida de reequilíbrio). Além disso, a ideia de equilíbrio econômico-financeiro não é incompatível com a natureza privada de um contrato entre empresas privadas, uma vez que o equilíbrio contratual pode ser afetado por outros fatores, não apenas alterações unilaterais promovidas pelo Poder Público. Assim, entende-se que os contratos de arrendamento convertidos em contratos privados devem manter previsões a respeito de preservação e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em geral. Diante disso, para evitar dúvidas de interpretação, sugere-se que seja aprimorada a redação do item 2.2.3.2.4.1 do Anexo 7 da minuta de Contrato de Concessão de modo a prever o seguinte: 2.2.3.2.4.1. manter a relação contratual, o que vai resultar na manutenção do contrato originalmente pactuado (§1, do art. 22, do Decreto Federal nº 8.033/2013), com exceção das cláusulas exorbitantes, incluindo, mas não se limitando às cláusulas que versam sobre extinção unilateral do contrato, alteração unilateral do contrato (e respectiva manutenção do equilíbrio econômico-financeiro), e penalidades de proibição de contratar com a administração pública e de declaração de inidoneidade, que deixarão de ser válidas e eficazes, deixando claro que as cláusulas que lidam com o direito de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro não é considerado cláusula exorbitante e deve ser mantido se o arrendatário assim desejar .	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que o rol de cláusulas exorbitantes indicado na subcláusula 1.4.2.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão é taxativo. Para harmonizar esse entendimento, serão ajustadas as subcláusulas 2.2.3.1 e 2.2.3.2.4.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão.
170	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	i. O art. 5º-A foi incluído no texto da Lei nº. 12.815 de 2013 em 2020, ou seja, posteriormente a assinatura do contrato de arrendamento da grande maioria dos arrendatários do porto de Santos. A concessão do porto de Santos nunca foi aventada como uma possibilidade seja no momento da assinatura do contrato de arrendamento, seja no momento da realização das respectivas prorrogações antecipadas dos contratos de arrendamento. Considerando que o art. 37, inc. XXI da CF determina que deverão ser mantidas as condições efetivas da proposta que originou o contrato administrativo é necessário questionar se o Poder Concedente irá demonstrar e atestar que o equilíbrio dos contratos de arrendamento está sendo respeitado antes de iniciar o processo de transição para o modelo de exploração portuário, quando o contrato passará a ser regido integralmente pelas normas de direito privado?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que desde a publicação do Decreto 8.033/2013 o §2º do Art. 21 desse normativo já previa redação similar ao Art. 5º-A da Lei 12.815/2013. Ademais, informa-se que, antes do início do processo de transição, não haverá análise e ateste do Poder Concedente de que os atuais contratos de arrendamento estão equilibrados.

171	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	ii. O art. 5º-A da Lei nº. 12.815/13 e art. 22, §1º do Decreto nº 8.033/13 são dispositivos lacônicos, que indicam apenas a necessidade de o futuro Concessionário respeitar os termos contratuais originalmente pactuados, não dizendo como isto deverá ocorrer no caso concreto. Em outras palavras, são dispositivos que podem reforçar uma sensação de insegurança jurídica sobre a matéria. Nesse sentido, pede-se esclarecer se está correta a dedução de que serão mantidas todas as cláusulas com exceção das cláusulas exorbitantes?	A ANTAQ agradece a sua contribuição e esclarece que caso a arrendatária opte por não negociar as cláusulas de seu contrato com a Concessionária, poderá mantê-lo como originalmente pactuado, perdendo eficácia as cláusulas exorbitantes, nos termos do Contrato de Concessão e de seu Anexo 6.
172	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	iii. Sendo afirmativa a resposta para a questão anterior, faz-se a sugestão de que o Anexo 7 do edital seja desdobrado, integrando no seu conteúdo obrigatório tanto quantos anexos necessários para identificar quais são as cláusulas exorbitantes de cada contrato de arrendamento válido no Porto de Santos, de modo a facilitar a transição do modelo contratual de arrendamento para o modelo de exploração portuária.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que o rol de cláusulas exorbitantes indicado na subcláusula 1.4.2.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão é taxativo. Para harmonizar esse entendimento, serão ajustadas as subcláusulas 2.2.3.1 e 2.2.3.2.4.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão.
173	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	iv. O item 1.4 do anexo 7 estabelece que no prazo de até 180 dias contados da Data de Eficácia, a Concessionária e os Contratados deverão promover a adaptação dos Contrato de Uso de Área às normas de direitos privado. O item 1.4.2 do Anexo 7 especifica que a ausência de acordo para adaptação dos Contratos de Uso das Área na forma e no prazo indicados no item 1.4 deste Anexo, importará na aplicação das regras de direito privado, por força da lei. Em sendo assim, pergunta-se: Qual a interpretação desta comissão de licitação para o termo regras de direito privado? Neste caso, seria apenas a exclusão das cláusulas exorbitantes?	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que, após a transferência de titularidade dos contratos de arrendamento, as normas de direito público não serão mais aplicáveis a estes contratos, passando os contratos a ser regidos pelas normas de direito civil. Em consequência, as cláusulas exorbitantes perdem eficácia.
174	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	v. O procedimento estabelecido para o instrumento de notificação, adaptação e transferência tem caráter orientativo e não cogente, correto? As partes poderiam optar, desde o início, pela arbitragem como alternativa de solução de conflitos entre particulares, certo? Como não existe nenhuma vedação é possível dizer que as partes poderiam firmar um compromisso arbitral para deliberar sobre questões comuns de direitos disponíveis de todos arrendatários?	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que o procedimento estabelecido tem caráter cogente para a Concessionária que deverá seguir na adaptação dos contratos. Não obstante, as partes podem de comum acordo optar pela utilização de mediação ou arbitragem como forma de resolver eventuais controvérsias ou facilitar o consenso.
175	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	vi. Verificamos que se encontra aberta audiência pública para a discussão dos procedimentos administrativos para resolução dos conflitos entre os agentes do setor regulado pela ANTAQ. Na minuta modelo não consta um capítulo específico versando sobre o procedimento de mediação previsto para discussão da transição dos atuais dos contratos de arrendamento para exploração portuária entre os atuais arrendatários e futuro concessionário do porto de Santos. Neste sentido, cabe perguntar se a ANTAQ pretende editar um ato normativo para disciplinar especificamente a questão da mediação? Existe a perspectiva disto ocorrer antes das respectivas concessões em curso?	Os procedimentos administrativos, para resolução dos conflitos entre os agentes do setor regulado pela ANTAQ, são objeto da Audiência Pública nº 02/2022. A matéria se encontra, na área técnica, para avaliação das contribuições oriundas da Audiência Pública, e, em seguida, será submetida à análise jurídica e posterior envio à Diretoria da Agência, para deliberação e aprovação do normativo.
176	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	O item 1.2.3 do Anexo 7 do Contrato de Concessão estabelece que a extinção do vínculo entre as arrendatárias e o Poder Concedente é imediata na Data de Eficácia, devendo as arrendatárias endereçar quaisquer questões referentes ao contrato e sua execução à Concessionária e não mais ao Poder Concedente, mesmo àquelas questões que tenham como objeto eventos pretéritos à assinatura do Contrato de Concessão. Considerando essa previsão, pede-se que sejam esclarecidas as seguintes dúvidas: 1) Caso haja um pleito de reequilíbrio já em discussão entre arrendatária e poder concedente/ANTAQ, o processo administrativo em que ele é discutido continuará tramitando normalmente mesmo havendo a concessão do Porto? 2) Em caso de resposta afirmativa ao questionamento acima, e sendo reconhecido o direito de um reequilíbrio em favor do arrendatário, quem arcará com esse reequilíbrio (o Poder Concedente ou a Concessionária do Porto)? 3) Caso uma arrendatária, depois da concessão do Porto, pretenda um reequilíbrio em função de fato ocorrido anteriormente à concessão, seu pleito deverá ser direcionado à Concessionária ou ao poder concedente? E em caso de reconhecimento do direito ao reequilíbrio, quem deverá arcar com a sua implementação (o poder concedente ou a Concessionária do Porto)? O esclarecimento objetivo dessas dúvidas é essencial para que haja maior segurança jurídica aos atuais arrendatários de áreas no Porto de Santos e também para o futuro Concessionário do Porto.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.
177	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	O Item 1.2.3 do Anexo 7 da minuta do Contrato de Concessão estabelece que o encerramento da relação contratual entre os arrendatários e o Poder Concedente ocorrerá imediatamente na Data de Celebração do Contrato de Arrendamento, e os arrendatários deverão submeter quaisquer problemas relativamente ao arrendamento e sua execução à Concessionária e não mais ao Poder Concedente, mesmo para aqueles problemas que têm como objeto questões anteriores à assinatura do Contrato de Concessão. Considerando essa disposição, entendemos que, se houver alguma demanda por reequilíbrio ou prorrogação do contrato de arrendamento já sob discussão entre a arrendatária e o Poder Concedente/ANTAQ, esses processos administrativos serão definitivamente decididos antes que os contratos públicos de arrendamento sejam convertidos em contratos privados. Este entendimento está correto?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.
178	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	O Anexo 7 da minuta de Contrato de Concessão prevê que, especificamente para certos contratos de arrendamento, durante o período entre a Data de Eficácia e a celebração do Termo Aditivo, a aquisição de bens reversíveis ou a realização de investimentos nos bens reversíveis por parte da Arrendatária dependerá de autorização expressa da Concessionária. No entanto, como serão resolvidas eventuais discordâncias entre Arrendatária e Concessionária do Porto? Neste ponto, é importante notar que a Arrendatária pode necessitar da realização de certos investimentos, muitas vezes urgentes, para atender os usuários e manter a sua competitividade, não cabendo à Concessionária definir quais investimentos podem ser feitos pela Arrendatária nem interferir em questões estratégicas desta. Daí a relevância de se definir adequadamente essa questão, preferencialmente com a própria supressão do item 2.2.3.4.3 do Anexo 7 da minuta de Contrato de Concessão.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. O item em questão versa sobre investimentos em bens reversíveis. Conforme item 36.2.3, compete a concessionária zelar pelos bens reversíveis, mantendo-os em estado adequado de funcionamento, conservação e segurança, até o término da Concessão. Portanto, investimentos e aquisições de bens reversíveis deverão ser autorizados pela Concessionária.

179	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.8. Anexo 8 - Bens Reversíveis	Na Nota Técnica nº 04/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 18/01/2022, no trecho item 4.2.2. Investimentos Obrigatórios , na tabela denominada Projetos , na linha Revitalização do Valongo consta o lançamento dos valores respectivos de R\$ 40.163.041,33 (quarenta milhões, cento e sessenta e três mil, quarenta e um reais e trinta e três centavos) como investimento e R\$ 574.564,97 (quinhentos e setenta e quatro mil quinhentos e sessenta e quatro mil e noventa e sete centavos) como licenciamento . Os prazos divulgados são, respectivamente, 13 meses para licenciamento e 12 meses para obras, perfazendo um total de 25 meses, com previsão de término para janeiro de 2025. A área em questão é objeto do Termo de Ajustamento de Conduta nº 14.0426.0000044/2010-5 firmado entre Autoridade Portuária de Santos e o Ministério Público do Estado de São Paulo com objeto na preservação e restauro do Cais do Valongo, armazéns 1,2,3 e 4 (internos), seu cais e áreas adjacentes ao Programa Alegria Centro, da Prefeitura Municipal de Santos, em conformidade com o Plano Diretor do Município e a Lei Municipal nº 730 que grava esses bens e toda área compreendida entre a extinta Diretoria de Operações - DIROP e o Armazém nº 1 (externo) como Área de Proteção Cultural . O Termo Preliminar de Ajustamento de Conduta assinado em 2018 prevê três fases: 1) Obras e serviços urgentes de conservação e restauro; 2) Detalhamento do Estudo Preliminar e 3) Execução do Projeto. Quando da celebração a Autoridade Portuária se obrigou a apresentar projeto básico acompanhado de planilha de custos e cronograma físico-financeiro comportando alternativas de execução pela iniciativa privada por meio de arrendamento, parceria público-privada ou concessão. O projeto em questão prevê a discussão pública (item 11 do TPAC) pelos órgãos ambientais e de proteção do patrimônio cultural competentes para melhor detalhamento. Não há notícias de cumprimento das obrigações assumidas há quatro anos no Termo que dispõe sobre mora e sua punição conforme cláusula penal estipulando R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) de multa diárias no caso da mora injustificada. Esse valor, a contar pela data da celebração estaria atualmente em aproximadamente R\$ 7.150.000 (sete milhões, cento e cinquenta mil reais), perfazendo 17,80% do valor previsto para investimento na revitalização do Valongo, correspondendo a 12,44 vezes o valor previsto para o licenciamento. A disponibilização dessas informações é essencial para segurança jurídica dos licitantes, da comunidade portuária e da própria sociedade santista. Contudo, elas encontram-se omitidas, demandando o refazimento da consulta pública para inclusão dessas informações a fim de que se dê conformidade ao rol de documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente à concessão para desestatização do Porto de Santos, vez que se trata de documento essencial cuja omissão anula a própria consulta.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição não será acatada. O Termo de Compromisso Preliminar de Ajustamento de Conduta em questão não foi objeto de análise tampouco aprovação pelas áreas e alçadas competentes da Autoridade Portuária, motivo pelo qual a SPA não reconhece a sua validade e ajuizou ação cautelar para sustar os seus efeitos, sendo que atualmente há composição entre a SPA e o Ministério Público do Estado de São Paulo para a novação dos termos do compromisso, com apoio da Prefeitura do Município de Santos, a fim de adequá-lo ao planejamento portuário e fomento da atividade comercial e turística do Centro Histórico do Município de Santos. Portanto, não há valores de multa impostos à SPA. A ANTAQ esclarece ainda que caso as tratativas não obtenham alinhamento em prazo cabível à desestatização do Porto de Santos, eventuais passivos resultado deste processo serão risco do Poder Concedente, conforme apresentado na matriz de riscos contida na minuta do contrato de concessão publicada.
180	Minuta de Contrato Concessão	1.3.1.10. Anexo 10 - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área	A respeito da dragagem, no anexo 10, investimentos essenciais dos contratos de uso da área , bem como, na minuta do contrato de concessão e no edital, não há ênfase ou distinção das datas relacionadas às execuções de obras de dragagem para aprofundamento do canal do porto. Na segunda Audiência Pública (14 de março), o secretário Diogo Piloni informou que, até 2026, o canal deve ser dragado à profundidade de 16 metros e, até 2031, para 17 metros. As referências de trechos, profundidade e prazos devem ser inseridas no edital e na minuta do contrato de concessão, de maneira a garantir a execução das obras.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que o seu objeto já está contemplado na documentação disponibilizada. As obrigações relativas ao aprofundamento do canal de acesso estão devidamente detalhadas no relatório Técnico-Operacional e a obrigação contratual está descrita no PEP - Plano de Exploração Portuária, anexo do contrato de concessão.
181	Minuta de Contrato Concessão	2.1. Este Contrato de Concessão tem por objeto: (i) a outorga de cessão onerosa do Porto Organizado; (ii) a exploração indireta das Instalações Portuárias e das Áreas Não Afetas à Operação Portuária; (iii) a prestação de	Em relação aos serviços de infraestrutura, a FIESP sempre defendeu o princípio da modicidade tarifária em concessões, como forma de beneficiar os usuários finais. Os leilões pelo critério da maior outorga podem onerar os usuários, prejudicando os preços dos produtos brasileiros e importados no mercado doméstico e reduzindo a competitividade das exportações. Em relação ao modelo de concessão apresentado, a FIESP alerta que a cobrança de outorga fixa foi uma das causas dos problemas de caixa de algumas concessionárias aeroportuárias. Em um eventual choque negativo de demanda, passível de ocorrer durante o período de concessão, o montante fixo pode gerar problemas à concessionária. Assim, é preciso algum tipo de previsão de flexibilização do pagamento, em eventual problema de caixa da concessionária, desde que comprovado o choque exógeno de demanda. Além disso, o critério de maior valor de outorga utilizado em licitações de arrendamentos portuários, com objeto e impactos distintos, afeta a cadeia logística do país. Desse modo, o critério de licitação proposto prejudica o foco principal da concessão que é aumentar a eficiência e a competitividade do porto como um todo. Como alternativa ao modelo de outorga fixa, a FIESP sugere alterar o critério para o de antecipação dos investimentos necessários para ampliação da eficiência do porto. Dessa forma, além da não onerar o concessionário, haverá o benefício direto aos usuários do porto e demais ganhos econômicos em função da escala proporcionada com o aumento da movimentação do porto. Como prioridades de investimentos, a FIESP sugere seguir as diretrizes que constam no PDZ, tais como, foco na eficiência operacional, áreas de clusterização de cargas, dedicação de berços e aumento da participação ferroviária, melhoria na integração porto-cidade, por meio da manutenção e otimização dos acessos, destinação de cais a passageiros, destinação da Prainha (Guarujá) para armazenagem e movimentação de carga geral e preservação de patrimônio histórico.	A ANTAQ agradece a participação e informa que, em que pese a concessão do porto organizado seja objeto distinto de um arrendamento portuário, há uma parcela em comum, uma vez que o concessionário será titular dos pagamentos devidos pelos usuários das áreas operacionais, decorrentes dos atuais contratos e dos futuros contratos a serem firmados para exploração das áreas. Logo, é razoável que se procure obter, por meio do processo competitivo, o valor econômico decorrente dos direitos de exploração das áreas operacionais, não havendo quaisquer incompatibilidades entre este objetivo, já presente individualmente a cada arrendamento licitado, e o aumento da eficiência e da competitividade do porto como um todo. A escolha para adoção do critério de julgamento de maior valor de outorga visa exatamente manter o equilíbrio setorial e a dinâmica de seleção existente: enquanto as tarifas portuárias devidas à administração do porto seguirão reguladas, agora por contrato, o direito de explorar as áreas é transferido por tempo determinado mediante pagamento de outorga ao poder concedente e titular do ativo, a União. Dentre os critérios estabelecidos no art. 6º da Lei Federal nº 12.815/2013 e no art. 9º do Decreto Federal nº 8.033/2013, o de maior valor de outorga foi considerado o mais adequado. A vasta experiência na utilização do critério de maior outorga traria maior segurança jurídica ao projeto, já que facilita o endereçamento de potenciais problemas na própria modelagem. Ademais, a opção pela adoção do critério de maior valor de outorga, não prejudica a realização de investimentos na área do Porto Organizado, haja vista que há investimentos obrigatórios previstos no Contrato de Concessão e mecanismos contratuais para permitir a realização de investimentos adicionais.
182	Minuta de Contrato Concessão	2.1.2. A vedação estabelecida na Subcláusula 2.1.1 estende-se ao Grupo Econômico da Concessionária , observado o disposto na Subcláusula 16.6.	Tanto o edital quanto o contato de concessão apresentam as definições dos proponentes que não podem participar do certame, pois pode gerar conflitos de interesse e/ou concentração e poder de mercado. São eles: Titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado Titulares de contrato de transição no Porto Organizado Titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privativo (TUP) integrantes do complexo portuário, conforme definição no Plano Mestre do Porto Organizado Armadores Transportadores Marítimos Operadores Portuários pré-qualificados para operar no Porto Organizado Titulares de contratos de concessão ou subconcessão das malhas ferroviárias que, diretamente ou por meio de direito de passagem, se interconectem com o porto organizado Participantes dos respectivos Grupos Econômicos de quaisquer empresas mencionadas nos itens anteriores Observar o seguinte disposto: é admitida a participação de pessoas jurídicas definidas desde que como membro de Consórcio, observadas as seguintes condições: A participação individual não seja superior a 15% no consórcio A soma das participações, quando em conjunto, não seja superior a 40% Há ainda o adendo informando que não poderão participar, por meio de acordo de acionistas ou instrumentos congêneres, do grupo de controle societário da concessionária, caso o consórcio sagre-se vencedor do certame, devendo tal obrigação constar do respectivo instrumento de constituição do consórcio . A FIESP está de acordo com restrição de participação dos proponentes mencionados. No entanto, salienta a necessidade de acrescentar que os respectivos limites percentuais de participação devem permanecer ao longo de todo o período do contrato de concessão (de 35 a 40 anos). Isso porque, ao longo do tempo, podem ocorrer processos de fusões e aquisições, que poderão ampliar esse percentual unitário, concentrando o controle do porto e, eventualmente, prejudicando os demais concorrentes. Além da limitação do percentual de participação, há a necessidade de atenção e consideração a eventuais ganhos de poder de controle, sem que necessariamente haja alteração dos percentuais de participação. Isso pode ocorrer por meio de vetos em matérias relevantes pelo minoritário, por exemplo. Considerar a possibilidade de poderes desproporcionais tanto na estrutura de participação quanto de outros mecanismos de controle é fundamental para a real competitividade e eficiência do porto.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma já está contemplada no Edital e Contrato de Concessão, visto que as limitações de participação no capital social da SPA de caráter concorrencial devem ser observadas de modo permanente do início ao fim do Contrato de Concessão, conforme disposto na Subcláusula 17.6. Também estão previstas na referida Subcláusula as limitações relacionadas à adoção de mecanismos de controle por meio de acordo de acionistas ou instrumentos congêneres.
183	Minuta de Contrato Concessão	2.3. 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, aos Exploradores de Instalação Portuária, aos detentores de contratos de	A ATP reconhece e louva os esforços empenhados pelo Governo Federal e os órgãos públicos pela competência e excelência com que as melhorias do setor portuário vêm sendo conduzidas. Entende-se que a iniciativa de desestatização do Porto de Santos é mais um desses esforços e, visando maximizar os ganhos desse processo, propõe a adoção de medidas que assegurem a segurança jurídica aos titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos. A garantia da segurança jurídica é elemento essencial para o sucesso do modelo de desestatização e base para o desenvolvimento da infraestrutura portuária, considerando que estabilidade e previsibilidade das relações impactam diretamente a atratividade de investimentos e o Custo Brasil. Nesse quadro, propõe-se ajuste ao modelo para assegurar respeito/estabilidade aos contratos de adesão, garantida a manutenção/cumprimento das condições dos contratos vigentes, para viabilizar a continuidade da exploração portuária pelos TUPs e assegurar respeito ao princípio da segurança jurídica. Trata-se ainda de ajuste que viabiliza respeito às regras de proteção do ato jurídico perfeito. A proteção ao ato jurídico perfeito é garantida pela Constituição Federal, em seu art. 5º, XXXVI, que dispõe que a lei não prejudicará o ato jurídico perfeito. Se a Constituição proíbe a prejudicialidade do ato jurídico perfeito por lei, há a necessidade de se afastar qualquer prejuízo pós-desestatização. Essa garantia permite que haja estabilidade nas relações, proteção à confiança legítima e boa-fé das partes. Entende-se que o atendimento a essas diretrizes perpassa pela previsão, no contrato de Concessão, de: manutenção/respeito à integra dos contratos vigentes e respeito da Concessionária vencedora do certame em relação aos compromissos já firmados pelo Poder Público anteriormente à desestatização, especialmente nos casos em que o referido compromisso seja referente a projetos já iniciados e com custos/investimentos assumidos pelo terminal portuário privado. Além disso, entende-se que a segurança jurídica se desdobra na (i.) garantia de publicidade, transparência, participação social e isonomia em alterações de planejamento público e regulamentações, e (ii.) regras de acesso e tratamento de eventos de desequilíbrio, que devem privilegiar recomposição que não gere encarecimento da logística (aumento de tarifas) e amplo/isonômico acesso. Por essas razões, a ATP propõe ajustes aos documentos da desestatização: 2.3. A Autoridade Portuária deve orientar sua atuação para a racionalização e a otimização do Porto Organizado, garantindo a competição, respeito aos contratos e o tratamento isonômico aos Usuários, aos Exploradores de Instalação Portuária, aos detentores de contratos de adesão e aos Operadores Portuários, dentro de seus respectivos segmentos.	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que a sua contribuição será acatada.

184	Minuta de Contrato Concessão	4.1. A vigência do Contrato de Concessão será de 35 (trinta e cinco) anos, contados da Data de	Sobre a eventual necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro, o contrato prevê que, em caso de novos investimentos, a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro poderá ocorrer mediante abatimento dos valores devidos referentes a contribuição fixa e/ou variável, bem como a utilização dos recursos vinculados na conta garantia. O entendimento da FIESP, de acordo com os documentos disponibilizados, é que o prazo de concessão da SPA é de 35 anos, com prorrogação máxima de mais cinco anos quando comprovada a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro em favor do concessionário. Assim, considera-se que não haverá a concessão de prazos mais dilatados ou mesmo de novo prazo contratual. Neste sentido, sugerimos a inclusão de cláusula que vede qualquer extensão no prazo de concessão (além dos cinco anos previsto).	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que a sua contribuição não será acatada. Conforme já descrito na subcláusula 4.2. do Contrato de Concessão, este instrumento só poderá ser prorrogado uma única vez e somente para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, por até cinco anos, sendo desnecessária nova cláusula sobre o mesmo assunto.
185	Minuta de Contrato Concessão	4.1. A vigência do Contrato de Concessão será de 35 (trinta e cinco) anos, contados da Data de	Prazo da concessão Proposta: Alteração do prazo da concessão e, conseqüentemente, da cláusula 4.1 do contrato de concessão. Justificativa: Considerando os vultuosos investimentos previstos para serem realizados pela futura Concessionária, em uma análise econômico-financeira preliminar do ativo, o prazo de 35 anos nos parece ser insuficiente para a amortização dos investimentos previstos na concessão. Nesse sentido, recomenda-se a revisão do prazo contratual proposto para que seja garantida a amortização dos investimentos a serem realizados no âmbito da concessão, com a alteração do prazo e, conseqüentemente, da cláusula 4.1 do contrato de concessão.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. De acordo com os estudos econômico-financeiros realizados, entende-se que o prazo de 35 anos é suficiente para a amortização dos investimentos previstos.
186	Minuta de Contrato Concessão	6.2. No prazo de 60 (sessenta) dias a contar da Data de Eficácia, a Concessionária deverá: (i) constituir subsidiária integral na forma de sociedade por ações denominada Túnel S.A. subscrevendo o valor de R\$	Em relação ao túnel que fará a ligação seca entre os municípios de Santos e Guarujá, a SPA obriga-se a constituir a Túnel S.A., a subscrever e integralizar o seu capital social e celebrar o contrato de opção de compra de ações da Túnel S.A. com o Poder Concedente no prazo e nos termos previstos na subcláusula 6.2 do contrato de concessão. Como informado no item investimentos, há a previsão de subscrição do montante de R\$2.988.167.356,00 a título de capital social. Na minuta do contrato, há ainda o seguinte parágrafo: caso o poder concedente desista da opção de compra (contrato de opção de compra de ações da Túnel S.A.), a concessionária deverá ser comunicada da decisão. (...) Formalizada a desistência, haverá a extinção unilateral do contrato de opção de compra; a reversão dos recursos vinculados em conta ao Poder Concedente, sendo a ANTAQ responsável por ordenar ao banco depositário a transferência dos valores para conta indicada pelo Poder Concedente; a concessionária fica autorizada a extinguir a Túnel S.A ou dar outra destinação. A FIESP considera, como garantia de viabilização e execução das obras, a necessidade de estabelecer um prazo limite para concessão da Túnel S.A. e de início das obras, sob penalização ao poder concedente. Ou então, em caso de desistência e não execução das obras da Túnel S.A, o montante depositado deve ser revertido para investimentos do porto, com benefícios aos seus usuários, principalmente, por meio da realização daqueles não previstos no contrato de concessão. Isso porque, da forma como está descrita na minuta do contrato, a reversão do montante a ser destinado ao túnel, pode ser orientado para a redução de déficit público ou realização de superávit primário, sem que haja destinação correta dos recursos sob penalização da população que seria beneficiada pela construção do túnel. A probabilidade de o túnel não sair do papel com essa cláusula é imensa, em um país carente de infraestrutura. Um outro ponto relevante é o fato de o túnel caracterizar-se como um projeto de mobilidade urbana, com extensão total de 3,5 km, sendo 1 km de túnel. Além de todos os acessos previstos no projeto executivo do túnel, há a interligação com as perimetrais. O Capex previsto para sua execução total é de, aproximadamente, R\$ 3,5 bilhões, sendo R\$ 2,5 bilhões para o túnel e R\$ 1 bilhão para as perimetrais. As perimetrais são de responsabilidade da autoridade portuária. Todavia, nem o Edital nem o Contrato explicitam a responsabilidade ou obrigatoriedade da concessionária sobre investimentos específicos para esses acessos ao túnel. A FIESP sugere que sejam determinadas as competências para a real viabilidade de implantação do projeto.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.
187	Minuta de Contrato Concessão	6.2. No prazo de 60 (sessenta) dias a contar da Data de Eficácia, a Concessionária deverá: (i) constituir subsidiária integral na forma de sociedade por ações denominada Túnel S.A. subscrevendo o valor de R\$	Os documentos editalícios disponibilizados para consulta pública preveem a criação e manutenção de subsidiária integral denominada "Túnel S.A." por parte da Concessionária, bem como a subscrição de seu capital, no importe de R\$ 2.988.167.356,00 (dois bilhões novecentos e oitenta e oito milhões cento e sessenta e sete mil trezentos e cinquenta e seis reais). O capital subscrito será integralizado em conta vinculada do projeto, a "Conta Túnel", a qual não poderá ser movimentada pela Concessionária para nenhum fim. Entendemos que estas obrigações têm por objetivo assegurar os recursos financeiros necessários para implantação do túnel de ligação entre Santos e Guarujá, a ser operacionalizada por meio da celebração de um contrato de parceria público-privada ou concessão junto à Túnel S.A., sob controle da licitante vencedora de certame específico a ser deflagrado pela União. No entanto, se o objetivo desta estrutura é a captação de recursos para implantação do referido túnel submerso, entendemos que a criação de conta vinculada para segregação do montante é medida suficientemente adequada. Doutro lado, a criação e manutenção de subsidiária, na forma de sociedade anônima, durante todo o prazo da concessão, constitui ônus financeiro e burocrático elevado à Concessionária. Sugerimos, portanto, que a obrigação de constituição da Túnel S.A. seja excluída, mantendo-se tão somente a necessidade de abertura de conta vinculada para aporte dos recursos para implantação do túnel submerso Santos - Guarujá. Caso a contribuição não seja acatada, solicitamos que a obrigação de constituição da subsidiária integral Túnel S.A. seja devidamente justificada no âmbito da modelagem, visto que o objetivo da medida já é alcançado com a criação da conta vinculada, conforme exposto acima.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.
188	Minuta de Contrato Concessão	6.2. No prazo de 60 (sessenta) dias a contar da Data de Eficácia, a Concessionária deverá: (i) constituir subsidiária integral na forma de sociedade por ações denominada Túnel S.A. subscrevendo o valor de R\$	A opção de compra de ações da Túnel S.A. poderá ser exercida a qualquer momento pelo Poder Concedente, durante todo o prazo da concessão. Igualmente, o Poder Concedente poderá desistir da opção de compra e embolsar os valores depositados na Conta Túnel a qualquer tempo. De acordo com a Resolução CPPI nº 213/2021, a União planeja licitar a concessão do túnel de ligação entre Santos e Guarujá no 4º Trimestre de 2022. Sabe-se que a União tem a intenção de ceder, ao vencedor desta licitação, a opção de compra firmada junto à Concessionária, para aquisição da Túnel S.A. Por outro lado, a integralização total do capital social da Túnel S.A. se dará até o 25º mês contado da Data de Eficácia da concessão. Isso significa que existe a possibilidade de a União transferir ao vencedor da concessão do túnel Santos e Guarujá a opção de compra da Túnel S.A. antes de terminado prazo para integralização das ações por parte da Concessionária. Nesse sentido, os documentos editalícios não preveem, de forma clara, o que ocorrerá caso o exercício da opção de compra se dê antes da integralização total do capital social da Túnel S.A. Existe o risco de o novo controlador exigir a imediata integralização do capital subscrito pelo antigo acionista, no caso, a Concessionária, o que implicaria não observância do cronograma de integralização previsto no Contrato de Concessão. Assim, sugerimos que seja incluída cláusula no Contrato de Concessão dispondo expressamente que a opção de compra só poderá ser exercida após o 25º mês contado da Data de Eficácia. Igualmente, recomendamos que a desistência da opção de compra só possa se dar após o 25º mês contado da Data de Eficácia. Novamente, essa medida elimina eventuais dúvidas acerca da necessidade de integralização imediata do capital da Túnel S.A. caso o Poder Concedente desista da licitação da concessão do Túnel Santos e Guarujá antes da integralização total do capital. Nossas sugestões foram sumarizadas na redação proposta a seguir: 6.2.5. O exercício ou a desistência da opção de compra de que trata a Subcláusula 6.2 somente poderá ser realizada após o 25º mês contado da Data de Eficácia.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.

189	Minuta de Contrato Concessão	6.2.2. Os valores previstos na Subcláusula 6.2 correspondente s a pagamentos em reais deverão ser	A Cláusula 6.2.2 da Minuta de Contrato indica que o montante devido a título de integralização do capital social da Túnel S.A. será atualizado anualmente pelo INCC. A atualização faz-se necessária visto que a integralização será feita em três parcelas, devendo a última ocorrer até o 25º mês contado da Data de Eficácia do Contrato de Concessão. No entanto, visualizamos duas irregularidades na regra de atualização. A primeira diz respeito ao índice escolhido. O INCC visa refletir o aumento de custos do mercado de construção e nos parece ser inadequado para servir de parâmetro para atualizar uma obrigação financeira como é o caso da integralização de capital subscrito. Sugerimos, nesse caso, que seja adotado o IPCA, já previsto no Contrato de Concessão para corrigir monetariamente os compromissos financeiros assumidos pela Concessionária. A segunda diz respeito ao limite temporal para atualização monetária. Pela leitura da Cláusula 6.2.2 da Minuta de Contrato de Concessão, seria possível interpretar que a atualização se dará durante todo o prazo da concessão. Nesse sentido, a Concessionária estaria obrigada a complementar os valores depositados na Conta Túnel anualmente, até o exercício ou desistência da opção de compra de ações da Túnel S.A. Nossa sugestão de redação segue abaixo: 6.2.2. Os valores previstos na Subcláusula 6.2 correspondentes a pagamentos em reais deverão ser corrigidos anualmente pelo IPCA, a partir da Data de Eficácia e até a integralização total do montante de que trata a Subcláusula 6.2.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.
190	Minuta de Contrato Concessão	6.2.2. Os valores previstos na Subcláusula 6.2 correspondente s a pagamentos em reais deverão ser	A subcláusula 6.2.2 parece estabelecer a regra de que a integralização do capital da Túnel S.A. deverá ser realizado 'em reais'. Para evitar ambiguidades e em prol da uniformização de propostas, sugere-se esclarecer que os atos de integralização devem ser executados em moeda corrente, vedadas outras formas de integralização - ainda que equivalentes e admitidas pela legislação societária.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.
191	Minuta de Contrato Concessão	6.2.3.4. Celebrar com a Túnel S.A., tão logo a opção de compra seja efetivada, um contrato de compartilhamento de infraestrutura do canal de acesso do Porto Organizado no intuito de estabelecer condições de	Túnel S.A.: Compartilhamento de infraestrutura Proposta: Inclusão das cláusulas 6.2.3.4.1 e 21.2.21 no contrato de concessão. Justificativa: A obrigação da celebração de contrato de compartilhamento de infraestrutura do canal de acesso do Porto Organizado imposta pela cláusula 6.2.3.4 do contrato de concessão, em consonância com a cláusula 1.2 do anexo 12 do contrato de concessão, deve prever a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro da Concessionária na hipótese em que a construção do túnel impacte a concessão como, por exemplo, nos casos em que as obrigações gerais previstas na cláusula 3.1.1 não sejam observadas pelo Poder Concedente e/ou pela futura concessionária da Túnel S.A. O risco deve ser alocado integralmente ao Poder Concedente considerando as melhores práticas de alocação de riscos, uma vez que ele é o responsável pelos eventos e, durante a licitação, eventuais impactos gerados quando da construção do túnel são impossíveis de serem precificados pelas proponentes. Redação atual: 6.2.3.4. Celebrar com a Túnel S.A., tão logo a opção de compra seja efetivada, um contrato de compartilhamento de infraestrutura do canal de acesso do Porto Organizado no intuito de estabelecer condições de convivência e interface entre as obras de implantação do projeto do túnel, a serem realizadas pela Túnel S.A. e a movimentação do Porto Organizado, incluindo, mas sem limitação o tráfego terrestre e aquaviário, devendo para tanto observar o disposto no Anexo 12 - Conteúdo Mínimo do Contrato de Compartilhamento de Infraestrutura do Canal de Acesso entre Concessionária e operador do túnel de ligação de Santos e Guarujá. Redação proposta: 6.2.3.4. Celebrar com a Túnel S.A., tão logo a opção de compra seja efetivada, um contrato de compartilhamento de infraestrutura do canal de acesso do Porto Organizado no intuito de estabelecer condições de convivência e interface entre as obras de implantação do projeto do túnel, a serem realizadas pela Túnel S.A. e a movimentação do Porto Organizado, incluindo, mas sem limitação o tráfego terrestre e aquaviário, devendo para tanto observar o disposto no Anexo 12 - Conteúdo Mínimo do Contrato de Compartilhamento de Infraestrutura do Canal de Acesso entre Concessionária e operador do túnel de ligação de Santos e Guarujá. 6.2.3.4.1. A construção do túnel ensejará a instauração de processo de Revisão Extraordinária para análise de eventuais impactos no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, nos termos da Cláusula 26.2. 21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 21.2.21. Eventuais impactos gerados pela construção do túnel subaquático entre os Municípios de Santos e Guarujá e pelo compartilhamento da infraestrutura entre a Túnel S.A. e a Concessionária.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.
192	Minuta de Contrato Concessão	6.2.4. Caso o Poder Concedente decida por desistir da opção de compra objeto do Anexo 11 - Contrato de Opção de Compra de Ações da Túnel S.A., a Concessionária deverá ser comunicada formalmente	Conforme consta dos documentos editalícios, a opção de compra de ações da Túnel S.A. poderá ser exercida a qualquer momento, durante o prazo da concessão. Igualmente, o Poder Concedente poderá desistir da opção de compra e embolsar os valores depositados na Conta Túnel a qualquer tempo, limitado ao fim do prazo da concessão. Até o exercício ou desistência da opção de compra, a Concessionária será obrigada a manter a Túnel S.A., arcando com os custos derivados da manutenção de sociedade anônima inoperante. Ainda, os recursos depositados a título de integralização do capital da subsidiária não poderão ser utilizados para qualquer finalidade atinente à própria concessão do Porto Organizado (por exemplo, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro), o que torna a obrigação ainda mais onerosa à Concessionária. Entendemos que a possível manutenção da Túnel S.A., durante todo o prazo da concessão acarretará uma ineficiência econômica, uma vez que os recursos se manterão inertes, além de gerar custos e esforços de manutenção desnecessários à Concessionária. Nesse sentido, sugerimos que o exercício da opção de compra seja limitado à conclusão da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão. Caso o Poder Concedente não exerça o direito neste prazo, o Contrato de Opção de Compra será rescindido. Dessa maneira, os encargos derivados da manutenção da pessoa jurídica são limitados a um prazo pré-determinado, facilitando o planejamento da Concessionária. Adicionalmente, sugerimos que no caso de desistência da opção, a apropriação dos recursos depositados na Conta Túnel esteja condicionada à suficiência de recursos na Conta Garantia para satisfazer eventuais créditos detidos pela Concessionária. Caso os recursos da Conta Garantia tenham sido esgotados ou não sejam suficientes para pagamento dos créditos reconhecidos à Concessionária, o Poder Concedente deverá utilizar parte dos recursos depositados na Conta Túnel S.A. Para ilustrar as contribuições acima indicadas, elaboramos a seguinte sugestão de redação: 6.2.4.2. Na hipótese de que trata a Subcláusula 6.2.4.2, o montante depositado na Conta Túnel só reverterá ao Poder Concedente após o pagamento de eventuais créditos detidos pela Concessionária, decorrentes de recomposição econômico-financeira do Contrato de Concessão em favor da Concessionária ou do cumprimento de decisões judiciais ou arbitrais que determinem a indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. 6.2.5. O Poder Concedente deverá exercer a opção de compra de ações da Túnel S.A. até a conclusão da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão. 6.2.5.1. Caso a opção de compra não seja efetivada dentro do prazo de que trata a Subcláusula 6.2.5, considerar-se-á formalizada, para todos os fins, a desistência do referido direito, prosseguindo-se às providências de que trata a Subcláusula 6.2.4.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.
193	Minuta de Contrato Concessão	6.2.4.1. Formalizada a desistência: (i) opera-se a extinção por resilição unilateral do Contrato de Opção de Compra de Ações da Túnel S.A.; (ii) reverterem ao Poder Concedente todos os Recursos Vinculados depositados na Conta Túnel, devendo a	Segundo a Cláusula 6.2.4.1 da minuta do Contrato de Concessão, uma vez formalizada a desistência pelo Poder Concedente, a Concessionária fica autorizada a promover a extinção da Túnel S.A. ou dar-lhe destinação diversa. Vislumbram-se possibilidades de destinação diversa para além da extinção da subsidiária diante da desistência do Poder Concedente? Cogita-se a possibilidade de um modelo de subdelegação ou de assunção do escopo pela própria Concessionária?	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.

194	Minuta de Contrato Concessão	6.7. Caso a Concessionária não pague a Bonificação pela Outorga, a Contribuição Fixa, a Contribuição Variável, a Verba de Fiscalização ou deixe de realizar os aportes previstos na Túnel S.A. na data de vencimento, incorrerá em	O previsto na cláusula 6.7 (multa e juros moratórios e execução da Garantia de execução contratual) será aplicado no caso de a concessionária não aplicar os recursos na Conta de Garantia tal como previsto na minuta do contrato de concessão?	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a Subcláusula 6.7 será ajustada para que a multa ali prevista seja aplicável ao caso de não aplicação dos recursos na Conta de Garantia.
195 196	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	7.2. Para todos os efeitos legais, as Partes reconhecem que a Conta de Garantia é de titularidade da Concessionária e que a Conta Túnel é de titularidade da Túnel S.A., de modo que os recursos nelas depositados não integram o patrimônio do	A considerar eventual controvérsia a respeito da constitucionalidade das Contas de Garantias constituídas no projeto em face do art. 165, IX, da Constituição da República, pergunta-se se o tema foi avaliado criticamente e entendeu-se haver fundamentos e/ou precedentes hábeis a sustentar os dispositivos, fundamentais para o tratamento de riscos do Contrato de Concessão.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que o mecanismo de Conta de Garantia foi idealizado para conferir liquidez a obrigações do Poder Concedente em casos de REEF. A utilização de contas vinculadas tem se tornado cada mais comum desde a edição da Lei 11.079/2004, tendo sido utilizado em diversos projetos de infraestrutura, a exemplo das concessões rodoviárias das BRs 153/414/080/TO/GO e BR-116/101/SP/RJ.
197	Minuta de Contrato Concessão	7.8. Os Recursos Vinculados depositados na Conta de Garantia serão utilizados exclusivamente para custear despesas do Poder Concedente e da ANTAQ com:	Aspectos Tributários. Proposta: Modificação da cláusula 7.8 do contrato de concessão. Inclusão no âmbito da diligência a análise de conformidade das práticas tributárias da SPA com mapeamento de possíveis passivos existentes e ainda não materializados. Disponibilização de documentos e informações sobre as cobranças de IPTU realizadas pelo Município, dentre elas processos administrativos e judiciais relacionados, para que seja possível a mensuração dos valores envolvidos, bem como consideração do IPTU na modelagem econômico-financeira para a hipótese da Cláusula 21.1.46. Justificativa: A partir da leitura do contrato de concessão foi possível compreender que (i) atualmente não há a incidência do IPTU sobre quaisquer áreas de operação da SPA, (ii) há riscos jurídicos significativos para o início dessa incidência após o leilão, considerada a jurisprudência do STF sobre o tema, (iii) uma vez configurada a incidência, o IPTU sobre as áreas arrendadas, arrendáveis e áreas exploradas comercialmente será suportado pela Concessionária, enquanto o IPTU incidente sobre imóveis inseridos na Área da Concessão que sejam destinados à prestação de serviços públicos serão de responsabilidade do Poder Concedente. Ainda, na hipótese (iii) haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato caso cumpridas as condicionantes da Cláusula 21.6. Analisando a modelagem tributária do projeto, é possível depreender três problemas. Em primeiro lugar, não foi identificada nos estudos a análise de conformidade das práticas tributárias da SPA com mapeamento de possíveis passivos existentes e ainda não materializados que serão de responsabilidade da Concessionária após a Data de Eficácia. Tais dados devem ser levantados e equacionados na modelagem econômica. Em segundo lugar, considerando a responsabilidade da Concessionária para o pagamento de IPTU sobre áreas arrendadas, arrendáveis ou de exploração comercial, não foi identificada no modelo econômico-financeiro e nos estudos que o embasaram a internalização do tributo. Caso isso não seja feito, a eventual incidência do tributo sobre tais áreas deve ser passível de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Por fim, considerando a magnitude dos efeitos da cobrança do IPTU sobre imóveis inseridos na área da concessão que sejam destinados à prestação de serviços públicos, recomenda-se que o custeio do passivo tributário desde sua incidência até a decisão administrativa que determina a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro seja feita por meio dos recursos vinculados depositados na conta garantia. Dessa forma, garante-se a integridade do fluxo de caixa da Concessionária em hipótese de reconhecida alocação de riscos ao Poder Concedente. Portanto, sugere-se a modificação da cláusula 7.8 do contrato de concessão e consequentes ajustes nas disposições contratuais (i.e. cláusula 21.6 do contrato de concessão): Redação atual: 7.8. Os Recursos Vinculados depositados na Conta de Garantia serão utilizados exclusivamente para custear despesas do Poder Concedente e da ANTAQ com: (i) Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em favor da Concessionária, inclusive em razão da pactuação de Novos Investimentos; (ii) O cumprimento de decisões judiciais ou arbitrais que determinem indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em favor da Concessionária; (iii) Remuneração do membro do Comitê de Resolução de Disputas indicado pelo Poder Concedente; ou (iv) Honorários de sucumbência, custos e despesas decorrentes de procedimentos arbitrais nos quais o Poder Concedente e / ou a ANTAQ restarem sucumbentes. Redação proposta: 7.8. Os Recursos Vinculados depositados na Conta de Garantia serão utilizados exclusivamente para custear despesas do Poder Concedente e da ANTAQ com: (i) Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em favor da Concessionária, inclusive em razão da pactuação de Novos Investimentos; (ii) O cumprimento de decisões judiciais ou arbitrais que determinem indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em favor da Concessionária; (iii) Remuneração do membro do Comitê de Resolução de Disputas indicado pelo Poder Concedente; (iv) Honorários de sucumbência, custos e despesas decorrentes de procedimentos arbitrais nos quais o Poder Concedente e / ou a ANTAQ restarem sucumbentes; ou (v) Custos decorrentes de eventual cobrança de IPTU sobre imóveis inseridos na Área da Concessão que sejam destinados à prestação de serviços públicos desde o início da incidência tributária até o término dos processos judiciais.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que ela não será acatada, porquanto para que o recurso depositado na Conta de Garantia possa ser acionado é imprescindível que ocorra, primeiramente, o devido procedimento administrativo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro; para além, a modelagem financeira possui o entendimento da manutenção da insenção de IPTU dado para a poligonal do porto mantendo assim seu valor zerado; com relação aos eventuais passivos, todas as informações serão disponibilizadas na Sala de Informações para diligências a serem conduzidas pelos interessados oportunamente, sendo que foram analisadas informações quanto à contingência passiva materializada, considerando o status processual de natureza tributária em curso, bem como a análise amostral de exame de mérito quanto à imunidade da SPA relativamente ao IPTU, considerando a jurisprudência vigente.
198	Minuta de Contrato Concessão	7.8.1. Serão depositados na Conta de Garantia a título de Recursos Vinculados:	O Contrato de Concessão prevê em sua Cláusula 6 os seguintes Encargos Contratuais (i) Bonificação pela Outorga; (ii) Contribuição Fixa; (iii) Contribuição Variável; (iv) Verba de Fiscalização e (v) aportes na empresa Túnel S.A.. A Cláusula 7, por sua vez, prevê os valores a serem depositados a título de Recursos Vinculados, nas Contas Vinculadas, denominadas Conta de Garantia e Conta Túnel. A Subcláusula 7.8.1, em específico, determina que na Conta de Garantia serão depositados (i) o valor de R\$ 200.000.000,00; e (ii) 2,25 % sobre a receita bruta da Concessionária, periodicamente. A redação, todavia, não deixa claro se os referidos montantes estão abarcados pelos Encargos Contratuais ou se deverão ser considerados como novos compromissos financeiros assumidos pela Concessionária. Destaca-se que o termo definido Recursos Vinculados não esclarece a questão, tampouco o Anexo 9 - Minuta de Contrato de Administração de Contas. No entanto, há indícios de que os valores não coincidam, a exemplo dos prazos para depósito de Bonificação de Outorga (60 dias após a Liquidação do Leilão) e de garantia (60 dias após a Data de Eficácia), que são distintos. Já no Relatório Final de Avaliação Econômico-Financeira, o Cenário Base (pág. 46) prevê separada e cumulativamente as seguintes obrigações: (a) pagamento da Bonificação pela Outorga; (b) pagamento do valor de R\$ 200.000.000,00; (c) pagamento do valor de contribuição variável e (d) pagamento do valor fixado em 2,25% da receita bruta a ser direcionada à Conta Garantia. Sendo assim, entendemos que os valores a serem direcionados à Conta de Garantia correspondem a encargos distintos daqueles previstos pela Cláusula 6ª e devem ser considerados individualmente na precificação da Proposta Econômica. O entendimento está correto? Caso esteja correto, sugerimos que a Cláusula 6ª seja revista para contemplar o pagamento de R\$ 200.000.000,00 e o repasse de 2,25% da receita bruta à Conta Garantia como encargos financeiros assumidos pela Concessionária.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que os valores a serem depositados na Conta de Garantia não estão inclusos nos valores previstos na cláusula de encargos contratuais, tratando-se de encargos financeiros distintos, conforme descrito na Cláusula 7 do Contrato de Concessão.

199	Minuta de Contrato Concessão	7.8.2. O montante depositado na Conta de Garantia que superar o patamar de 27,5 % (vinte sete inteiros e cinco décimos por cento) da receita bruta anual média referente aos 3 (três) últimos exercícios será transferido ao Poder	Excluir do contrato a reversão, para a União, do excedente da receita bruta anual depositada na Conta Garantia, devendo ser utilizado a favor da modicidade tarifária ou para reequilíbrio econômico financeiro. Justificativa: Conforme está na Cláusula 7.8.2 do Contrato: O montante depositado na Conta de Garantia que superar o patamar de 27,5 % da receita bruta anual média referente aos 3 (três) últimos exercícios será transferido ao Poder Concedente pelo Banco Depositário por determinação do Poder Concedente, desde que: (i) tenham passado 10 (dez) anos contados da Data de Eficácia; e (ii) não estejam em aberto ou em discussão na esfera administrativa, judicial ou arbitral débitos de responsabilidade da ANTAQ ou do Poder Concedente que deveriam ser custeados com os recursos da Conta de Garantia em valor superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) atualizados pelo IPCA, ainda que sejam débitos decorrentes de fatos ocorridos previamente à celebração do Contrato de Concessão. Os encargos gerados ao usuário pelo recolhimento dos recursos vinculados tem impacto direto na tarifa. Os recursos devem ser direcionados em benefício do usuário e não aos Cofres da União, de forma injustificada.	A Antaq agradece a participação e informa que a proposta não será acatada. A modelagem proposta em consulta pública já prevê instrumentos para garantir benefícios aos usuários do porto, como por exemplo, por meio da redução tarifária em comparação aos valores praticados atualmente, a previsão de contas vinculadas que garantirão recursos a serem aplicados no Porto Organizado e a previsão de melhora na qualidade do serviço prestado, os quais serão mensurados por meio de indicadores de desempenho.
200	Minuta de Contrato Concessão	7.8.2. O montante depositado na Conta de Garantia que superar o patamar de 27,5 % (vinte sete inteiros e cinco décimos por cento) da receita bruta anual média referente aos 3 (três) últimos exercícios será transferido ao Poder	Contribuição: Excluir do contrato a reversão, para a União, do excedente da receita bruta anual depositada na Conta Garantia, devendo ser utilizado a favor da modicidade tarifária ou para reequilíbrio econômico financeiro. Justificativa: Conforme está na Cláusula 7.8.2 do Contrato, os encargos gerados ao usuário pelo recolhimento dos recursos vinculados tem impacto direto na tarifa. Os recursos devem ser direcionados em benefício do usuário e não aos Cofres da União, de forma injustificada.	A Antaq agradece a participação e informa que a proposta não será acatada. A modelagem proposta em consulta pública já prevê instrumentos para garantir benefícios aos usuários do porto, como por exemplo, por meio da redução tarifária em comparação aos valores praticados atualmente, a previsão de contas vinculadas que garantirão recursos a serem aplicados no Porto Organizado e a previsão de melhora na qualidade do serviço prestado, os quais serão mensurados por meio de indicadores de desempenho.
201	Minuta de Contrato Concessão	8. Elaboração e atualização do PDZ	A futura concessionária terá a atribuição de elaborar o Plano de Desenvolvimento de Zoneamento do Porto Organizado (artigo 17, §2º da Lei n.º 12.815/2013 e cláusula 8.1 da minuta do contrato de concessão), importante ferramenta estatal para ordenação da ocupação espacial da região portuária. Suas diretrizes devem observar não somente o planejamento do uso das zonas portuárias, como também a incorporação de ações para as adversidades - resultantes da interação porto-cidade - dos municípios que o integram. (PDZPS de 2020, p. 160). É inegável, portanto, que as alterações realizadas no PDZ impactam não somente os usuários do porto organizado, como toda a comunidade do seu entorno, o que impõe a participação ampla da sociedade no debate do futuro zoneamento. A título de exemplo, é válido lembrar que com a privatização do Porto de Santos, corre-se o risco de que determinados tipos de carga que proporcionem arrecadações tarifárias menos vantajosas à concessionária sejam preteridos no PDZ (ou até mesmo suprimidas), em função da lógica na qual opera uma empresa privada - que não necessariamente possui compromisso com interesse coletivo, como é o caso da cadeia da celulose. Ademais, não se alegue que a participação do CAP na alteração do PDZ seja suficiente para suprir a ampla participação da sociedade nos moldes aqui solicitado, tendo em vista, especialmente, a composição desse Conselho, nos termos do artigo 37 do Decreto 8.033/2013. Com efeito, a manifestação da CAP - apesar de importante e necessária -, não alcança toda a gama de impactados e interessados no Porto (como é o caso da população diretamente atingida pelas atividades portuárias), os quais somente poderão contribuir nas revisões do PDZ por meio da consulta pública. Em função desses elementos, deve-se resguardar a presença de setores cuja importância para o desenvolvimento nacional é extremamente relevante e que dependem do Porto Organizado de Santos para o escoamento eficiente de suas mercadorias. Por esse motivo, deve ser previsto, na minuta do contrato de concessão e no Plano de Exploração Portuária, garantia que impeça que as cargas hoje já contempladas no PDZ sejam retiradas do zoneamento quando das revisões do PDZ caso exista demanda por terminais destinadas àquelas cargas. É dizer, impõe-se que certos segmentos do mercado, extremamente importantes para economia nacional, com reflexo positivo na balança comercial brasileira e na geração de empregos, especialmente quando considerada toda cadeia produtiva, sejam protegidos de eventuais atuações da concessionária incompatíveis com o interesse público. Nessa ótica, considerando a importância da cadeia de celulose para a economia nacional, bem como o impacto que o PDZ traz à toda comunidade portuária, e levando em consideração o que estabelece o artigo 29 da LINDB, sugere-se a alteração das cláusulas 8.1.4 , 8.2.1 e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária , para a inclusão de realização de consulta pública ampla, nos seguintes moldes: Cláusula 8.1.4: 8.1.4. A proposta de revisão do PDZ elaborada pela Concessionária deverá ser instruída com: (i) o relatório de consulta pública ampla, inclusive dos Usuários, na forma prevista no Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária; (ii) eventuais comentários do Conselho da Autoridade Portuária nos termos da Subcláusula 8.3, e (iii) com os estudos técnicos que a fundamentam, sendo a Concessionária livre para apresentar os estudos e análises técnicas idôneas que entender necessários para fundamentar a sua proposta. 8.2.1. A proposta de atualização extraordinária do PDZ deverá estar instruída com justificativa técnica, com documentos que comprovem (i) demanda formalmente apresentada por terceiro interessado ou (ii) oportunidade de negócio identificada pela Concessionária, bem como relatório de consulta pública ampla sobre a alteração pretendida. Anexo 1, item 4.v: 4) Do PDZ [...] v. A Concessionária deverá ainda, por meio de relatório do processo de consulta pública, demonstrar que a proposta de alteração do PDZ encaminhada à análise do Poder Concedente foi apresentada e debatida por toda a comunidade direta ou indiretamente afetada pela alteração proposta.	A ANTAQ agradece sua participação e informa que a sua sugestão não será acatada. A Autoridade Portuária elaborará o PDZ seguindo as disposições do Contrato de Concessão e de seu Anexo 1, bem como da regulamentação específica do Poder Concedente sobre o tema. Como especificado no Contrato de Concessão, a proposta que será elaborada pela Concessionária passará por análise prévia do Poder Concedente, o qual poderá determinar alterações para melhor compatibilizá-lo com o planejamento nacional de logística e com o planejamento setorial. Ademais, a Cláusula 37 do Contrato de Concessão estabelece que a proposta de revisão do PDZ elaborada pela Concessionária deverá ser instruída com: (i) o relatório de consulta aos Usuários previsto no Anexo 1 – Plano de Exploração Portuária; (ii) eventuais comentários do Conselho da Autoridade Portuária conforme previsão contratual; e (iii) com os estudos técnicos que a fundamentam, o que permitirá a efetiva cooperação e compartilhamento de informações entre Concessionária e partes interessadas relevantes previamente à aprovação do PDZ, sendo desnecessária a inserção dos dispositivos propostos.
202	Minuta de Contrato Concessão	8. Elaboração e atualização do PDZ	A futura concessionária terá a atribuição de elaborar o Plano de Desenvolvimento de Zoneamento do Porto Organizado (artigo 17, §2º da Lei n.º 12.815/2013 e cláusula 8.1 da minuta do contrato de concessão), importante ferramenta estatal para ordenação da ocupação espacial da região portuária. Suas diretrizes devem observar não somente o planejamento do uso das zonas portuárias, como também a incorporação de ações para as adversidades - resultantes da interação porto-cidade - dos municípios que o integram. (PDZPS de 2020, p. 160). É inegável, portanto, que as alterações realizadas no PDZ impactam não somente os usuários do porto organizado, como toda a comunidade do seu entorno, o que impõe a participação ampla da sociedade no debate do futuro zoneamento. Ademais, não se alegue que a participação do CAP na alteração do PDZ seja suficiente para suprir a ampla participação da sociedade nos moldes aqui solicitado, tendo em vista, especialmente, a composição desse Conselho, nos termos do artigo 37 do Decreto 8.033/2013. Com efeito, a manifestação da CAP - apesar de importante e necessária -, não alcança toda a gama de impactados e interessados no Porto (como é o caso da população diretamente atingida pelas atividades portuárias), os quais somente poderão contribuir nas revisões do PDZ por meio de consulta pública. Tendo em vista o impacto que este instrumento terá na comunidade portuária, e levando em consideração o que estabelece o artigo 29 da LINDB, sugere-se a alteração da cláusula 8.1.4 e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária para as seguintes redações: Cláusula 8.1.4: 8.1.4. A proposta de revisão do PDZ elaborada pela Concessionária deverá ser instruída com: (i) o relatório de consulta pública ampla, inclusive dos Usuários, na forma prevista no Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária; (ii) eventuais comentários do Conselho da Autoridade Portuária nos termos da Subcláusula 8.3, e (iii) com os estudos técnicos que a fundamentam, sendo a Concessionária livre para apresentar os estudos e análises técnicas idôneas que entender necessários para fundamentar a sua proposta. Anexo 1, item 4.v: 4) Do PDZ [...] v. A Concessionária deverá ainda, por meio de relatório do processo de consulta pública, demonstrar que a proposta de alteração do PDZ encaminhada à análise do Poder Concedente foi apresentada e debatida por toda a comunidade direta ou indiretamente afetada pela alteração proposta.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição será acatada.

203	Minuta de Contrato Concessão	8. Elaboração e atualização do PDZ	A futura concessionária terá a atribuição de elaborar o Plano de Desenvolvimento de Zoneamento do Porto Organizado (artigo 17, §2º da Lei n.º 12.815/2013 e cláusula 8.1 da minuta do contrato de concessão), importante ferramenta estatal para ordenação da ocupação espacial da região portuária. Suas diretrizes devem observar não somente o planejamento do uso das zonas portuárias, como também a incorporação de ações para as adversidades - resultantes da interação porto-cidade - dos municípios que o integram. (PDZPS de 2020, p. 160). É inegável, portanto, que as alterações realizadas no PDZ impactam não somente os usuários do porto organizado, como toda a comunidade do seu entorno, o que impõe a participação ampla da sociedade no debate do futuro zoneamento. Ademais, não se alegue que a participação do CAP na alteração do PDZ seja suficiente para suprir a ampla participação da sociedade nos moldes aqui solicitado, tendo em vista, especialmente, a composição desse Conselho, nos termos do artigo 37 do Decreto 8.033/2013. Com efeito, a manifestação da CAP - apesar de importante e necessária -, não alcança toda a gama de impactados e interessados no Porto (como é o caso da população diretamente atingida pelas atividades portuárias), os quais somente poderão contribuir nas revisões do PDZ por meio da audiência pública. Tendo em vista o impacto que este instrumento terá na comunidade portuária, e levando em consideração o que estabelece o artigo 29 da LINDB, sugere-se a alteração da cláusula 8.1.4 e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária para as seguintes redações: Cláusula 8.1.4: 8.1.4. A proposta de revisão do PDZ elaborada pela Concessionária deverá ser instruída com: (i) o relatório de consulta pública ampla, inclusive dos Usuários, na forma prevista no Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária; (ii) eventuais comentários do Conselho da Autoridade Portuária nos termos da Subcláusula 8.3, e (iii) com os estudos técnicos que a fundamentam, sendo a Concessionária livre para apresentar os estudos e análises técnicas idôneas que entender necessários para fundamentar a sua proposta. Anexo 1, item 4.v: 4) Do PDZ [...] v. A Concessionária deverá ainda, por meio de relatório do processo de consulta pública, demonstrar que a proposta de alteração do PDZ encaminhada à análise do Poder Concedente foi apresentada e debatida por toda a comunidade direta ou indiretamente afetada pela alteração proposta.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição será acatada.
204	Minuta de Contrato Concessão	8. Elaboração e atualização do PDZ	Diante da privatização do Porto de Santos, corre-se o risco de que determinados tipos de carga que proporcionem arrecadações tarifárias menos vantajosas à concessionária sejam preteridos no PDZ (ou até mesmo suprimidas), em função da lógica na qual opera uma empresa privada - que não necessariamente possui compromisso com interesse coletivo, como é o caso da cadeia do suco de laranja, a qual é responsável por 75% do comércio mundial de suco de laranja do mundo (conforme dados do United States Department of Agricultural - USDA) e pela geração de cerca de U\$S 2 bilhões (aproximadamente R\$ 10 bilhões) de receita segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) vinculada ao Ministério da Economia. O setor é responsável pela geração de milhares de empregos diretos e indiretos em toda a sua cadeia de produção e exportação (somente na safra 2020/21 foram 43.156 empregos, o que corresponde a 5,94% das vagas criadas pelo setor agrícola brasileiro no período), donde se pode concluir que eventual retirada da previsão de movimentação desta carga no Porto de Santos pode prejudicar irremediavelmente toda a cadeia de produção e exportação, impactando negativamente na geração de receitas, tributos e postos de trabalho. Em função desse risco, deve-se resguardar a presença deste setor cuja importância para o desenvolvimento nacional é extremamente relevante e que dependem do Porto Organizado de Santos para o escoamento eficiente de suas mercadorias. Por esse motivo, deve ser previsto, na minuta do contrato de concessão e no Plano de Exploração Portuária, garantia que impeça que os segmentos/cargas hoje já representados no PDZ sejam retirados do zoneamento quando das revisões do PDZ, caso exista demanda por terminais destinadas àquelas cargas. É dizer, impõe-se que certos segmentos do mercado, extremamente importantes para economia nacional, com reflexo positivo na balança comercial brasileira e na geração de empregos, especialmente quando considerada toda cadeia produtiva, sejam protegidos de eventuais atuações da concessionária incompatíveis com o interesse público. Com efeito, o PDZ vigente destina as áreas dos terminais SSZ 15 a SSZ 17, localizados no Macuco, para movimentação de Granel líquido - Sucos Nessa perspectiva, considerando a importância de toda a cadeia de suco para economia nacional e sua dependência, quer pelas peculiaridades do produto, quer por sua proximidade geográfica, com o Porto de Santos, sugere-se a inclusão da cláusula 8.1.5 na Minuta do Contrato e a complementação do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária, nos seguintes termos: Cláusula 8.1.5: 8.1.45 A proposta de revisão do PDZ deverá assegurar áreas para movimentação e armazenagem de todos os produtos que demandam o Porto de Santos, especialmente para as cargas consolidadas, privilegiando, sempre que possível, as infraestruturas, instalações e áreas já disponíveis para movimentação dessas cargas. Anexo 1, item 4.xi: 4) Do PDZ [...] xi. A proposta de revisão do PDZ deverá assegurar áreas para movimentação e armazenagem de todos os produtos que demandam o Porto de Santos, especialmente para as cargas consolidadas no porto, privilegiando, sempre que possível, as infraestruturas, instalações e áreas já disponíveis para movimentação e armazenagem dessas cargas.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que não será acatada. Não se entende pertinente que sejam engessadas as possibilidades de mudanças futuras, tendo em vista que o setor portuário é marcado por constantes alterações ao longo do tempo. Todavia, o modelo proposto preserva a capacidade de planejamento do setor público, inclusive por meio da necessidade de aprovação das revisões do PDZ pelo Poder Concedente, que terá a oportunidade de avaliar o interesse público no processo de tomada de decisão.
205	Minuta de Contrato Concessão	8. Elaboração e atualização do PDZ		A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. Conforme subcláusula 8.1.5 do Contrato de Concessão, a proposta de revisão do PDZ elaborada pela Concessionária deverá ser instruída com: (i) o relatório de consulta aos Usuários previsto no Anexo 1 – Plano de Exploração Portuária e (ii) eventuais comentários do Conselho da Autoridade Portuária nos termos da Subcláusula 8.3; (iii) além dos estudos técnicos que a fundamentam. Nos termos da subcláusula 8.1.1, a proposta será encaminhada ao Poder Concedente que terá a prerrogativa de aprová-lo ou solicitar alterações. O Poder Concedente poderá, portanto, analisar as propostas e a fundamentação apresentada pelo Concessionário para harmonizar as propostas ao melhor interesse público, podendo inclusive realizar, a seu critério, audiências públicas para colher contribuições adicionais previamente a emissão da sua decisão definitiva.
206	Minuta de Contrato Concessão	8. Elaboração e atualização do PDZ	Sobre o PDZ, a minuta do contrato prevê a revisão do PDZ a cada quatro anos, inclusive no primeiro ano da concessão. A FIESP apoia a proposta de revisão periódica. Entretanto, salienta a necessidade da prévia aprovação do poder concedente, inclusive, promovendo debates com os usuários e a realização de audiências públicas, para conhecimento amplo e irrestrito do conteúdo a ser mantido e do que será alterado no projeto.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. Conforme subcláusula 8.1.5 do Contrato de Concessão, a proposta de revisão do PDZ elaborada pela Concessionária deverá ser instruída com: (i) o relatório de consulta aos Usuários previsto no Anexo 1 – Plano de Exploração Portuária e (ii) eventuais comentários do Conselho da Autoridade Portuária nos termos da Subcláusula 8.3; (iii) além dos estudos técnicos que a fundamentam. Nos termos da subcláusula 8.1.1, a proposta será encaminhada ao Poder Concedente que terá a prerrogativa de aprová-lo ou solicitar alterações. O Poder Concedente poderá, portanto, analisar as propostas e a fundamentação apresentada pelo Concessionário para harmonizar as propostas ao melhor interesse público, podendo inclusive realizar, a seu critério, audiências públicas para colher contribuições adicionais previamente a emissão da sua decisão definitiva.
207	Minuta de Contrato Concessão	8.1. Compete à Concessionária : (i) apresentar proposta de revisão do PDZ, periodicamente a cada 4 (quatro) anos, devendo a primeira revisão do PDZ ser apresentada no prazo previsto na Subcláusula 16.2.3; e (ii) submeter as	Considerando que propostas previstas na Cláusula 8.1 são frutos da otimização futura das atividades da Concessionária, aproveitando oportunidades e tendências de mercado, na hipótese de que a proposta de alteração do PDZ seja rejeitada, por razão de interesse público, entendemos que caberá reequilíbrio em favor da Concessionária sempre que a negativa tenha reflexos econômico-financeiros na exploração do objeto concedido. Requer-se previsão nesse sentido nas subcláusulas associadas a este dispositivo contratual.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que não será acatada. A possibilidade de alteração periódica do PDZ do porto baseia-se na lógica de manter o PDZ atualizado em relação às demandas do mercado, da sociedade e das políticas públicas. O porto de Santos atualmente possui um PDZ em vigor que serviu de base para que a concessão fosse modelada, em linha com o planejamento vigente. A alteração ou não do PDZ para atender a eventual plano de negócios da concessionária é um risco alocado à concessionária, de modo que não cabe reequilíbrio econômico financeiro em seu favor caso ela não consiga promover as alterações no PDZ da forma como queira. A cláusula será alterada para deixar mais claro o dispositivo.

208	Minuta de Contrato Concessão	8.1. Compete à Concessionária : (i) apresentar proposta de revisão do PDZ, periodicamente a cada 4 (quatro) anos, devendo a primeira revisão do PDZ ser apresentada no prazo previsto na Subcláusula 16.2.3; e (ii) submeter as revisões do PDZ ao Poder Concede	O PDZ constitui importante documento para o planejamento dos investimentos e melhorias necessários na área do Porto Organizado, alinhado às políticas setoriais determinadas pelo Poder Público. A Minuta de Contrato atribui à Concessionária a elaboração da proposta de revisão do PDZ, visto que o instrumento orientará boa parte de seu planejamento e alocação de recursos nos próximos quatro anos. A revisão do PDZ segue o disposto na Cláusula 8ª da Minuta de Contrato, a qual regula o processo de aprovação da proposta por parte do Poder Concedente. No entanto, identificamos a ausência de prazos para a apreciação da proposta do PDZ a cargo do Poder Concedente. O Contrato de Concessão não é claro quanto ao prazo do Poder Concedente para apreciar o PDZ revisado pela Concessionária. Também não há detalhamento sobre as consequências decorrentes de eventual inércia do Poder Concedente para realizar essa análise. Entendemos que a fixação de prazos para análise das revisões implementadas pela Concessionária traz maior agilidade e objetividade ao processo de revisão do PDZ, para além de dar maior segurança à Autoridade Portuária acerca de todo o procedimento ao qual será submetida quadrienalmente. Ainda, sugerimos que, caso o Poder Concedente não conclua a análise da proposta e/ou da versão revisada pela Concessionária dentro do prazo previsto no Contrato de Concessão, presuma-se aprovada a versão do PDZ submetida pela Concessionária (silêncio positivo). Esta medida impediria que o processo de aprovação fosse atravancado e sofresse atrasos injustificados, prejudicando o planejamento global da Concessionária, a mobilização de recursos e o início da implementação de investimentos necessários na área do Porto Organizado. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação contratual: 8.1. Compete à Concessionária: (i) apresentar proposta de revisão do PDZ, periodicamente a cada 4 (quatro) anos, devendo a primeira revisão do PDZ ser apresentada no prazo previsto na Subcláusula 16.2.3; e (ii) submeter as revisões do PDZ ao Poder Concedente, observadas as diretrizes por ele estabelecidas, bem como o disposto no Plano Nacional de Logística, no Plano Setorial Portuário e no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos, ou outros instrumentos que vierem a substituí-los. 8.1.1. A proposta de revisão do PDZ será encaminhada à aprovação do Poder Concedente, que, em até 90 (noventa) dias, poderá aprová-la ou solicitar sua revisão, a fim de que o PDZ seja compatibilizado ao planejamento nacional de logística e ao planejamento setorial. 8.1.1.1. A ausência de oposição expressa ou solicitação de ajuste pelo Poder Concedente no prazo mencionado acima será entendido como aprovação tácita do PDZ enviado pela Concessionária. 8.1.1.2 A Concessionária poderá apresentar oposição parcial ou total às solicitações de revisão do Poder Concedente em até 15 (quinze) dias. 8.1.1.3 O Poder Concedente deverá apreciar a oposição da Concessionária, reconsiderando as solicitações de revisão ou instaurando a divergência no Comitê de Resolução de Disputas. 8.1.2. As revisões da proposta de PDZ solicitadas pelo Poder Concedente e aceitas pela Concessionária deverão ser realizadas em até 30 (trinta) dias, que a submeterá novamente à aprovação do Poder Concedente. 8.1.2.1. O Poder Concedente terá 30 (trinta) dias para analisar a proposta revisada pela Concessionária, prorrogáveis por mais 15 (quinze) dias, mediante decisão justificada, podendo aprová-la ou solicitar novos ajustes. 8.1.2.2. Caso o Poder Concedente solicite novos ajustes à proposta revisada pela Concessionária, reiniciam-se os procedimentos e prazos previstos nas Subcláusulas 8.1.1, 8.1.2 e 8.1.2.1. (...) 8.1.5. Caso o Poder Concedente descumpra quaisquer prazos previstos nesta Subcláusula 8.1, considerar-se-á aprovada, para todos os fins, a última versão da proposta de revisão do PDZ submetida pela Concessionária.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que será parcialmente acatada, esclarecendo-se os prazos para os eventos subsequentes ao pedido de revisão por parte do Poder Concedente. Já existe uma previsão de prazo para manifestação do Poder Concedente, conforme item a seguir. "8.1.1. A proposta de revisão do PDZ será encaminhada à aprovação do Poder Concedente, que, em até 90 (noventa) dias, poderá aprová-la ou determinar sua revisão, a fim de que o PDZ seja compatibilizado ao planejamento nacional de logística e ao planejamento setorial." Quanto à proposta de aprovação tácita, não será acatada. O PDZ é um instrumento bastante importante de planejamento portuário, de modo que o poder concedente não pode ter sua vontade substituída apenas pelo decurso de um prazo. Além disso, vários fatores podem ser causas responsáveis pela demora na análise e/ou aprovação do PDZ, inclusive decorrentes de culpa da concessionária.
209	Minuta de Contrato Concessão	8.1. Compete à Concessionária : (i) apresentar proposta de revisão do PDZ, periodicamente a cada 4 (quatro) anos, devendo a primeira revisão do PDZ ser apresentada no prazo previsto na Subcláusula 16.2.3; e (ii) submeter as revisões do PDZ ao Poder Concede	Solicitamos que os atuais processos em andamento, relativos aos arrendamentos dos terminais STS-10 e STS-53, sejam suspensos e conduzidos posteriormente pelo concessionário privado. O edital prevê que o concessionário deverá promover, a cada quatro anos, revisões periódicas no PDZ do porto de Santos, sendo a primeira revisão já no primeiro ano. Isso indica, sabidamente, que a exploração privada do porto pode trazer outra linha de estratégia empresarial, diferente da atual visão de clusterização. Além disso, o privado deverá buscar maximizar seu resultado econômico, promovendo uma rigorosa revisão dos estudos de demanda e oferta das capacidades portuárias. Nesse sentido, é natural que os investidores prefiram receber áreas desimpedidas de contratos de arrendamento, aumentando sua flexibilidade na alocação dessas áreas. Segundo o item 2.10.1 - Figura 23 do próprio PDZ do Porto de Santos, documentação oficial que consolida os mais detalhados estudos de mercado para direcionar o desenvolvimento do porto, a capacidade atualmente disponível, incluindo as expansões em andamento, para a exploração da movimentação e armazenagem de contêineres é suficiente para atender toda a demanda até pelo menos 2030. Isso já seria motivo suficiente para descaracterizar a urgência da realização da licitação para a exploração do STS-10. Além disso, outras questões polêmicas giram em torno da exploração dessa área, como a discussão sobre as possibilidades de verticalização nas operações de contêineres, envolvendo órgãos de defesa da concorrência, como o CADE e a SEAE/ME. Isso indica que o edital do arrendamento do STS-10 precisa de mais tempo para amadurecer. Nessa linha, vale ressaltar que a Consulta Pública Antaq nº 06/2022, cujo objeto é o processo de arrendamento do STS-10 e que será questionada pela ABTRA dentro daquele processo, seguiu metodologia disposta no Guia para Análise de Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários, conforme o seguinte: A análise segue metodologia disposta no Guia para Análise de Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários (Guia AIC-TP), elaborado com base na Lei nº 12.529/2011 e nas demais referências do Sistema Brasileiro da Defesa da Concorrência (SBDC), que tem por principais elementos a: (i) definição Mercado Relevante (MR); (ii) avaliação das possíveis sobreposições horizontais; e (iii) avaliação das possíveis integrações verticais (grifo nosso). No nosso entender, a utilização desse guia contaminou aquele processo com importante vício de Análise Impacto Concorrencial (AIC), uma vez que foi elaborado sem a participação das autoridades do Governo Federal responsáveis pela aplicação das normas concorrenciais no país, as quais formam o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC). Não se trata de vício apenas formal. Tal documento está em absoluto desalinhamento com as melhores práticas concorrenciais e com os precedentes do SBDC, desrespeitando a Lei 12.529/2011, conforme já se pronunciou o próprio CADE, autoridade máxima no âmbito do SBDC. Esse fato levou a ABTRA e um terminal portuário independente a propor ao CADE a Consulta nº 08700.006520/2021-83, onde o Tribunal do CADE determinou o envio dos autos à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae) para que ela se manifeste sobre os descompassos entre o Guia AIC-TP e a Lei. Dessa forma, até que essa questão seja pacificada, nada justifica o atropelo para a licitação dessa área antes do processo de concessão, podendo até mesmo essa discussão setORIZADA colocar em risco o processo maior, que é a concessão do porto como um todo. Some-se a isso a já citada preferência dos investidores em receber as áreas livres para realizar sua melhor alocação empresarial, de forma que acelerar o processo de arrendamento do STS-10 beneficia apenas o governo no recebimento da outorga por aquela parte do porto. Entretanto isso retira valor do ativo principal, que é a outorga pela concessão do porto, ou seja, a licitação antecipada do STS-10 é prejudicial ao interesse público na desestatização do Porto de Santos. Análise semelhante se aplica à licitação do STS-53, que atualmente tem sua consulta pública sendo adiada seguidamente por questões contratuais e judiciais envolvendo dois arrendatários que exploram aquela área. Outra questão polêmica envolvendo o arrendamento do STS-53 é a discussão, com a sociedade civil, sobre a movimentação de fertilizantes próxima ao terminal de passageiros e a áreas densamente habitadas da cidade de Santos. Por mais que esses pontos possam ser equacionados no futuro o cenário atual é caracterizado por várias indefinições. Não faz sentido forçar, antes da concessão do porto, um processo sem amadurecimento suficiente nas discussões com a sociedade, com o município e com os agentes econômicos envolvidos. Isso sem contar que, de novo, a insistência nesse ponto local do porto pode colocar em risco toda a estratégia maior	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. As licitações de áreas do porto organizado de Santos/SP em andamento seguem o planejamento atual do ministério e do porto organizado (PDZ), o qual também deverá ser seguido pelo futuro concessionário até a elaboração do novo PDZ. Entende-se que é importante aumentar a previsibilidade de receitas e investimentos contratados com vistas a elevar a capacidade e a movimentação de cargas no porto organizado, o que é almejado com esses processos de arrendamento.
210	Minuta de Contrato Concessão	8.1. Compete à Concessionária : (i) apresentar proposta de revisão do PDZ, periodicamente a cada 4 (quatro) anos, devendo a primeira revisão do PDZ ser apresentada no prazo previsto na Subcláusula 16.2.3; e (ii) submeter as	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Proposta: Inclusão de regramento para resolução de conflitos de ordem técnica por meio de Juntas Técnicas na aprovação do PDZ. Justificativa: A revisão do PDZ pode gerar impactos significativos na gestão da infraestrutura portuária, de modo que se considerou excessivamente singelo o regramento para aprovação e revisão pelas partes. Em linhas gerais, recomenda-se o aprofundamento do rito de aprovação e revisão do PDZ, conferindo-se especial atenção para a hipótese de eventuais discordâncias técnicas entre Concessionária e Poder Concedente. Uma forma de mitigar os riscos dessa discordância é a criação de Juntas Técnicas responsáveis pela elaboração de subsídios técnicos para a tomada de decisão. Estas diferem dos métodos de resolução de disputas, como é o caso do Comitê de Resolução de Disputas objeto da cláusula 39 do contrato de concessão, por dirimir conflitos conceituais relativos à operação portuária ou às melhores práticas mercadológicas de exploração do ativo em hipóteses específicas, de modo que não são permanentes e com decisão vinculante sobre direitos patrimoniais disponíveis no âmbito da concessão. Redação proposta: 8.4 A Concessionária e o Poder Concedente poderão, consensualmente, se valer de Juntas Técnicas para dirimir eventuais conflitos de ordem técnica relativos à aprovação do PDZ. 8.4.1. As Juntas Técnicas poderão fornecer subsídios à tomada ou revisão das decisões de que tratam as Cláusulas 8.1.2 e 8.2.3 por meio do esclarecimento de eventuais dúvidas, da solicitação de esclarecimentos ou da demanda de parecer ou manifestações técnicas que sirvam à compreensão dos aspectos relacionados à operação portuária ou às melhores práticas mercadológicas de exploração do ativo. 8.4.2. As Juntas Técnicas de que trata a Cláusula 8.4. serão compostas por 1 (um) representante da Concessionária, 1 (um) representante do Poder Concedente e 1 (um) terceiro independente indicado pela Concessionária e 1 (um) terceiro independente indicado pelo Poder Concedente; 8.4.3. É condição de validade de quaisquer subsídios elaborados pelas Juntas Técnicas a assinatura pelos 5 (cinco) representantes indicados na Subcláusula 8.4.2.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que não será acatada. Caberá à concessionária apresentar a sua proposta de PDZ com todas as justificativas técnicas necessárias, inclusive com subsídios prestados por terceiros que sejam especialistas. E caberá ao Poder Concedente, de acordo com a sua prerrogativa de planejamento da política pública, aprovar a proposta de PDZ apresentada pela Concessionária.

211	Minuta de Contrato Concessão	8.1.1. A proposta de revisão do PDZ será encaminhada à aprovação do Poder Concedente, que, em até 90 (noventa) dias, poderá aprová-la ou determinar sua revisão, a fim de que o PDZ seja compatibilizado ao planejamento	Conforme a cláusula a 8.1.1 do Contrato de Concessão, o Poder Concedente poderá solicitar revisões na proposta de PDZ. Entendemos que, neste caso, não será aplicada qualquer penalidade à Concessionária se atendida a revisão nos prazos contratuais. Nosso entendimento está correto?	O entendimento está correto.
212	Minuta de Contrato Concessão	8.1.3. O Poder Concedente poderá, de ofício, realizar as alterações que entenda pertinentes para aprovação da nova versão do PDZ, conferindo publicidade aos fundamentos técnicos que justificam as referidas alterações.	O PDZ constitui importante documento para o planejamento dos investimentos e melhorias necessários na área do Porto Organizado, alinhado às políticas setoriais determinadas pelo Poder Público. A Minuta de Contrato atribui à Concessionária a elaboração da proposta de revisão do PDZ, visto que o instrumento orientará boa parte de seu planejamento e alocação de recursos nos próximos quatro anos. A revisão do PDZ segue o disposto na Cláusula 8ª da Minuta de Contrato, a qual regula o processo de aprovação da proposta por parte do Poder Concedente. Especificamente na Subcláusula 8.1.3, prevê-se a possibilidade de alteração unilateral - por parte do Poder Concedente - na proposta de revisão do PDZ apresentada pela Concessionária. Identificamos duas irregularidades que precisam ser revistas pelo Poder Concedente. A primeira irregularidade diz respeito à própria possibilidade de alteração unilateral do PDZ pelo Poder Concedente. O PDZ é uma peça fundamental na condução das atividades da concessão. Desse modo, não nos parece razoável que o Poder Concedente possa alterar, de forma unilateral e sem discussão com a Concessionária, o principal documento que orientará a gestão da infraestrutura portuária pela Concessionária. Sugerimos assim, a supressão da possibilidade de alteração unilateral, prevendo, ainda que o PDZ se manterá vigente, no todo ou em parte, até que haja consenso técnico entre Poder Concedente e Concessionária sobre os pontos controvertidos. A segunda irregularidade diz respeito à falta de previsão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária por custos adicionais incorridos para atender às determinações feitas pelo Poder Concedente. As alterações determinadas pelo Poder Concedente poderão, por exemplo, acarretar a necessidade de realizar investimentos na infraestrutura portuária não previstos originalmente ou ainda custos não previstos pela Concessionária no desenvolvimento de um plano de negócios para a gestão portuária. Veja-se, portanto, que as referidas alterações constituem, para todos os fins, fato do príncipe, cujos efeitos são alocados ao Poder Concedente (Subcláusula 21.2.11), nos termos da Minuta de Contrato. Diante deste cenário, sugerimos que, caso o Poder Concedente solicite alterações na proposta de PDZ - e desde que estas alterações atribuam encargos não previstos originalmente na Minuta de Contrato e seus Anexos - seja assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação contratual para cobrir as irregularidades mencionadas acima: 8.1.3. Caso entenda necessário, o Poder Concedente poderá solicitar novas revisões do PDZ, repetindo o rito previsto pelas Subcláusulas 8.1.1 e 8.1.2, mantendo-se a eficácia do PDZ vigente enquanto não acordada a nova redação entre Concessionária e Poder Concedente, sem prejuízo do acionamento dos mecanismos de solução de conflitos previstos neste Contrato. 8.1.3.1. Caso as alterações solicitadas pelo Poder Concedente importem a assunção de encargos, por parte da Concessionária, não previstos originalmente no Contrato de Concessão e Anexos, proceder-se-á com o reequilíbrio econômico-financeiro em favor desta.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que no processo de revisão do PDZ o Poder Concedente poderá alterar de ofício a proposta apresentada pela Concessionária fundamentando sua decisão conforme planejamento do setor portuário. Compete à Concessionária elaborar a proposta de revisão periódica do PDZ em linha com o Plano Mestre do complexo portuário. Em função das reflexões originadas pela contribuição, será acrescentada previsão para que, nos casos em que o Poder Concedente promova de forma extraordinária e unilateralmente alterações ao PDZ, poderá ocorrer recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso seja demonstrado pela concessionária que houve prejuízo objetivo em relação a avenças já firmadas e incompatíveis com as alterações do Poder Concedente no PDZ.
213	Minuta de Contrato Concessão	8.2.1. A proposta de atualização extraordinária do PDZ deverá estar instruída com justificativa técnica, com documentos que comprovem (i) demanda formalmente apresentada por terceiro interessado ou (ii)	A ATP reconhece e louva os esforços empenhados pelo Governo Federal e os órgãos públicos pela competência e excelência com que as melhorias do setor portuário vêm sendo conduzidas. Entende-se que a iniciativa de desestatização do Porto de Santos é mais um desses esforços e, visando maximizar os ganhos desse processo, propõe a adoção de medidas que assegurem a segurança jurídica aos titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos. A garantia da segurança jurídica é elemento essencial para o sucesso do modelo de desestatização e base para o desenvolvimento da infraestrutura portuária, considerando que estabilidade e previsibilidade das relações impactam diretamente a atratividade de investimentos e o Custo Brasil. Nesse quadro, propõe-se ajuste ao modelo para assegurar respeito/estabilidade aos contratos de adesão, garantida a manutenção/cumprimento das condições dos contratos vigentes, para viabilizar a continuidade da exploração portuária pelos TUPs e assegurar respeito ao princípio da segurança jurídica. Trata-se ainda de ajuste que viabiliza respeito às regras de proteção do ato jurídico perfeito. A proteção ao ato jurídico perfeito é garantida pela Constituição Federal, em seu art. 5º, XXXVI, que dispõe que a lei não prejudicará o ato jurídico perfeito. Se a Constituição proíbe a prejudicialidade do ato jurídico perfeito por lei, há a necessidade de se afastar qualquer prejuízo pós-desestatização. Essa garantia permite que haja estabilidade nas relações, proteção à confiança legítima e boa-fé das partes. Entende-se que o atendimento a essas diretrizes passa pela previsão, no contrato de Concessão, de: manutenção/respeito à integra dos contratos vigentes e respeito da Concessionária vencedora do certame em relação aos compromissos já firmados pelo Poder Público anteriormente à desestatização, especialmente nos casos em que o referido compromisso seja referente a projetos já iniciados e com custos/investimentos assumidos pelo terminal portuário privado. Além disso, entende-se que a segurança jurídica se desdobra na (i) garantia de publicidade, transparência, participação social e isonomia em alterações de planejamento público e regulamentações, e (ii.) regras de acesso e tratamento de eventos de desequilíbrio, que devem privilegiar recomposição que não gere encarecimento da logística (aumento de tarifas) e amplo/isonômico acesso. Por essas razões, a ATP propõe ajustes aos documentos da desestatização: 8.2.1. A proposta de atualização extraordinária do PDZ deverá estar instruída com justificativa técnica, com documentos que comprovem (i) relatório de consulta aos Usuários previsto no Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária e (ii) demanda formalmente apresentada por terceiro interessado ou oportunidade de negócio identificada pela Concessionária.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. A alteração extraordinária do PDZ tem como objetivo alterações pontuais do PDZ, conforme previsto no Art. 15 da Portaria MINFRA nº 61/2020, diferenciando-se da revisão do planejamento portuário, a qual será exigida a cada 4 (quatro) anos, em linha com o prazo definido no § 1º, Art. 4º da Portaria MINFRA nº 61/2020. Não obstante seu escopo mais pontual, as atualizações extraordinárias do PDZ também deverão ser submetidas ao Conselho da Autoridade Portuária, nos termos da Subcláusula 8.3 do Contrato de Concessão.
214	Minuta de Contrato Concessão	9. Investimentos Obrigatórios	Considerando que a execução dos investimentos previstos no contrato de concessão, assim como determinadas atividades, intervenções e obras pela concessionária poderão impactar a operação dos terminais e exigir a realização de investimentos não previstos em seus contratos; Considerando que o instrumento de notificação, adaptação e transferência e relação dos contratos de uso de área disciplinará as condições de transferência dos contratos ao regime privado; Considerando, ainda, que um dos requisitos desta adaptação é o estabelecimento de uma matriz de direitos, obrigações e riscos que assegure a equivalência entre os direitos e obrigações assumidas no contrato de arrendamento, sugere-se a alteração da redação do item 1.2.3. do Anexo 7 e a inclusão da seguinte condição mínima do instrumento de notificação, adaptação e transferência e relação dos contratos de uso de área (Anexo 7): 1.2.3. A extinção de qualquer vínculo entre as arrendatárias e o Poder Concedente é imediata na Data de Eficácia e decorrente dos dispositivos legais acima referidos, devendo as arrendatárias endereçar todas as questões referentes ao respectivo contrato e sua execução à Concessionária e não mais ao Poder Concedente, mesmo àquelas questões que tenham como objeto eventos pretéritos à assinatura do Contrato de Concessão, sendo assegurado o direito a recomposição do equilíbrio do contrato sempre que configurada as hipóteses ensejadoras da recomposição. 2.2.3.2.5. A matriz de direitos, obrigações e riscos deverá prever a possibilidade de futura revisão das condições pactuadas em favor dos exploradores de instalações portuárias nas hipóteses em que eventos ocasionados pela concessionária impliquem em despesas não previstas anteriormente ou na assunção de novas obrigações por parte dos exploradores portuários, incluindo, mas não se limitando, a necessidade de realização de novas obras nas instalações portuárias em decorrência do aprofundamento do canal de acesso ao Porto.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a mesma não será acatada. A alocação dos riscos decorrentes de interferência dos investimentos a serem realizados pelas partes, tanto concessionária quanto exploradores de instalações portuárias, já está contemplada nos instrumentos contratuais.
215 216	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	9. Investimentos Obrigatórios	A Tabela 5 do Anexo 1 (Plano de Exploração Portuária) lista como um dos investimentos obrigatórios o aprofundamento do canal de acesso à profundidade final de 17DHN até 2033, aprofundamento este que exige a compatibilização dos berços de atracação a essa mesma profundidade sob pena de ineficácia do investimento no canal de acesso. Considerando que a responsabilidade pela manutenção dos berços públicos pertence à Autoridade Portuária, sugere-se a inclusão no Plano de Exploração Portuária, como investimento obrigatório da Concessionária, a realização das obras de aprofundamento dos berços públicos até a nova profundidade do canal de acesso, possibilitando, assim, que todos os berços possam receber navios compatíveis com as novas dimensões do porto.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição não será acatada. Tendo em vista a particularidade das operações, não há necessidade de aprofundamento integral dos berços conforme a nova profundidade do canal de acesso e exigí-lo de maneira indiscriminada traria ônus desproporcional ao conjunto de usuários do porto. A forma mais eficiente para este investimento ser desenvolvido é, em caso de os operadores demandarem o aprofundamento de seus berços, utilizar os mecanismos contratuais para pactuação dos investimentos, diretamente com o concessionário, seja no âmbito de um contrato para exploração da área operacional, seja no âmbito da execução de investimentos adicionais em linha com o mecanismo de proposta apoiada.
217	Minuta de Contrato Concessão	9. Investimentos Obrigatórios	Os documentos técnicos apresentados indicam os investimentos mínimos necessários a serem cumpridos pela Concessionária. Contudo, não se verificou nessa documentação a obrigação da manutenção do calado de projeto de 15 metros nos berços públicos, que é de suma importância para eficiência nas operações portuárias, especialmente quando haverá o aprofundamento do canal de acesso do porto. Por esse motivo requer-se a inclusão na lista de investimentos obrigatórios prevista no Anexo 1 (Plano de Exploração Portuária) a obrigação de manutenção do calado de projeto de 15 (quinze) metros nos berços públicos.	A ANTAQ agradece a sua participação. A dragagem de manutenção dos berços na atual cota de 15 m foi considerada nos custos operacionais da concessão. Para os berços que eventualmente forem aprofundados após o aprofundamento do canal de acesso, os novos custos de manutenção da profundidade dos berços deverá ser objeto de ajuste entre o arrendatário e o concessionário no âmbito do contrato de arrendamento.

218	Minuta de Contrato Concessão	9. Investimentos Obrigatórios	O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos mostra nas páginas 33 e seguintes as figuras que representam os horizontes de planejamento de investimento no Porto de Santos a curto, médio e longo prazo, contemplando a ampliação das áreas dos arrendamentos, de modo a incluir as faixas de cais e áreas adjacentes aos terminais contíguos. (p. 32 do PDZPS). As figuras 7 e 8 apresentam a proposta de longo prazo para o zoneamento das áreas portuárias e, por sua vez, a figura 9 indica que, ao longo prazo, será construído um quinto berço de atracação na Ilha Barnabé, obrigação esta que não está prevista em nenhum dos contratos de arrendamento vigentes na região, razão pela sua implantação será realizada pela própria Autoridade Portuária. Os documentos técnicos apresentados indicam os investimentos mínimos necessários a serem cumpridos pela Concessionária; não se verificou, contudo, a indicação deste relevante investimento no Plano de Exploração Portuária como obrigação do futuro concessionário. Considerando que o cenário de longo prazo reconhecido pelo Governo Federal prevê a implantação de um quinto berço que permitirá o aumento da produtividade na movimentação de granéis líquidos na região, entende-se que este investimento deve ser atribuído ao futuro concessionário, razão pela qual requer-se a sua inclusão na lista de investimentos obrigatórios prevista no Anexo 1 (Plano de Exploração Portuária).	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição não será acatada. Os investimentos em novos berços de atracação poderão ser realizados tanto pela concessionária quanto pelos Exploradores de Instalações Portuárias, conforme avenças a serem firmadas entre as partes.
219	Minuta de Contrato Concessão	9. Investimentos Obrigatórios	A Tabela 5 do Anexo 1 (Plano de Exploração Portuária) lista como um dos investimentos obrigatórios o aprofundamento do canal de acesso à profundidade final de 17DHN até 2033, aprofundamento este que exige a compatibilização dos berços de atracação a essa mesma profundidade sob pena de ineficácia do investimento no canal de acesso. Considerando que a responsabilidade pela manutenção dos berços públicos pertence à Autoridade Portuária, sugere-se a inclusão no Plano de Exploração Portuária, como investimento obrigatório da Concessionária, a realização das obras de aprofundamento dos berços públicos, em especial quanto aos berços públicos localizados na Ilha Barnabé, até a nova profundidade do canal de acesso, possibilitando, assim, que todos os berços possam receber navios compatíveis com as novas dimensões do porto.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição não será acatada. Tendo em vista a particularidade das operações, não há necessidade de aprofundamento integral dos berços conforme a nova profundidade do canal de acesso e exigí-lo de maneira indiscriminada traria ônus desproporcional ao conjunto de usuários do porto. A forma mais eficiente para este investimento ser desenvolvido é, em caso de os operadores demandarem o aprofundamento de seus berços, utilizar os mecanismos contratuais para pactuação dos investimentos, diretamente com o concessionário, seja no âmbito de um contrato para exploração da área operacional, seja no âmbito da execução de investimentos adicionais em linha com o mecanismo de proposta apoiada.
220	Minuta de Contrato Concessão	9. Investimentos Obrigatórios	Não foi possível identificar qualquer obrigação do Concessionário em realizar o aprofundamento do calado, especificamente na Ilha Barnabé. Solicita-se o esclarecimento se esse aprofundamento foi considerado e se o mesmo está compreendido nas obrigações de dragagem previstas no contrato de concessão.	A ANTAQ agradece a sua participação. Os investimentos obrigatórios nos termos do contrato de concessão contemplam o aprofundamento do canal de acesso. Eventuais investimentos em aprofundamento dos berços poderão ser acordados entre os Exploradores de Instalação Portuária e o concessionário, no âmbito dos contratos privados a serem firmados, incluindo a adaptação dos contratos vigentes.
221	Minuta de Contrato Concessão	9.3.2. Se após a reapresentação, nos termos da Subcláusula 9.3.1, o PBI for considerado inapto para viabilizar o atendimento aos requisitos do Contrato de Concessão e Anexos, o Contrato de Concessão será declarado extinto por culpa da	A Cláusula 9ª, sobre Investimentos Obrigatórios, estabelece que a Concessionária deverá elaborar e apresentar ao Poder Concedente o Plano Básico de Implantação (PBI). No prazo máximo de 30 dias o projeto deve ser objeto de avaliação, com a possibilidade de que sejam solicitados esclarecimentos ou modificações ou que ocorra a aprovação sem objeções. Entendemos, no entanto, que a Subcláusula 9.3.2 prevê solução desproporcional à desaprovação do PBI. A referência à Subcláusula 34.19 enquadra a inaptidão do PBI como um inadimplemento contratual grave, capaz de levar à extinção do Contrato por caducidade. O próprio Contrato prevê que, diante de divergências, as partes podem instaurar Comitê de Resolução de Disputas, solução mais razoável para o caso de desacordos a respeito do conteúdo do PBI. Dessa forma, sugerimos a substituição do conteúdo da Subcláusula 9.3.2 pelo seguinte: 9.3.2. Se após a reapresentação, nos termos da Subcláusula 9.3.1, o PBI for considerado inapto para viabilizar o atendimento aos requisitos do Contrato de Concessão e Anexos, deverá ser instaurado Comitê de Resolução de Disputas conforme disposições da Cláusula 39, para solucionar divergência técnica insanável entre as Partes.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que será acatada.
222	Minuta de Contrato Concessão	10. Novos Investimentos	Não foi possível identificar, dentre as previsões de investimentos a cargo do futuro concessionário do Porto de Santos (Cláusulas 10 e 11 e Anexos da minuta do contrato de concessão), nenhum investimento relacionado à Passagem de Nível (PN) no cais da Marinha. A ausência de solução dessa questão, que já se estende por alguns anos, é bastante problemática para o Porto de Santos. Isso porque há problemas sérios no tráfego da região, que prejudicam as operações e comprometem a segurança. Tem-se notícia até mesmo de que existe um projeto da Santos Port Authority para a resolução da questão, o que confirma que há o reconhecimento oficial de que existe um problema sério de tráfego na região, o qual demanda uma solução efetiva. Entretanto, esse projeto nunca chegou a ser executado. É importante destacar que, de acordo com a Seção VIII da minuta do edital para a concessão do Porto de Santos, um dos principais objetivos buscados com a concessão e a privatização da SPA é justamente aumentar os investimentos no Porto. Sendo assim, solicitamos que seja incluída dentre as obrigações do futuro concessionário do Porto de Santos o dever de executar a construção de um viaduto de acesso na região. Trata-se de investimento essencial e que contribuirá para a maior fluidez e segurança no tráfego de veículos no Porto de Santos.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição não será acatada. Esclarece ainda que tal investimento está previsto no rol de Investimentos Mínimos obrigatórios para a cessionária que assumirá as operações da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS).
223	Minuta de Contrato Concessão	10. Novos Investimentos	Não foi possível identificar, dentre as previsões de investimentos a cargo do futuro concessionário do Porto de Santos (Cláusulas 10 e 11 e Anexos da minuta do contrato de concessão), nenhum investimento relacionado ao aprofundamento do cais do cluster de celulose para calados acima de 13 metros. Entretanto, o aprofundamento do cais utilizado pelos terminais de celulose para uma profundidade de 13,5 metros ou mais é necessário e importante para o Porto de Santos. Permitirá o acesso a navios maiores, cuja utilização já tem se iniciado, e com isso o aprofundamento em questão viabilizará a realização de operações com maior segurança. Além disso, tal investimento permitirá uma utilização mais eficiente do cais, aumentando a produtividade e, consequentemente, gerando mais receita para o próprio concessionário do Porto de Santos. Por fim, é importante destacar que, de acordo com a Seção VIII da minuta do edital para a concessão do Porto de Santos, um dos principais objetivos buscados com a concessão e a privatização da SPA é justamente aumentar os investimentos no Porto. Sendo assim, solicita-se que seja incluído dentre os investimentos a cargo do futuro concessionário a execução do aprofundamento do cais do cluster de celulose para calados acima de 13,5 metros.	A ANTAQ agradece a sua participação. Foi considerada a dragagem de manutenção dos berços nas cotas atuais de profundidade. Eventuais investimentos em aprofundamento dos berços poderão ser acordados entre os Exploradores de Instalação Portuária e o concessionário, no âmbito dos contratos privados a serem firmados, incluindo a adaptação dos contratos vigentes.
224	Minuta de Contrato Concessão	10. Novos Investimentos	Não foi constatada na documentação disponível nenhuma previsão de execução do acesso ferroviário na região do Macuco (Cláusulas 10 e 11 e Anexos da minuta do contrato de concessão). Entretanto, tal investimento é relevante para que haja maior fluidez no trânsito das cargas e inclusive é uma obrigação de investimento já assumida pelo poder público. Sendo assim, pede-se que seja esclarecido que tal investimento efetivamente será executado, seja pelo futuro concessionário do Porto, seja pelo poder público. Portanto, pede-se que seja esclarecido (1) se tal investimento realmente será executado, (2) quem será o responsável pela execução e (3) qual o prazo para a sua finalização.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que esse investimento será absorvido pelo contrato operacional da cessionária FIPS - Ferrovia Interna do Porto de Santos, a qual prevê a remodelação do circuito Macuco-Estuário, que consiste na implantação de viadutos e passarelas que visam eliminar os conflitos rodoferroviários existentes.
225 316 503	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão Anexo 10 da Minuta do Contrato - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área (Rev. 0)	10. Novos Investimentos	O Instituto Histórico e Geográfico de Santos, preocupado com o destino do patrimônio e dos acervos históricos do Porto (documentos, fotos, mapas, objetos, maquinários, e o próprio Museu do Porto) oferece sua contribuição para que lhe sejam direcionados a uma solução plausível. Desejamos que a história do Porto de Santos se mantenha na cidade, e que possa ser compartilhada com a sociedade regional, em especial com as crianças, fortalecendo a relação porto-cidade. Para isso, a sugestão é a transformação do atual Museu do Porto em um Complexo Cultural (do Porto de Santos), a ser mantido, como obrigação contratual, pela futura concessionária. No estudo básico que enviamos pelo e-mail (anexo_audiencia012022@antaq.gov.br), delimitamos os conceitos de operação do equipamento; a sugestão de área para sua implantação; um organograma operacional (Recursos Humanos e Terceirizados) com estudo de impacto financeiro, inclusive levando-se em conta a manutenção da área destinada e os investimentos iniciais necessários para a consolidação do lugar (Restauração dos bens a serem utilizados, aplicação de acessibilidade, entre outros). Esperamos ter realizado um estudo exequível, compreensível do ponto de vista técnico. E nos colocamos à disposição para prosseguir colaborando nesse processo com o governo, sempre com foco na manutenção deste rico patrimônio histórico, que pertence a todos nós, em nossa região.	A ANTAQ agradece sua participação e informa que a contribuição será parcialmente acatada, com a previsão da responsabilidade do estabelecimento e manutenção de centro cultural, em área dedicada, para a guarda, curadoria e exibição do acervo histórico-cultural existente, mediante celebração de convênio com os órgãos responsáveis pelo patrimônio histórico público.
226 315	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	10. Novos Investimentos	A Subseção de Santos da Ordem dos Advogados do Brasil subscreve a proposta encaminhada pelo Instituto Histórico e Geográfico de Santos, que assim foi colocada: "O Instituto Histórico e Geográfico de Santos, preocupado com o destino do patrimônio e dos acervos históricos do Porto (documentos, fotos, mapas, objetos, maquinários, e o próprio Museu do Porto) oferece sua contribuição para que lhe sejam direcionados a uma solução plausível. Desejamos que a história do Porto de Santos se mantenha na cidade, e que possa ser compartilhada com a sociedade regional, em especial com as crianças, fortalecendo a relação porto-cidade. Para isso, a sugestão é a transformação do atual Museu do Porto em um Complexo Cultural (do Porto de Santos), a ser mantido, como obrigação contratual, pela futura concessionária. No estudo básico que enviamos pelo e-mail (anexo_audiencia012022@antaq.gov.br), delimitamos os conceitos de operação do equipamento; a sugestão de área para sua implantação; um organograma operacional (Recursos Humanos e Terceirizados) com estudo de impacto financeiro, inclusive levando-se em conta a manutenção da área destinada e os investimentos iniciais necessários para a consolidação do lugar (Restauração dos bens a serem utilizados, aplicação de acessibilidade, entre outros). Esperamos ter realizado um estudo exequível, compreensível do ponto de vista técnico. E nos colocamos à disposição para prosseguir colaborando nesse processo com o governo, sempre com foco na manutenção deste rico patrimônio histórico, que pertence a todos nós, em nossa região." Manifesto de apoio assinado, em folha própria, será enviado ao email anexo_audiencia012022@antaq.gov.br	A ANTAQ agradece sua participação e informa que a contribuição será parcialmente acatada, com a previsão da responsabilidade do estabelecimento e manutenção de centro cultural, em área dedicada, para a guarda, curadoria e exibição do acervo histórico-cultural existente, mediante celebração de convênio com os órgãos responsáveis pelo patrimônio histórico público.

227 314	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	10. Novos Investimentos	A Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos subscreve a proposta encaminhada pelo Instituto Histórico e Geográfico de Santos, que assim foi enviado: O Instituto Histórico e Geográfico de Santos, preocupado com o destino do patrimônio e dos acervos históricos do Porto (documentos, fotos, mapas, objetos, maquinários, e o próprio Museu do Porto) oferece sua contribuição para que lhe sejam direcionados a uma solução plausível. Desejamos que a história do Porto de Santos se mantenha na cidade, e que possa ser compartilhada com a sociedade regional, em especial com as crianças, fortalecendo a relação porto-cidade. Para isso, a sugestão é a transformação do atual Museu do Porto em um Complexo Cultural (do Porto de Santos), a ser mantido, como obrigação contratual, pela futura concessionária. No estudo básico que enviamos pelo e-mail (anexo_audiencia012022@antaq.gov.br), delinhamos os conceitos de operação do equipamento; a sugestão de área para sua implantação; um organograma operacional (Recursos Humanos e Terceirizados) com estudo de impacto financeiro, inclusive levando-se em conta a manutenção da área destinada e os investimentos iniciais necessários para a consolidação do lugar (Restauro dos bens a serem utilizados, aplicação de acessibilidade, entre outros). Esperamos ter realizado um estudo exequível, compreensível do ponto de vista técnico. E nos colocamos à disposição para prosseguir colaborando nesse processo com o governo, sempre com foco na manutenção deste rico patrimônio histórico, que pertence a todos nós, em nossa região. Estaremos encaminhando nosso manifesto de apoio no e-mail - anexo_audiencia012022@antaq.gov.br	A ANTAQ agradece sua participação e informa que a contribuição será parcialmente acatada, com a previsão da responsabilidade do estabelecimento e manutenção de centro cultural, em área dedicada, para a guarda, curadoria e exibição do acervo histórico-cultural existente, mediante celebração de convênio com os órgãos responsáveis pelo patrimônio histórico público.
228 313	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	10. Novos Investimentos	A Câmara Municipal de Santos avaliza a proposta encaminhada pelo Instituto Histórico e Geográfico de Santos, que assim foi encaminhada: O Instituto Histórico e Geográfico de Santos, preocupado com o destino do patrimônio e dos acervos históricos do Porto (documentos, fotos, mapas, objetos, maquinários, e o próprio Museu do Porto) oferece sua contribuição para que lhe sejam direcionados a uma solução plausível. Desejamos que a história do Porto de Santos se mantenha na cidade, e que possa ser compartilhada com a sociedade regional, em especial com as crianças, fortalecendo a relação porto-cidade. Para isso, a sugestão é a transformação do atual Museu do Porto em um Complexo Cultural (do Porto de Santos), a ser mantido, como obrigação contratual, pela futura concessionária. No estudo básico que enviamos pelo e-mail (anexo_audiencia012022@antaq.gov.br), delinhamos os conceitos de operação do equipamento; a sugestão de área para sua implantação; um organograma operacional (Recursos Humanos e Terceirizados) com estudo de impacto financeiro, inclusive levando-se em conta a manutenção da área destinada e os investimentos iniciais necessários para a consolidação do lugar (Restauro dos bens a serem utilizados, aplicação de acessibilidade, entre outros). Esperamos ter realizado um estudo exequível, compreensível do ponto de vista técnico. E nos colocamos à disposição para prosseguir colaborando nesse processo com o governo, sempre com foco na manutenção deste rico patrimônio histórico, que pertence a todos nós, em nossa região. Enviamos o manifesto assinado pelo presidente da Câmara no email anexo_audiencia012022@antaq.gov.br	A ANTAQ agradece sua participação e informa que a contribuição será parcialmente acatada, com a previsão da responsabilidade do estabelecimento e manutenção de centro cultural, em área dedicada, para a guarda, curadoria e exibição do acervo histórico-cultural existente, mediante celebração de convênio com os órgãos responsáveis pelo patrimônio histórico público.
229 317	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	10. Novos Investimentos	A Associação Comercial de Santos avaliza as sugestões encaminhadas pelo Instituto Histórico e Geográfico de Santos, que assim foi descrita: O Instituto Histórico e Geográfico de Santos, preocupado com o destino do patrimônio e dos acervos históricos do Porto (documentos, fotos, mapas, objetos, maquinários, e o próprio Museu do Porto) oferece sua contribuição para que lhe sejam direcionados a uma solução plausível. Desejamos que a história do Porto de Santos se mantenha na cidade, e que possa ser compartilhada com a sociedade regional, em especial com as crianças, fortalecendo a relação porto-cidade. Para isso, a sugestão é a transformação do atual Museu do Porto em um Complexo Cultural (do Porto de Santos), a ser mantido, como obrigação contratual, pela futura concessionária. No estudo básico que enviamos pelo e-mail (anexo_audiencia012022@antaq.gov.br), delinhamos os conceitos de operação do equipamento; a sugestão de área para sua implantação; um organograma operacional (Recursos Humanos e Terceirizados) com estudo de impacto financeiro, inclusive levando-se em conta a manutenção da área destinada e os investimentos iniciais necessários para a consolidação do lugar (Restauro dos bens a serem utilizados, aplicação de acessibilidade, entre outros). Esperamos ter realizado um estudo exequível, compreensível do ponto de vista técnico. E nos colocamos à disposição para prosseguir colaborando nesse processo com o governo, sempre com foco na manutenção deste rico patrimônio histórico, que pertence a todos nós, em nossa região. Estaremos encaminhando manifesto assinado para o email anexo_audiencia012022@antaq.gov.br	A ANTAQ agradece sua participação e informa que a contribuição será parcialmente acatada, com a previsão da responsabilidade do estabelecimento e manutenção de centro cultural, em área dedicada, para a guarda, curadoria e exibição do acervo histórico-cultural existente, mediante celebração de convênio com os órgãos responsáveis pelo patrimônio histórico público.
230	Minuta de Contrato Concessão	10.2.3. Em até 30 (trinta) dias contados da apresentação do Plano de Investimentos, o Poder Concedente deverá realizar consulta aos Usuários, de acordo com regulamento da ANTAQ, devendo a consulta ser instruída com elementos suficientes para	3) A consulta aos Usuários a que o Poder Concedente se obriga a realizar, no caso de Novos Investimentos e após a apresentação pela Concessionária do Plano de Investimentos, deve ser estendida aos exploradores de Instalação Portuária que estejam atuando no Porto concedido, assim como ao CAP, em semelhança à consulta que se refere ao PDZ. Neste sentido, sugere-se a adoção das seguintes redações, referentes às sub-cláusulas 10.2.3 e 10.2.4: - 10.2.3 - Em até 30 (trinta) dias contados da apresentação do Plano de Investimentos, o Poder Concedente deverá realizar consulta aos Usuários, aos exploradores de Instalações Portuárias e ao CAP, de acordo com o regulamento da ANTAQ, devendo a consulta ser instruída com elementos suficientes para caracterização dos Novos Investimentos propostos, e, no mínimo, simulações, estudos e análise sobre eventuais aumentos tarifários necessários para recompor o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão. 10.2.4. O Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da conclusão da consulta aos Usuários, exploradores de Instalações Portuárias e ao CAP, para: (i) manifestar expressamente sua não objeção em relação ao Plano de Investimentos; ou (ii) solicitar esclarecimentos ou modificações.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a mesma não será acatada. Conforme estabelecido na Cláusula 37 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá consultar os Usuários e os Exploradores de Instalação Portuária em relação, pelo menos, às propostas para cumprimento das obrigações previstas no Plano de Exploração Portuária. Além disso, a cada Consulta aos Usuários, a Concessionária deverá delimitar as partes relevantes que deverão ser consultadas no processo, de forma a induzir efetiva cooperação e compartilhamento de informações, o que possibilitará a participação dos principais envolvidos.
231	Minuta de Contrato Concessão	10.3. Em até 90 (noventa) dias contados da data da decisão de não objeção ao Plano de Investimentos, a Concessionária deverá submeter ao Poder Concedente os projetos executivos necessários à realização dos investimentos	Exclusão das cláusulas 10.3; 10.6 e 14.2 Revisão dos Anexos 7 e 14 Justificativa: Ao se conceder, à iniciativa privada, um serviço ou um bem público, espera-se que a gestão desse ativo seja eficiente, conforme determina o art. 37, caput, da Constituição da República, bem como o art. da Lei nº 12.815/13 verbis: Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência - Constituição da República. Art. 3º 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: [...] III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas - Lei nº 12.815/13. Concretamente com relação à modelagem ora analisada, é facilmente perceptível como, diante da vastidão de regras e procedimentos destinados à disciplina da exploração de instalações portuárias e áreas não afetas à exploração portuária, o contrato de concessão inseriu típicos controles de meio, burocratizando a futura execução de um contrato, o qual, como se sabe, se presta à finalidade de viabilizar o alcance de metas, e não à mera verificação da realização de obrigações de meio. Servem de exemplo, neste sentido, as previsões para que a Concessionária: (i) adote procedimento rígido e burocrático para negociar contratos de exploração de instalações portuárias e de áreas não afetas à exploração portuária; (ii) sujeite-se a pluralidade de procedimentos para contratação de verificador independente, além (iii) dos procedimentos de fiscalização propriamente ditos, os quais, inevitavelmente, burocratizam e encarecem a execução contratual. No que diz respeito ao procedimento para negociação de contratos de instalações portuárias, o anexo 14 à minuta de contrato impõe, à futura concessionária, a edição de um código de conduta que, dentre outras regras, preveja um roteiro do processo de negociação desses contratos, sendo que a futura concessionária estará impedida de celebrar contratos de exploração de instalações portuárias antes da aprovação do referido código de conduta. Com relação ao verificador independente, a futura concessionária deverá observar regras rígidas para contratação, como é o caso de comprovação de que a companhia a ser contratada possua determinados certificados, o que passa a se assemelhar a uma contratação administrativa, além do fato de que o verificador independente deverá atestar a execução dos principais investimentos do contrato, o que, certamente, poderá atrasar o recebimento das obras. Se a concessão da autoridade portuária visa à eficiência na execução contratual, qual seria a justificativa para a disciplina de regras procedimentos tão rígidos? Pelo exposto, requer-se a exclusão das cláusulas 10.3; 10.6 e 14.2 da versão definitiva do contrato de concessão, além de se adaptar os anexos 7 e 14 a fim de se preservar a eficiência das concessões.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que não será acatada. As minutas do contrato de concessão e anexos procuram detalhar situações que merecem maior atenção da fiscalização do Poder Concedente e da ANTAQ em relação à atuação do concessionário. A busca por eficiência é uma premissa do modelo adotado na desestatização de Santos, mas isso não significa utilizar regramento contratual simplificado para situações que demandam detalhamento técnico complexo.

232 233	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	10.3.2. O Poder Concedente deverá se manifestar sobre os projetos executivos apresentados pela Concessionária no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua apresentação, devendo avaliar a	É desejável, para dar efetividade à previsão do prazo estipulado para o Poder Concedente realizar a análise dos projetos executivos, que haja a previsão na cláusula 10.3.2 que, uma vez transcorrido o lapso estipulado, o projeto encaminhado pela Concessionária será considerado aprovado sem ressalvas, permitindo assim a sequência do cronograma traçado de investimentos.	A Antaq agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A anuência do Poder concedente se faz necessária para continuidade do processo.
234	Minuta de Contrato Concessão	11.3.1. O Poder Concedente poderá vetar Verificadores no âmbito da lista tríplice com base em decisão fundamentada, tendo em vista o seu histórico de relacionamento	Verificador Independente: hipóteses de veto pelo Poder Concedente Proposta: Modificação da cláusula 11.3.1 do contrato de concessão. Justificativa: A seleção de um bom verificador independente é prática importante para sucesso do contrato de concessão. Acredita-se ser possível e razoável a possibilidade de veto a verificadores pelo Poder Concedente no momento da decisão de que trata a cláusula 11.3.1 do contrato de concessão, desde que maneira devidamente fundamentada. No entanto, é fundamental que seja selecionado agente com profundo conhecimento do setor portuário, o que tem por consequência o conhecimento também da ANTAQ. A possibilidade de vetos com fundamento no histórico de relacionamento do verificador com a Agência e potencial conflito de interesses, como está posta, pode gerar situações injustificadas de veto, já a existência de histórico de relacionamentos com a ANTAQ não implica, por si só, a existência de conflitos de interesses. Portanto, recomenda-se a modificação da cláusula 11.3.1 do contrato de concessão: Redação atual: 11.3. A Concessionária deverá apresentar lista tríplice de potenciais Verificadores, em ordem de preferência, para homologação pelo Poder Concedente. 11.3.1. O Poder Concedente poderá vetar Verificadores no âmbito da lista tríplice com base em decisão fundamentada, tendo em vista o seu histórico de relacionamento com a Agência e potencial conflito de interesses. Redação proposta: 11.3. A Concessionária deverá apresentar lista tríplice de potenciais Verificadores, em ordem de preferência, para homologação pelo Poder Concedente. 11.3.1. O Poder Concedente poderá vetar Verificadores no âmbito da lista tríplice com base em decisão devidamente fundamentada em aspectos técnicos e de suficiência técnica para verificação da qualidade do serviço de gestão do ativo portuário.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição será parcialmente acatada. Em adição ao histórico de desempenho junto à ANTAQ e à verificação de potencial conflito de interesse, será incluída a avaliação de aspectos técnicos como elemento de subsídio à decisão da ANTAQ.
235	Minuta de Contrato Concessão	11.7.3. Qualquer cidadão ou entidade poderá apresentar divergências, baseadas em parecer fundamentado, em relação aos relatórios emitidos pelo Verificador, devendo o Poder Concedente apurar a veracidade e fidelidade das	Verificador Independente: apresentação de divergências pela sociedade civil organizada Proposta: Exclusão da cláusula 11.7.3 do contrato de concessão. Justificativa: O dever de transparência da administração pública e de interlocução com a sociedade civil organizada não se confunde com a tomada de decisão técnica sobre aspectos relevantes na gestão de serviços públicos em contratos de concessão. A viabilização da apresentação de divergências em relação ao verificador independente por qualquer cidadão, como está disposta na cláusula 11.7.3 do contrato de concessão, pode gerar ônus de justificação em processos administrativos que engessarão a tomada de decisão técnica, atingindo resultados pouco proveitosos para a prestação dos serviços públicos envolvidos e, conseqüentemente, para os usuários. Importante frisar que a eventual exclusão da cláusula não implica vedação ao envolvimento da sociedade civil organizada na atividade fiscalizatória ou regulamentar da ANTAQ ou do Poder Concedente pelos meios legalmente previstos. Portanto, recomenda-se a exclusão da Cláusula 11.7.3.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição será acatada.
236	Minuta de Contrato Concessão	12. Ferrovia Interna do Porto de	A modelagem da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) preve a instalação de um ramal composto por três novas linhas para movimentação ferroviária na Ilha Barnabé, destinado a atender às operações realizadas na Ilha. O Anexo 1, contudo, não indica a construção deste acesso na página 22, razão pela qual solicita-se a revisão da Tabela 5 do Plano de Exploração Portuária para incluir a construção deste desvio ferroviário, cuja responsabilidade subsidiária compete à futura concessionária, nos termos da cláusula 12.4.1 do contrato de concessão.	Na tabela 5 do Anexo 1 são indicados os investimentos obrigatórios destinados à FIPS e à Concessionária. O projeto em questão se encontra dentro da malha ferroviária sob Concessão da MRS, não sendo objeto da concessão do porto organizado de Santos.

237	Minuta de Contrato Concessão	12. Ferrovia Interna do Porto de Santos - FIPS	<p>Proposta de inclusão: 12.5. O Poder Concedente fica desde já autorizado a incluir o conjunto de vias férreas de acesso à Baixada Santista chamado de Ferradura , trecho ferroviário situado desde o pátio Valongo até Piaçaguera (margem direita do Porto de Santos) e do pátio de Piaçaguera até Conceiçãozinha (margem esquerda do Porto de Santos), além da ligação do triângulo do Perequê, no âmbito da poligonal do Porto de Santos, o qual deverá ser imediatamente incluído no Contrato de Cessão da FIPS, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato . Justificativas Com relação aos potenciais riscos decorrentes da assunção de operadores ferroviários na função de Autoridade Portuária no Porto Organizado de Santos, para além de uma série de exemplos especificamente relacionados à integração vertical de terminais portuários detidos por operadores ferroviários, o Relatório de Mercado menciona a hipótese de a MRS dominar o acesso ao Complexo Portuário Santista, integrando as operações da Ferradura e da FIPS, de forma a comprometer e até inviabilizar a atuação de seus competidores. Ocorre que, concretamente, os arranjos jurídicos concebidos para disciplinar a exploração das infraestruturas de acesso ferroviário à Baixada Santista (notadamente a Ferradura e a FIPS) mitigam os riscos de comprometimento do acesso ao Complexo Portuário de Santos por operadores ferroviários competidores da MRS. A este respeito, de um lado, o novo modelo proposto para o Contrato de Cessão da FIPS representou a consolidação de um modelo pautado pelas seguintes diretrizes: (i) criação de uma associação com gestão independente em face às concessionárias ferroviárias que dela participam; (ii) previsão de freios e contrapesos internos para impedir que qualquer concessionária associada se sobreponha sobre as demais; (iii) porosidade institucional da associação para assegurar a possibilidade de entrada de novos operadores ferroviários; (iv) impossibilidade de obtenção e distribuição de lucros e dividendos sobre as atividades da FIPS; e (v) política de compliance antitruste permeando a relação dos associados. De outro, a modelagem da prorrogação antecipada da concessão da Malha Sudeste, no âmbito da qual está inserida a Ferradura, concebeu, em diálogo aberto das concessionárias ferroviárias cujas malhas culminam no Porto de Santos, um anexo específico ao contrato de concessão, particularmente dedicado à Governança Operacional da Baixada Santista . Neste sentido, destacam-se entre as diretrizes constantes de tal regimento: (i) a definição de uma tarifa-teto para a utilização da Ferradura; (ii) a implantação do processo de programação diária integrada da Baixada Santista; (iii) a previsão de dinâmica segundo a qual os investimentos necessários à modernização e manutenção da Ferradura deverão ser preferencialmente realizados com recursos privados, cujo rateio deverá ser acordado entre as operadoras ferroviárias que acessam o Porto de Santos. O objetivo de tal regimento foi de definir a implantação do processo de integração da Baixada Santista, para que a Ferradura passasse a se submeter a uma lógica horizontal de programação entre as operadoras ferroviárias interessadas em acessar o Porto de Santos, por meio de aparatos institucionais colaborativos como um Grupo de Trabalho , formado por representantes das concessionárias ferroviárias Rumo, FCA, e MRS e da operadora da FIPS, e outras ferrovias que passem a acessar o Porto de Santos, e uma Célula Integrada de Ferrovias , grupo formado por um representante de cada uma das ferrovias que atualmente acessam Santos e mais um representante da operadora da FIPS, além de representantes individuais de outras ferrovias que passem a acessar o Porto de Santos. Para além de uma governança específica destinada a impedir que a MRS, mesmo que se torne a controladora da Autoridade Portuária de Santos, possa utilizar a infraestrutura de acesso ferroviário à Baixada Santista como instrumento de fechamento de mercado para seus concorrentes, é de se notar que a modelagem da prorrogação antecipada da Malha Sudeste contém previsão de que será permitida ao Poder Concedente a exclusão da Ferradura do âmbito de referida concessão se demonstrada a ineficiência da solução operacional da Ferradura. Nesta hipótese, para integração da gestão da infraestrutura de acesso ferroviário ao Complexo Portuário Santista e sua submissão a regime jurídico uniforme e submetido às diretrizes de horizontalidade, não lucratividade e cooperação previstas no Contrato de Cessão da FIPS, não só a participação de operadores ferroviários no Leilão deve ser autorizada, como também o Contrato de Concessão deve ser alterado para já prever a possibilidade de consolidação da Ferradura com a FIPS, sob a gestão da Autoridade Portuária, dentro da poligonal do Porto Organizado de Santos, mais especificamente no âmbito do Contrato de Cessão da FIPS.</p>	<p>A Antaq agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A participação de operadores ferroviários no leilão não pode ser admitida, à exceção do disposto no item 3.5.8.1. do edital, em virtude de risco de concentração de mercado e de abuso de poder econômico. A possibilidade de consolidação da ferradura na FIPS já consta do contrato de concessão da FIPS e, por isso, entende-se não ser necessária essa previsão no contrato de concessão do porto organizado de Santos/SP.</p>
238	Minuta de Contrato Concessão	12. Ferrovia Interna do Porto de Santos - FIPS	<p>A respeito da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), a minuta do contrato prevê que a concessionária será a responsável pela realização de investimentos mínimos, níveis de capacidade e cumprimento dos indicadores de performance, de acordo com o Contrato de Cessão das FIPS. A FIESP informa que, na FIPS (antiga Portofer), convergem seis concessões ferroviárias, operadas por três empresas: RUMO (Malha Paulista), MRS (Malha Sudeste) e VLI de forma direta e, indiretamente, as concessões da FCA, Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (FNSTC), Rumo Malha Norte e Rumo Malha Oeste. A capacidade atual da FIPS aproximadamente é 50 milhões de toneladas/ano. Com a prorrogação das concessões ferroviárias e os respectivos investimentos previstos em cada uma, a capacidade prevista passará a 115 milhões de toneladas/ano para os próximos 5 a 10 anos. De acordo com o anexo II do Plano de Investimentos da FIPS, os investimentos mínimos necessários para expandir a capacidade de movimentação de cargas no Porto de Santos pelo modal ferroviário, de forma a assegurar que a ferrovia a tenha capacidade instalada para atender integralmente a demanda atual e projetada para os próximos anos, serão realizados pela cessionária. A modelagem prevista para o plano de investimentos, divulgados pela ANTAQ em 2021, propõe que a natureza jurídica seja por contrato sob regime de cooperação, com gestão integrada e cooperação entre os usuários ferroviários; com princípio de não lucratividade dos contratos, maximização de investimentos e rateio dos custos, com maximização de movimentação ferroviária; com governança contratual a partir de política comercial e de transações com as partes relacionadas e inclusão de cláusulas com obrigações de conformidade a serem observadas pela SPE (Sociedade de Propósito Específico) e pela SPA; entre outros pontos. Ou seja, afirmar, neste contrato, a necessidade de investimentos mínimos por meio da Concessionária e, em outro modelo, apresentar uma cooperação para maximização de investimentos por meio dos entes ferroviários pode gerar insegurança jurídica. Dessa maneira, a FIESP sugere que sejam determinados no Edital, de maneira inequívoca, as responsabilidades das partes, em especial, sobre os investimentos. Além disso, a minuta do contrato também considera que caso o Contrato de Cessão seja extinto, por qualquer razão, a concessionária deverá assumir a prestação do serviço, explorando diretamente o serviço ou por meio de terceiros; fará jus à recomposição de reequilíbrio econômico-financeiro, mediante estabelecimento de tarifa de acesso ferroviário, podendo combinar outras técnicas de reequilíbrio. Assim, a FIESP considera que a concessionária terá qualificações para operar com o Porto. Incluir a responsabilidade pela ferrovia, pode gerar problemas de competência. Além disso, é preciso esclarecer que, optando pela contratação de terceiros, estes não devem ser empresas operadoras, direta ou indiretamente, ao porto, sob o risco de cobranças abusivas de tarifas das concorrentes.</p>	<p>A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a atual SPA, futura concessionária do Porto Organizado de Santos, será a cessionária da FIPS, com a expectativa de que já o seja antes de sua desestatização. A SPA, portanto, se tornará uma companhia privada já sendo parte de um contrato, onde figurará como cedente da FIPS. Dessa forma, é fundamental que o contrato de concessão do Porto Organizado de Santos preveja a competência da SPA sobre a gestão da FIPS, para que esteja na posição de cedente do contrato de cessão da FIPS, bem como para que conduza a gestão, direta ou indiretamente, na eventualidade da extinção do contrato de cessão da FIPS.</p>
239	Minuta de Contrato Concessão	12.1. A Concessionária responsabiliza-se perante o Poder Concedente pela realização dos Investimentos Mínimos, dos Níveis de Capacidade da FIPS e pelo cumprimento dos Indicadores de Performance dos serviços de	<p>O Contrato de Concessão não define quais são os investimentos mínimos , os níveis de capacidade da FIPS e os indicadores de performance . Solicitamos que esses termos sejam definidos, com a indicação clara dos investimentos e serviços relativos à operação da FIPS. Nesse sentido, favor informar, inclusive, se os investimentos indicados no Relatório Técnico Operacional Tomo II, item 3, constituem a totalidade de investimentos exigidos em relação à infraestrutura da FIPS. Também solicitamos a disponibilização de todos os projetos de engenharia e orçamentos relativos a esses investimentos.</p>	<p>A ANTAQ agradece sua contribuição e esclarece que os documentos da FIPS como o Contrato, seus anexos de Investimentos Mínimos, Indicadores de Performance e outros, serão disponibilizados em etapa de data room.</p>

240	Minuta de Contrato Concessão	12.1. A Concessionária responsabiliza-se perante o Poder Concedente pela realização dos Investimentos Mínimos, dos Níveis de Capacidade da FIPS e pelo cumprimento dos Indicadores de Performance dos serviços de	O Contrato de Concessão estabelece que a Concessionária será responsável pela operação da FIPS caso o Contrato de Cessão FIPS seja extinto. No entanto, o Contrato de Concessão não estabelece claramente o que deverá ocorrer caso o Contrato de Cessão FIPS não tenha sido celebrado até a assinatura do Contrato de Concessão. Entendemos que nesse caso, a Concessionária deverá assumir a responsabilidade pela operação da FIPS ou por encontrar um operador. Eventuais processos licitatórios ou tratativas iniciadas pelo Poder Concedente tendo por objeto a operação da FIPS deverão ser encerradas na assinatura do Contrato de Concessão para que a Concessionária possa assumir efetivamente essa responsabilidade. Para isso, propomos a seguinte redação: 12.1. A Concessionária responsabiliza-se perante o Poder Concedente pela realização dos Investimentos Mínimos, dos Níveis de Capacidade da FIPS e pelo cumprimento dos Indicadores de Performance dos serviços de disponibilização da infraestrutura de transporte ferroviário de acordo com os níveis e especificações operacionais previstos no Contrato de Cessão da FIPS. 12.1.1 Caso o Contrato de Cessão FIPS não tenha sido celebrado até a assinatura do Contrato de Concessão, a Concessionária será responsável pela operação da FIPS e realização dos Investimentos Mínimos, observando os Níveis de Capacidade da FIPS e Indicadores de Performance dos serviços de disponibilização da infraestrutura de transporte ferroviário. 12.1.2 A Concessionária será responsável por prestar os serviços e realizar os investimentos diretamente, indiretamente por meio da contratação de terceiros ou por promover a cessão da infraestrutura a um novo operador privado. 12.1.3 Eventuais processos licitatórios ou tratativas iniciadas pelo Poder Concedente, mas não concluídas até a data de assinatura do Contrato de Concessão, deverão ser encerrados, transferindo-se à Concessionária a responsabilidade pela operação e realização dos investimentos atinentes à FIPS ou cessão dessa responsabilidade a um novo operador privado.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que o Contrato de Concessão estabelecerá claramente o modelo de gestão da FIPS, caso o Contrato de Cessão da FIPS não seja celebrado com a SPA até a publicação do Edital de Concessão do Porto Organizado de Santos.
241	Minuta de Contrato Concessão	12.1. A Concessionária responsabiliza-se perante o Poder Concedente pela realização dos Investimentos Mínimos, dos Níveis de Capacidade da FIPS e pelo cumprimento dos Indicadores de Performance dos serviços de	A Concessionária será responsável pela operação da FIPS bem como realização dos investimentos mínimos, pela observância dos níveis de capacidade de infraestrutura e pelo cumprimento dos indicadores de performance dos serviços de disponibilização da infraestrutura de transporte ferroviário. Isso significa que os proponentes deverão considerar na precificação de suas propostas eventuais custos que serão incorridos para dar cumprimento às obrigações contratuais relativas à FIPS. Entretanto, o Contrato de Concessão não estabelece informações concretas sobre quais seriam esses investimentos mínimos ou mesmo dos custos operacionais projetados para cumprimento dos níveis de serviço e indicadores de performance. A ausência dessas informações prejudica a avaliação e consequente precificação por parte dos proponentes, o que possivelmente causará uma distorção na competição. Sendo assim, solicitamos que o Poder Concedente indique, com precisão, quais são os investimentos mínimos projetados para o Contrato de Cessão FIPS, bem como a estimativa de custos de capital e operacionais para a operação da FIPS, de modo que os proponentes possam precificar suas propostas de maneira informada.	A ANTAQ agradece sua contribuição e esclarece que os documentos da FIPS como o Contrato, seus anexos de Investimentos Mínimos, Indicadores de Performance e outros, serão disponibilizados em etapa de data room.
242	Minuta de Contrato Concessão	12.2. A Concessionária não poderá reduzir o escopo, subdimensionar, reduzir ou permitir postergação dos Investimentos Mínimos, dos Níveis de Capacidade da FIPS e do cumprimento dos Indicadores de Performance pactuados no	Proposta de alteração: 12.2. A Concessionária não poderá reduzir o escopo, subdimensionar, reduzir ou permitir postergação dos Investimentos Mínimos, dos Níveis de Capacidade da FIPS e do cumprimento dos Indicadores de Performance pactuados no Contrato de Cessão da FIPS, salvo se houver justificativa tecnicamente fundamentada e, em casos de alta complexidade, prévia aprovação por parte do Poder Concedente. Justificativa: A previsão da Cláusula 12.2 estabelece um procedimento excessivamente oneroso para a realização de investimentos pela FIPS. Esse procedimento, se não alterado, resultará nos mesmos problemas crônicos encontrados em diversos projetos de infraestrutura no país, onde um sistema demasiadamente burocrático para aprovação de investimentos, cronogramas e projetos de engenharia acabam por atrasar, ou algumas vezes inviabilizar, a realização de empreendimentos relevantes. A disposição em questão não leva em conta que a Concessionária, nos termos da Cláusula 12.1, responsabiliza-se perante o Poder Concedente pela realização dos Investimentos Mínimos, dos Níveis de Capacidade e pelo cumprimento dos Indicadores de Performance dos serviços disponibilizados da infraestrutura de transporte ferroviário de acordo com os níveis e especificações operacionais previstos no Contrato de Cessão da FIPS - razão pela qual o Poder Concedente não deveria propor governança de controle duplo com relação aos atos da Concessionária e da própria concessionária da FIPS. Desta forma, respeitadas as justificativas técnicas pertinentes, à Concessionária deve ser dado aprovar alterações de projeto ou cronograma de baixa complexidade ou que exijam atuação imediata e urgente da Concessionária para o bom desenvolvimento das atividades prestadas no âmbito da Concessão. Há que se prever uma dinâmica segundo a qual as aprovações de baixa complexidade relacionadas às atividades da FIPS, entendidas como aquelas que não possuam impacto relevante para o Nível de Capacidade da FIPS restarão condicionados exclusivamente à obtenção da aprovação da própria Concessionária, a quem incumbirá, no que couber, a apresentação das razões que justificaram sua decisão perante o Poder Concedente.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto as restrições a alterações dos investimentos pactuados apenas impedem que haja redução de escopo, subdimensionamento ou postergação dos investimentos, níveis de capacidade e indicadores de performance, o que já ocorreria no caso de a gestão permanecer sob a SPA controlada pela União. Ademais, os investimentos mínimos e de nível de capacidade do sistema FIPS foram estabelecidos de forma a garantir a capacidade de atendimento do porto organizado à demanda pelos acessos ferroviários, em linha com o planejamento e diretrizes do Poder Concedente. Além disso, caso haja necessidade tecnicamente fundamentada, o Poder Concedente poderá decidir de forma discricionária, se é o caso de promover alteração.

243	Minuta de Contrato Concessão	12.4.2. Fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão que será efetivado em sede de Revisão Extraordinária mediante o estabelecimento de uma tarifa de acesso ferroviário a ser cobrada dos respectivos usuários do servi	A cláusula 12.4.2 do Contrato de Concessão prevê que a assunção da operação da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) pela Concessionária ensejará reequilíbrio em seu favor, mediante estipulação de tarifa de acesso ferroviário cobrada dos usuários da FIPS, podendo ser combinada com outros métodos de reequilíbrio previstos no Contrato. No entanto, a efetivação do reequilíbrio por meio da cobrança de tarifa de acesso ferroviária sujeitará a Concessionária ao risco de demanda pelo serviço de transporte ferroviário na área do Porto Organizado. Existe a possibilidade de não haver demanda e consequentemente receita tarifária em montante suficiente para amortizar os investimentos mínimos relativos à FIPS. Nesse sentido, sugerimos que a totalidade do reequilíbrio decorrente da assunção da operação da FIPS pela Concessionária seja realizado necessariamente por meio de indenização, com base nas regras descritas abaixo. A Concessionária assumirá a responsabilidade pela operação da FIPS em dois cenários: (a) de forma originária, caso o novo contrato de operação não seja celebrado até a assinatura do Contrato de Concessão, hipótese em que a Concessionária assumirá a concessão já com a responsabilidade de operar e viabilizar os investimentos atinentes à FIPS ou (b) de forma superveniente, caso o contrato celebrado com o novo operador seja por algum motivo extinto após a data de eficácia do Contrato de Concessão, fazendo com que a Concessionária assumira a responsabilidade pela operação da FIPS e realização dos investimentos necessários. Para o primeiro caso, em que Concessionária assume a concessão sem que tenha sido celebrado novo contrato de exploração da FIPS, nossa proposta é de que a recomposição contratual seja feita por meio de indenização utilizando, para tanto, parte dos recursos devidos a título de Bonificação pela Outorga. Assim, os recursos pagos pela Concessionária a título de Bonificação pela Outorga serão mantidos em conta vinculada administrada por instituição financeira contratada para essa finalidade e somente será repassado ao Poder Concedente após a conclusão e pagamento do reequilíbrio relativo à assunção da operação da FIPS. Essa medida possibilita uma recomposição célere e eficaz para assegurar o fluxo de caixa necessário para a Concessionária realizar os investimentos ou, no mínimo, para viabilizar a captação de financiamento. No segundo caso, em que a Concessionária no decorrer da concessão é surpreendida com a extinção do contrato de operação da FIPS, a recomposição seria feita por meio de indenização, mas com base nos recursos previstos na Conta Garantia. As alterações contratuais cobrindo esses dois pontos são as seguintes: 6.1. A Concessionária obriga-se a pagar ao Poder Concedente a integralidade da Bonificação pela Outorga em até 60 (sessenta) dias contados da Liquidação do Leilão. 6.1.1. O pagamento feito pela Concessionária será mantido em conta vinculada administrada por instituição financeira contratada para essa finalidade e somente será repassado ao Poder Concedente após a conclusão do processo de reequilíbrio relativo à assunção da operação da FIPS pela Concessionária, caso não tenha sido celebrado o Contrato de Cessão FIPS até a assinatura do Contrato de Concessão. (...) 12.4. Caso o Contrato de Cessão da FIPS seja por qualquer razão extinto, a Concessionária: (...) 12.4.2 Fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão que será efetivado em sede de Revisão Extraordinária mediante pagamento de indenização pelo Poder Concedente. 12.5. Caso o Contrato de Cessão FIPS não tenha sido celebrado até a data de assinatura do Contrato de Concessão, a Concessionária assumirá a responsabilidade pela operação da FIPS, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, que será operacionalizada necessariamente por meio de indenização paga com os recursos custodiados na conta vinculada prevista na subcláusula 6.1.1..	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que o Contrato de Concessão estabelecerá claramente o modelo de gestão da FIPS, caso o Contrato de Cessão da FIPS não seja celebrado com a SPA até a publicação do Edital de Concessão po Porto Organizado de Santos. Caso o contrato da FIPS tenha sido celebrado e, posteriormente à Concessão do Porto, venha a se extinguir, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.
244	Minuta de Contrato Concessão	12.4.2. Fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão que será efetivado em sede de Revisão Extraordinária mediante o estabelecimento de uma tarifa de acesso ferroviário a ser cobrada dos respectivos usuários	Ferrovia Interna do Porto de Santos - FIPS. Proposta: Modificação da cláusula 12.4.2 do contrato de concessão e disponibilização de cópia integral do Contrato de Cessão da FIPS atualmente vigente e eventuais termos aditivos celebrados. Justificativa: A FIPS é ativo sensível para o Porto de Santos tanto do ponto de vista operacional quanto do ponto de vista econômico-financeiro. Por este motivo, é necessário que seja precisamente avaliado pelas Proponentes, o que só é possível a partir do compartilhamento de maiores informações relativas à ferrovia. Em especial, é impreterível a disponibilização do Contrato de Cessão entre SPA e a SPE formada pelos operadores ferroviários com operação na FIPS. Além disso, o risco de assunção à prestação do serviço da FIPS pela Concessionária por meio da extinção do Contrato de Cessão envolve inúmeras particularidades de difícil precificação. Sobre este aspecto, recomenda-se o aprimoramento do regramento sobre o reequilíbrio econômico-financeiro. Para tanto, sugere-se a utilização de regra de recomposição automática, tal como ocorre, por exemplo, na hipótese de encampação prevista na cláusula 34.15 do contrato de concessão. Redação atual: 12.4. Caso o Contrato de Cessão da FIPS seja por qualquer razão extinto, a Concessionária: 12.4.1. Deverá assumir a prestação do serviço de disponibilização da infraestrutura de acesso ferroviário, podendo explorá-lo diretamente ou mediante contratação de terceiros; 12.4.2. Fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão que será efetivado em sede de Revisão Extraordinária mediante o estabelecimento de uma tarifa de acesso ferroviário a ser cobrada dos respectivos usuários do serviço, podendo ser combinado com outras técnicas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Redação proposta: 12.4. Caso o Contrato de Cessão da FIPS seja por qualquer razão extinto, a Concessionária: 12.4.1. Deverá assumir a prestação do serviço de disponibilização da infraestrutura de acesso ferroviário, podendo explorá-lo diretamente ou mediante contratação de terceiros; 12.4.2. Fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, cuja apuração se dará de maneira automática seguindo, na medida do aplicável, o procedimento de encampação descrito na Cláusula 34.15, devendo ser estabelecida tarifa de acesso ferroviário a ser cobrada dos respectivos usuários do serviço, podendo ser combinada com outras técnicas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que o Contrato de Cessão da FIPS ainda não se encontra firmado e será disponibilizado oportunamente na Sala de Informações. Com relação à proposta de redação da Subcláusula 12.4.1, informa-se que será avaliada a alteração.
245	Minuta de Contrato Concessão	13. Transferência de Contratos de Uso de Área	Como é cediço, as áreas do Porto Organizado de Santos são exploradas por pessoas jurídicas que, no passado, participaram de licitação e firmaram contratos de arrendamento com o Poder Concedente, contratos estes regidos pelas regras de direito público. Com a transferência do controle acionário da Santos Port Authority - SPA, o concessionário privado vencedor do leilão ficará sub-rogado nos contratos firmados com o Poder Concedente e ainda vigentes de forma imediata, a partir da data da eficácia, inclusive nos atuais contratos de arrendamentos que tenham por objeto a exploração de instalações portuárias. Nos termos da cláusula 13ª do contrato de concessão, a adaptação e a transferência desses contratos serão realizadas com fundamento no artigo 5º-A da Lei 12.815/2013 e no artigo 22 do Decreto nº 8.033/2013, o que significa dizer que os contratos passarão a ser regidos pelas normas de direito privado, podendo ser livremente pactuados entre as partes, respeitando-se os termos contratuais originalmente pactuados, com exceção às cláusulas exorbitantes que regem os instrumentos públicos. Especificamente para os contratos de arrendamento vigentes, a cláusula 2.2.3 do Anexo 7 estabelece que o termo aditivo para adaptação do contrato às normas de direito privado deverá prever, entre outros dispositivos a serem pactuados, a revisão do prazo contratual, limitando essa revisão ao prazo originalmente contratado, bem como ao prazo da concessão fixado em 35 (trinta e cinco) anos. Com efeito, há de se reconhecer que a obrigação da concessionária em respeitar o prazo estabelecido no contrato originalmente pactuado entre o Poder Público e os arrendatários traz segurança jurídica para os players que atualmente exploram as instalações portuárias do Porto de Santos. Entretanto, encerrado esse prazo contratual, o concessionário terá a liberdade para buscar no mercado novos interessados na exploração da respectiva área, o que, eventualmente, poderá trazer prejuízo ao atual explorador ante a impossibilidade de amortização de investimento, por exemplo, comprometendo os níveis de serviço e até mesmo os indicadores de desempenho e eficiência do porto organizado. Nesse sentido, sugere-se alterar a cláusula 2.2.3 do Anexo 7 para que o termo aditivo para adaptação do contrato de arrendamento traga previsão expressa de que o atual explorador da área possa exercer direito de preferência, uma única vez, para renovação do seu contrato com o novo concessionário. Em suma, o que se propõe é que, findo o contrato de exploração do uso da área, caso o concessionário ofereça a área ao mercado e receba propostas de outros players, deverá apresentá-las ao atual explorador daquela área que, por sua vez, poderá exercer direito de preferência mediante a apresentação de proposta de valor igual ou superior à maior proposta recebida pelo concessionário de terceiro interessado.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.
246	Minuta de Contrato Concessão	13. Transferência de Contratos de Uso de Área	Ao estabelecer as obrigações da futura Concessionária do Porto de Santos durante o período de transferência operacional, a cláusula 16.2 do Contrato estabelece um rol de obrigações que deverão ser cumpridas nos primeiros 18 meses da Concessão. Dentre elas, vale destacar: (i) a elaboração e apresentação, ao Poder Concedente, de proposta de Código de Conduta, que detalhará as regras para negociação com empresas interessadas em atuar na qualidade de Exploradores de Instalação Portuária; e (ii) a realização dos procedimentos referentes à adaptação e transferência dos Contratos de Uso de Área. Todavia, nota-se que ambas as obrigações deverão ser concluídas no prazo de até 180 dias contados da Data de Eficácia, conforme previsto na cláusula 16.2.2 do Contrato de Concessão 12 e no item 1.4 do Anexo 7 do Contrato de Concessão. 13 Com isso, por motivos de incongruência dos prazos contratuais, o Código de Conduta não será aplicável às negociações entre a futura Concessionária e os Exploradores de Instalações Portuárias cujos contratos são anteriores à Concessão, apesar de este Código prever relevantes diretrizes mínimas que normalizarão a conduta da futura Concessionária nas negociações. Nessa toada, vale citar algumas diretrizes mínimas que deverão estar previstas no Código de Conduta, conforme previsto no Anexo 14 do Contrato de Concessão: • Negociações deverão ser pautadas pelos princípios da probidade e boa-fé; • Previsão de roteiro do processo de negociação, com estabelecimento de prazo para conclusão das negociações; e • A Concessionária deverá compartilhar com interessados informações técnicas e financeiras que lhe forem solicitadas sobre as Instalações Portuárias, como informações sobre áreas livres, valuations objeto de avaliação por consultores independentes e aluguéis pagos por terminais portuários comparáveis (vigentes e históricos). Por isso, no processo de transferência e adaptação dos Contratos de Uso de Área pré-existentes à Concessão, podem ser verificadas situações de incertezas ou de abuso de poder econômico pela futura Concessionária que prejudiquem Exploradores de Instalações Portuárias, diante de lacuna contratual que regulamente a conduta das partes envolvidas nesse processo de transferência. Assim, entendemos que haveria maior segurança jurídica caso fossem acatadas as seguintes sugestões: Mudança na redação da cláusula 13.1 da Minuta de Contrato: 13.1. A adaptação e a transferência de titularidade, quando for o caso, dos Contratos de Uso de Área, inclusive os que tenham por objeto a exploração de Instalações Portuárias, serão realizadas com fundamento no art. 5º-A da Lei n.º 12.815/2013, e no art. 22 do Decreto n.º 8.033/2013, na forma prevista no Código de Conduta e no Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área. Inclusão da cláusula 13.1.2 na Minuta de Contrato: 13.1.2. As tratativas destinadas à adaptação dos Contratos de Uso de Área relacionados à exploração de Instalações Portuárias poderão iniciar formalmente somente após a aprovação do Código de Conduta pelo Poder Concedente. Alteração do item 1.4 do Anexo 7 da Minuta de Contrato (Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área): 1.4. No prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da aprovação do Código de Conduta pelo Poder Concedente, a Concessionária e os Contratados deverão promover a adaptação dos Contratos de Uso de Área às normas de direito privado.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. A negociação dos Contratos de Uso de Área deverá ser feita de acordo com o procedimento do Anexo 6, elaborado com a finalidade de regulamentar a fase de transferência e adaptação dos Contratos de Uso de Área. Ademais, eventuais discordâncias durante o processo de adaptação, poderão ser submetidas à mediação pela Antaq, conforme previsto na subcláusula 2.2.3.2.3 do Anexo 6 do Contrato de Concessão.

247	Minuta de Contrato Concessão	13. Transferência de Contratos	Tendo em vista que a Minuta de Contrato de Concessão prevê que, no caso de frustração nas tratativas de adaptação e manutenção dos termos originais do contrato de arrendamento, as cláusulas exorbitantes perderão validade e eficácia, pergunta-se: A Minuta de Contrato de Concessão irá estabelecer um rol taxativo de dispositivos que são considerados cláusulas exorbitantes ?	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que o rol de cláusulas exorbitantes indicado na subcláusula 1.4.2.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão, é taxativo. Para harmonizar esse entendimento, será ajustada a redação das subcláusulas 2.2.3.1 e 2.2.3.2.4.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão.
248	Minuta de Contrato Concessão	13. Transferência de Contratos	Tendo em vista que a Minuta de Contrato de Concessão prevê que, no caso de frustração nas tratativas de adaptação e manutenção dos termos originais do contrato de arrendamento, as cláusulas exorbitantes perderão validade e eficácia, pergunta-se: Entende-se que a matriz de riscos e responsabilidades atuais dos contratos, bem como as disposições acerca dos efeitos de eventual materialização dos riscos descritos, mediante aplicação do regime de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos serão mantidos, pois não integram o conceito de cláusulas exorbitantes. Confirma este entendimento?	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a cláusula de alocação de riscos não é cláusula exorbitante. O rol de cláusulas exorbitantes previsto na subcláusula 1.4.2.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão é taxativo.
249	Minuta de Contrato Concessão	13. Transferência de Contratos de Uso de Área	Considerando que a execução de determinadas atividades, intervenções e obras pela concessionária poderá impactar a operação dos terminais e exigir a realização de investimentos não previstos em seus contratos; Considerando que o instrumento de notificação, adaptação e transferência e relação dos contratos de uso de área disciplinará as condições de transferência dos contratos ao regime privado, e; Considerando, ainda, que um dos requisitos desta adaptação é o estabelecimento de uma matriz de direitos, obrigações e riscos que assegure a equivalência entre os direitos e obrigações assumidas no contrato de arrendamento, sugere-se a inclusão no Anexo 7 da seguinte condição mínima do instrumento de notificação, adaptação e transferência e relação dos contratos de uso de área : 2.2.3.2.5. A matriz de direitos, obrigações e riscos deverá prever a possibilidade de futura revisão das condições pactuadas em favor dos exploradores de instalações portuárias nas hipóteses em que eventos ocasionados pela concessionária impliquem na assunção de novas obrigações por parte dos exploradores portuários.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. Após a adaptação dos contratos para as normas de direito privado, as partes poderão alterá-lo a qualquer tempo, mediante mútuo acordo, com exceção dos investimentos essenciais.
250	Minuta de Contrato Concessão	13. Transferência de Contratos de Uso de Área	Ao estabelecer o procedimento para a transferência e adaptação dos Contratos de Uso de Área, o Anexo 7 do Contrato de Concessão, em seu item 2.2.3.2.4.1, prevê que a arrendatária, caso não concorde com os termos da adaptação contratual, poderá manter o contrato originalmente pactuado, conforme art. 22, § 1º do Decreto nº 8.033/2013. Nessa hipótese, somente perderão validade e eficácia as cláusulas exorbitantes, que, exemplificativamente, são aquelas que tratam dos seguintes temas: i. Extinção unilateral do contrato; ii. Alteração unilateral do contrato e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro; e iii. Penalidades de proibição de contratar com a Administração Pública e de declaração de inidoneidade. Todavia, diante do item ii mencionado acima, nota-se que não há clareza sobre quais regras de manutenção de equilíbrio econômico-financeiro continuarão em vigor. Nesse sentido, surgem dúvidas sobre (i) a manutenção da matriz de riscos do Contrato de Uso de Área; e (ii) a possibilidade de o Explorador de Instalação Portuária apresentar, à Concessionária do Porto, futuro pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, com base na matriz de riscos original. A ausência de esclarecimento sobre esses pontos e a não definição de um rol taxativo e cristalino sobre o que seriam as cláusulas exorbitantes gera relevantes chances de existirem procedimentos contenciosos entre a futura Concessionária e determinada arrendatária, traduzindo-se em insegurança jurídica e redução de atratividade para o próprio Leilão. Nesse sentido, eventual demora na solução dessa adaptação contratual e/ou na solução de pleito de reequilíbrio apresentado após a transferência do Contrato de Uso de Área pode inviabilizar a continuidade da exploração da Instalação Portuária, resultando na exclusão de determinado agente econômico do Porto de Santos. Dessa forma, sugere-se a alteração da redação o item 2.2.3.2.4.1 do Anexo 7 da Minuta de Contrato de Concessão, a fim de estabelecer um rol taxativos de disposições que podem ser consideradas cláusulas exorbitantes : 2.2.3.2.4.1. manter a relação contratual, o que resultará na manutenção do contrato originalmente pactuado (§1º, do art. 22, do Decreto Federal n.º 8.033/2013), inclusive da matriz de risco prevista contratualmente, sendo que deixarão de ser válidas e eficazes as cláusulas exorbitantes, entendidas como aquelas que tratam de extinção unilateral do contrato, alteração unilateral do contrato e penalidades de proibição de contratar com a administração pública e de declaração de inidoneidade; ou	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a sua contribuição será parcialmente acatada. O rol de cláusulas exorbitantes indicado na subcláusula 1.4.2.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão, é taxativo. Para harmonizar esse entendimento, será alterada a redação das subcláusulas 2.2.3.1 e 2.2.3.2.4.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão.
251	Minuta de Contrato Concessão	13. Transferência de Contratos de Uso de Área	A versão atual dessa regra de transferência dos Contratos de Uso de Área não prevê exceções, ou seja, todos os contratos que se enquadrem nessa categoria serão transferidos para a Concessionária na Data de Eficácia, independente da situação em que eles se encontrarem, do posto de vista de gestão contratual. Porém, observa-se que essa inflexibilidade da regra traz complexidades desnecessárias à futura Concessão, na medida em que pode haver Contratos de Uso de Área (p. ex. contratos de arrendamento) que, na Data de Eficácia, sejam objeto de pleito de reequilíbrio econômico-financeiro ainda pendente de análise administrativa pela União e/ou pela ANTAQ. Nesse sentido, caso haja o deferimento do pleito após a transferência do contrato para a Concessionária, podem ocorrer litígios sobre esse tema, prejudicando, principalmente, os Exploradores de Instalações Portuárias. Há o risco de a futura Concessionária defender que esses pleitos de reequilíbrios contratuais não podem prever, por exemplo, a prorrogação da vigência do arrendamento nem a realização de novos investimentos pela arrendatária, sem que haja seu prévio consentimento. Isso porque a prorrogação do contrato de arrendamento seria uma expectativa de direito, não um direito adquirido, e a versão atual do Contrato de Concessão confere suporte jurídico à seguinte interpretação: uma vez concluída a sub-rogação dos Contratos de Uso de Área na Data de Eficácia da Concessão, a futura Concessionária e cada Explorador de Instalação Portuária iniciarão as negociações de adaptação e repactuação dos instrumentos contratuais à nova realidade do porto desestatizado, independentemente do que ocorreu antes da Data de Eficácia. A incerteza sobre como será o posicionamento da futura Concessionária traz relevantes fragilidades às atuais arrendatárias de áreas do Porto de Santos, na medida em que a vencedora do Leilão, sob o pretexto de não concordar com o mecanismo de reequilíbrio estabelecido na decisão que deferiu o pleito, pode inviabilizar a continuidade da exploração de determinada Instalação Portuária. Dessa forma, sugere-se a inclusão da cláusula 13.1.2 da Minuta de Contrato de Concessão e dos itens 1.2 e 1.4 do Anexo 7 do Contrato de Concessão, a fim de estabelecer que os contratos de arrendamento com pleitos de reequilíbrio em análise serão transferidos à futura Concessionária somente após a decisão definitiva da autoridade administrativa competente e o encerramento do processo administrativo, conforme detalhado abaixo. Mudança sugerida na redação da cláusula 13.1.2 do Contrato de Concessão: 13.1.2. O disposto na cláusula 13.1.1 não se aplica aos contratos de arrendamento que, na Data de Eficácia, forem objeto de processo administrativo de reequilíbrio econômico-financeiro que ainda estiver pendente de deliberação final do Poder Concedente e/ou da ANTAQ. Nesse caso, os contratos de arrendamento no Porto Organizado serão transferidos para a Concessionária até 180 (cento e oitenta) dias após a Data de Eficácia, quando todos os procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro deverão ter sido concluídos pelo Poder Concedente e pela ANTAQ. Mudanças sugeridas na redação dos itens 1.2 e 1.4 do Anexo 7 do Contrato de Concessão: 1.2. No prazo de 10 (dez) dias contados da Data de Eficácia, a Concessionária notificará os contratados indicados no item 3 deste Anexo ("Contratados") acerca da conclusão do processo de desestatização da SPA realizado por meio do Edital n.º [] e da assinatura do Contrato de Concessão, com a consequente extinção de qualquer vínculo entre os Contratados e o Poder Concedente e a necessidade da alteração da relação contratual para o regime jurídico de direito privado, conforme previsto no art. 50-A da Lei Federal n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, e no art. 22 do Decreto Federal n.º 8.033, de 27 de junho de 2013, por meio do envio do respectivo Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência dos Contratos de Uso de Área. No caso dos contratos de arrendamento que se enquadram na hipótese da cláusula 13.1.2 do Contrato de Concessão, a referida notificação ocorrerá entre o 181º (centésimo octogésimo primeiro) dia e o 190º (centésimo nonagésimo) dia após a Data de Eficácia. (...) 1.4. No prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da Data de Eficácia, a Concessionária e os Contratados deverão promover a adaptação dos Contratos de Uso de Área às normas de direito privado. No caso dos contratos de arrendamento que se enquadram na hipótese da cláusula 13.1.2 do Contrato de Concessão, a adaptação às normas de direito privado deverá ocorrer no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Eficácia.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.

252	Minuta de Contrato Concessão	13. Transferência de Contratos de Uso de Área	[Em razão da indisponibilidade do documento Anexo 7 da Minuta do Contrato - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência dos Contratos de Uso de Área. (Rev. 0) , para o recebimento das contribuições, a associação utilizará da presente seção para enviar as contribuições referentes a esse anexo] Caso não se entenda pela exclusão do Anexo VII, como previamente proposto pela ABRATEC, em acréscimo aos ajustes propostos para a Cláusula 13 da Minuta de Contrato, propõe-se ainda a correção do Anexo VII em sua Cláusula 1. Conforme (a) Cl. 1, a migração de regime e assunção de posição do Poder Concedente pela Concessionária é referenciada como processo de adaptação e/ou transferência (subcl. 1.1 e 1.2). Entretanto, entende-se pela aplicação do instituto da sub-rogação, razão pela qual se propõe-se nova redação para as cláusulas que façam referência à adaptação e/ou transferência. Propõe-se a sub-rogação como instituto jurídico aplicável, tendo em vista a possibilidade (e não obrigação) legal de assunção dos Contratos vigentes pela Concessionária, cf. art. 22 do Decreto de Portos. Entende-se que essa assunção de posição contratual deve ser realizada com sub-rogação dos contratos c/c a migração de regime contratual para o direito privado pela retirada de cláusulas exorbitantes taxativamente previstas no Anexo VII, com objetivo de assegurar respeito aos atos jurídicos perfeitos. Dessa forma, ocorrerá a assunção da posição do Poder Concedente pela Concessionária, assumindo integralmente as obrigações já pactuadas e direitos a eles relacionados, exceto aqueles relacionados a cláusulas exorbitantes. Essa operação se aperfeiçoará pela assinatura de termo aditivo que ratifica todas as cláusulas do Contrato de Uso de Área, exceto aquelas referentes às cláusulas exorbitantes, uma vez que as alterações contratuais são aperfeiçoadas por meio de termo aditivo, impossibilitada uma modificação do contrato (Poder Concedente) pela mera notificação. Vale destacar que esse instrumento já foi amplamente utilizado no setor aeroportuário, a exemplo de minutas de contratos da 6ª Rodada de Concessões de Aeroportos: 2.22.4. Caberá à Concessionária notificar todas as pessoas físicas e jurídicas que possuam contratos celebrados com o Operador Aeroportuário que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, informando sobre a sua sub-rogação integral nos contratos. Nova redação: 1.1. O processo de sub-rogação dos Contratos de Uso de Área deverá respeitar os termos e condições previstos nos contratos em vigor na data de celebração do Contrato de Concessão, com consequente migração para o regime de direito privado pela exclusão do rol taxativo de cláusulas exorbitantes. 1.2. No prazo de 10 (dez) dias contados da Data de Eficácia, a Concessionária notificará os contratados indicados no item 3 deste Anexo ("Contratados") acerca da conclusão do processo de desestatização da SPA realizado por meio do Edital n.º [] e da assinatura do Contrato de Concessão, com a consequente sub-rogação dos contratos à Concessionária com a alteração do regime jurídico dos Contratos de Uso de Área para o regime de direito privado, conforme previsto no art. 5º-A da Lei Federal n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, e no art. 22 do Decreto Federal n.º 8.033, de 27 de junho de 2013, por meio do envio do respectivo Instrumento de Notificação dos Contratos de Uso de Área. 1.2.1. O Instrumento de Notificação será elaborado em conformidade com o item 2 deste Anexo e será apresentado aos Contratados mediante notificação extrajudicial. 1.2.2. No caso dos contratos de arrendamento portuário, a sub-rogação do contrato para a Concessionária é imediata pela assinatura de termo aditivo de sub-rogação, exclusão de cláusulas exorbitantes e ratificação das demais cláusulas contratuais, decorrente dos dispositivos legais acima referidos, não cabendo qualquer direito de regresso ou de reequilíbrio econômico-financeiro à Concessionária em face do Poder Concedente. (...) 2.1. O Instrumento de Notificação deverá conter, no mínimo, as seguintes informações: (...) 2.1.3. Notificação à contratada acerca da necessidade de sub-rogação do Contrato de Uso das Áreas e afastar a aplicação de normas de direito público, por meio da celebração de termo aditivo especificamente para sub-rogação, exclusão de cláusulas exorbitantes e ratificação das demais cláusulas contratuais, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da Data de Eficácia.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. A transferência da titularidade e a adaptação dos Contratos de Uso de Área decorrem do previsto no art. 5º-A da Lei 12.815/2013 e no art. 22, caput, do Decreto 8.033/2013. A Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária terão liberdade para negociar os termos do contrato, seguidos os parâmetros do Contrato de Concessão e de seu Anexo 6.
253	Minuta de Contrato Concessão	13. Transferência de Contratos de Uso de Área	[Em razão da indisponibilidade do documento Anexo 7 da Minuta do Contrato - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência dos Contratos de Uso de Área. (Rev. 0) , para o recebimento das contribuições, a associação utilizará da presente seção para enviar as contribuições referentes a esse anexo] Caso não se entenda pela exclusão do Anexo VII, como previamente proposto pela ABRATEC, em acréscimo aos ajustes propostos para a Cláusula 13 da Minuta de Contrato, propõe-se ainda a correção do Anexo VII em sua Cláusula 1, na subcláusula 1.2. Conforme (a) o processo de transferência/adaptação deve respeitar as prerrogativas da Concessionária em promover a organização e gestão do Porto Organizado (subcl. 1.1) e (b) Cl. 1.2.3, todas as questões referentes ao contrato e sua execução serão tratadas com a Concessionária (não com o Poder Concedente), inclusive eventos pretéritos (ex: atendimento de MMC, alteração de índices, prorrogação contratual, etc). Nesse quadro, entende-se pela (i.) retirada de submissão desse processo de sub-rogação às prerrogativas da Concessionária de organização/gestão do Porto, para remediar conflito entre as condições previstas nos contratos já celebrados e a gestão promovida pela Concessionária, e (ii.) exclusão da previsão de discussões/eventos pretéritos junto à Concessionária, por se tratarem de fatos que já se aperfeiçoaram e devem ser tratados junto ao Poder Concedente, com possibilidade de compensação aos Exploradores de Contrato de Uso de Área. Sobre as prerrogativas citadas, considerando a posição privilegiada da Concessionária, essa previsão poderá ser utilizada para impor indevidamente a alteração das cláusulas contratuais, de modo a prejudicar os detentores de contrato de uso de área. Em acréscimo, entende-se que os contratos já vigentes foram firmados pelo Poder Concedente em atendimento às prerrogativas de gestão e organização por ele até então detidas, de modo que não se verifica a necessidade de reavaliação desses quesitos no processo de sub-rogação. A reanálise/alteração das condições contratuais, por prerrogativas de gestão/organização, contrariam disposições legais de respeito aos contratos/atos jurídicos perfeitos (CF, art. 5º, XXXVI c/c art. 22, § 1º, Decreto nº 8.033). Além disso, requer-se a retirada da previsão de discussões pretéritas com a Concessionária. Apesar da sub-rogação, a discussão de questões pretéritas pela Concessionária gera insegurança jurídica, pela assimetria de forças entre a Concessionária e o detentor de uso de área. Ao menos as discussões pretéritas devem continuar sendo discutidas junto ao Poder Concedente, que era o titular do contrato à época do ocorrido. Por isso, ressalta-se a falta de razoabilidade da proposta de que situações pretéritas sejam endereçadas pela Concessionária. Nova redação: 1.2.3. A extinção de qualquer vínculo entre as arrendatárias e o Poder Concedente é imediata na assinatura do termo aditivo de sub-rogação e exclusão de cláusulas exorbitantes, decorrente dos dispositivos legais acima referidos, devendo as arrendatárias endereçar todas as questões referentes ao respectivo contrato e sua execução à Concessionária e não mais ao Poder Concedente, exceto àquelas questões que tenham como objeto eventos pretéritos à assinatura do Contrato de Concessão.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.
254	Minuta de Contrato Concessão	13. Transferência de Contratos de Uso de Área	[Em razão da indisponibilidade do documento Anexo 7 da Minuta do Contrato - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência dos Contratos de Uso de Área. (Rev. 0) , para o recebimento das contribuições, a associação utilizará da presente seção para enviar as contribuições referentes a esse anexo] Caso não se entenda pela exclusão do Anexo VII, como previamente proposto pela ABRATEC, em acréscimo aos ajustes propostos para a Cláusula 13 da Minuta de Contrato, propõe-se ainda a correção do Anexo VII em sua Cláusula 1, na subcláusula 1.3 e 1.4. A subcláusula 1.3. prevê que, a partir da Data de Eficácia, a Concessionária poderá negociar com os Contratados a manutenção, revisão ou extinção dos Contratos de Uso de Área. A Cláusula 1.4. dispõe sobre condições para adaptação/transferência. Ocorre que a mera assunção da condição de Concessionária não gera, automaticamente, a assunção da posição de Poder Concedente, atualmente detida pelo Ministério da Infraestrutura (MINFRA/SNP). A legislação prevê que a transferência de contratos à Concessionária é uma possibilidade (e não uma obrigação legal): Art. 22. 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. Desse modo, não se vislumbra uma alteração contratual com força de lei, com transferência automática dos contratos à Concessionária. Ademais, a Portaria MINFRA nº 530/2019 prevê que alterações contratuais serão formalizadas por meio de termo aditivo (art. 7º). Sobre as regras para a sub-rogação do 1.4., entende-se que eventual negociação dos termos contratuais (além da sub-rogação c/c extinção das cláusulas exorbitantes) é possível apenas de comum acordo, tornando desnecessária a previsão de acordo para adaptação caso os Exploradores de Contrato de Uso não apresentem interesse nessa discussão. Isso é decorrência do próprio art. 22 do Decreto de Portos, que prevê tão somente a assunção da posição do Poder Concedente pela Concessionária e a migração de regime para direito privado, expressa pela exclusão das cláusulas exorbitantes do item 1.4.2.1. Por essa razão, propõe-se nova redação dos itens a seguir: 1.3. A partir da assinatura do termo de sub-rogação e exclusão de cláusulas exorbitantes, a Concessionária poderá negociar com os Contratados a manutenção, revisão ou extinção dos Contratos de Uso de Área indicados no item 3, na forma prevista neste Anexo. 1.4. A sub-rogação do Contrato de Exploração de Área e aplicação das regras de direito privado, por força do disposto no art. 5º-A da Lei Federal n.º 12.815/2013, e no art. 22 do Decreto Federal n.º 8.033/2013 será realizada por meio de termo aditivo, continuando válidos os Contratos de Uso de Área como originalmente pactuados, nos termos do §1º do art. 22 do Decreto Federal n.º 8.033/2013, com exceção das cláusulas exorbitantes que perderão vigência. 1.4.2.1. Por cláusulas exorbitantes, para efeitos de adaptação dos Contratos de Uso de Área, entende-se as cláusulas que versam sobre extinção unilateral do contrato, alteração unilateral do contrato, aplicação de penalidades de proibição de contratar com a administração pública e de declaração de inidoneidade.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. A transferência da titularidade e a adaptação dos Contratos de Uso de Área decorrem do previsto no art. 5º-A da Lei 12.815/2013 e no art. 22, caput, do Decreto 8.033/2013. A Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária terão liberdade para negociar os termos do contrato, seguidos os parâmetros do Contrato de Concessão e de seu Anexo 6.

255	Minuta de Contrato Concessão	13. Transferência de Contratos de Uso de Área	[Em razão da indisponibilidade do documento Anexo 7 da Minuta do Contrato - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência dos Contratos de Uso de Área. (Rev. 0) , para o recebimento das contribuições, a associação utilizará da presente seção para enviar as contribuições referentes a esse anexo] Caso não se entenda pela exclusão do Anexo VII, como previamente proposto pela ABRATEC, em acréscimo aos ajustes propostos para a Cláusula 13 da Minuta de Contrato, propõe-se ainda a correção do Anexo VII em sua Cláusula 2, que trata da notificação dos Exploradores de Contratos de Uso de Áreas já vigentes à data da Concessão. A Cl. 2.1.3. prevê uma adaptação dos contratos com discussão dos termos em até 180 (cento e oitenta) dias. Já a subcláusula 2.1.4.1 dispõe que os detentores de contrato de uso de área devem observar as obrigações da Concessionária (especificamente nível de serviço e de segurança) e qualquer documento que venha reger a Concessão, impelindo os detentores de contrato de uso de área a cumprirem exigências alheias aos editais de licitação que participaram, e aos contratos que regem sua atividade. Entende-se que cabe nova redação à Cláusula 2ª para prever notificação voltada especificamente à sub-rogação dos contratos, exclusão de cláusulas exorbitantes e ratificação das demais cláusulas, tendo em vista que essas são as alterações possíveis pelo art. 22 do Decreto 8.033/2013. Outras negociações serão possíveis depois da assunção dos contratos pela Concessionária (através de termo aditivo), desde que iniciada em comum acordo. Trata-se de proposta que alinha o Anexo VII ao previsto no art. 22, §1º: A concessionária deverá respeitar os termos contratuais originalmente pactuados . Além disso, propõe-se a exclusão de que parâmetros da Concessionária sejam aplicados aos Exploradores de Contrato de Uso, por violação ao art. 55, XI, Lei 8666/93 c/c art. 5º da Nova Lei de Licitações e Contratos (Lei 14.133/21), que trazem a vinculação ao edital como cláusula/princípio necessário ao contrato administrativo. Visando o cumprimento da legislação, sugere-se a exclusão da Cl. 2.1.4.1, pela impossibilidade de inclusão de parâmetros/encargos adicionais em razão de obrigação da Concessionária. Por essas razões, propõe-se nova redação à Cláusula 2ª nos termos a seguir: 2.1. O Instrumento de Notificação deverá conter, no mínimo, as seguintes informações: (...) 2.1.3. Notificação à contratada acerca da necessidade de sub-rogação do Contrato de Uso das Áreas e afastar a aplicação de normas de direito público, por meio da celebração de termo aditivo especificamente para sub-rogação, exclusão de cláusulas exorbitantes e ratificação das demais cláusulas contratuais, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da Data de Eficácia. 2.1.4. Notificação à contratada de que, a partir da assinatura do termo aditivo, ela deverá: 2.1.4.1. Excluído. 2.1.4.2. Realizar os pagamentos devidos em decorrência ou relacionados ao Contrato de Uso das Áreas diretamente à Concessionária, conforme instruções de pagamento indicadas no Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência; e 2.1.4.3. Endossar ou emitir em favor da Concessionária as garantias e as apólices de seguro exigidas no Contrato de Uso das Áreas;	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. A transferência da titularidade e a adaptação dos Contratos de Uso de Área decorrem do previsto no art. 5º-A da Lei 12.815/2013 e no art. 22, caput, do Decreto 8.033/2013. A Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária terão liberdade para negociar os termos do contrato, seguidos os parâmetros do Contrato de Concessão e de seu Anexo 6. Caso não haja acordo para adaptar os contratos de arrendamento, a Concessionária deverá respeitar os termos originais dos contratos de arrendamento, ocorrendo a perda de eficácia das cláusulas exorbitantes. A exclusão da referência a obrigação de a concessionária observar as obrigações relativas ao nível de serviço e de segurança, estabelecidos no subitem 21.4.1 não deverá ser excluído.
256	Minuta de Contrato Concessão	13. Transferência de Contratos de Uso de Área	[Em razão da indisponibilidade do documento Anexo 7 da Minuta do Contrato - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência dos Contratos de Uso de Área. (Rev. 0) , para o recebimento das contribuições, a associação utilizará da presente seção para enviar as contribuições referentes a esse anexo] Caso não se entenda pela exclusão do Anexo VII, como previamente proposto pela ABRATEC, em acréscimo aos ajustes propostos para a Cláusula 13 da Minuta de Contrato, propõe-se ainda a correção do Anexo VII em sua Cláusula 2, que trata da notificação dos Exploradores de Contratos de Uso de Áreas já vigentes à data da Concessão. Nos termos da (d) Cl. 2.2., há previsões específicas para contratos de arrendamento, indicados no item 3 do Anexo. Segundo ele, a partir da Data da Eficácia, todos os direitos e obrigações desses contratos serão transferidos à Concessionária. Entre a Data da Eficácia e a adaptação, as "normas" dos contratos de arrendamento continuarão válidas e o termo aditivo de adaptação trata (i.) exclusão de cláusulas exorbitantes, (ii.) matriz de direitos, obrigações e riscos, (iii.) equivalência de encargos com base em pareceres de consultoria independente, e (iv.) submissão do processo à Antaq em caso de discordância. Por fim, na hipótese de não concordar com a adaptação, a arrendatária tem a possibilidade de manter a relação contratual e haverá a exclusão das cláusulas exorbitantes dos contratos de uso de área existentes. Ocorre que a redação traz uma ampla revisão contratual, que não tem respaldo no art. 22 do Decreto de Portos, que prevê tão somente a assunção da titularidade do contrato pela Concessionária e a exclusão de normas de direito público sobre esse contrato. Ainda, o texto traz tão somente o rol exemplificativo (e não taxativo) dessas cláusulas, o que gera insegurança jurídica aos detentores de contrato de uso de área. Ainda, é necessário manter a previsão de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro uma vez que eventos pretéritos poderão impactar as bases do contrato. Isto é, situações que já se aperfeiçoaram, sob a égide do contrato de arrendamento, deverão ser avaliadas junto ao Poder Concedente e, se cabível, deve ser objeto de compensação no âmbito do contrato de uso de área. Por isso, sugere-se nova redação à r. cláusula com a inclusão de um rol objetivo e taxativo de cláusulas exorbitantes e a retirada da expressão mas não se limitando da r. cláusula. 2.2. Especificamente no caso dos contratos de arrendamento indicados no item 3 deste Anexo, o Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência deverá prever que: 2.2.1. A partir da assinatura do termo aditivo de sub-rogação e exclusão das cláusulas exorbitantes, todos os direitos e obrigações relativos ao contrato de arrendamento serão transferidos à Concessionária, de imediato, não remanescendo qualquer vínculo entre os Arrendatários e o Poder Concedente, sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da ANTAQ; 2.2.2. Entre a Data de Eficácia e a data da celebração do termo aditivo para a sub-rogação e adaptação do contrato de arrendamento às normas de direito privado, as normas previstas no contrato de arrendamento permanecerão vigentes e válidas; 2.2.3. O termo aditivo para a sub-rogação e a adaptação do contrato de arrendamento às normas de direito privado deverá prever exclusivamente a sub-rogação do contrato de exploração de área à Concessionária, exclusão do rol taxativo de cláusulas exorbitantes e ratificação das demais cláusulas contratuais. 2.2.3.1. A exclusão das cláusulas exorbitantes refere-se exclusivamente às cláusulas que versam sobre extinção unilateral do contrato, alteração unilateral do contrato e penalidades de proibição de contratar com a administração pública e de declaração de inidoneidade; 2.2.3.2. Excluído 2.2.3.2.1. Excluído 2.2.3.2.2. Excluído 2.2.3.2.3. Excluído 2.2.3.2.4. Na hipótese de a Arrendatária não concordar com os termos para adaptação, essa poderá, a seu exclusivo juízo: 2.2.3.2.4.1. manter a relação contratual, o que resultará na manutenção do contrato originalmente pactuado (§1º, do art. 22, do Decreto Federal n.º 8.033/2013), com exceção das cláusulas exorbitantes que versam exclusivamente sobre extinção unilateral do contrato, alteração unilateral do contrato, e penalidades de proibição de contratar com a administração pública e de declaração de inidoneidade, que deixarão de ser válidas e eficazes; ou 2.2.3.2.4.2. Inalterado 2.2.3.2.4.3. Inalterado	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que será parcialmente acatada. A transferência da titularidade dos contratos de arrendamento é imediata com a celebração do contrato de concessão, na data de eficácia, e decorre do previsto no art. 5º-A da Lei 12.815/2013 e no art. 22, caput, do Decreto 8.033/2013. A Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária terão liberdade para negociar a adaptação dos termos do contrato, seguidos os parâmetros do Contrato de Concessão e de seu Anexo 6. Caso não haja acordo para adaptar os contratos de arrendamento, a Concessionária deverá respeitar os termos originais dos contratos de arrendamento, ocorrendo a perda de eficácia das cláusulas exorbitantes. O rol de cláusulas exorbitantes foi ajustado de modo que passou a ser taxativo. A previsão do item 2.2.3.2 não se propõe a impor uma ampla revisão do contrato original, mas sim exigir que durante a adaptação dos instrumentos as partes aborem as previsões contratuais de relevo, ainda que optem ao final pela manutenção das condições vigentes.
257	Minuta de Contrato Concessão	13.1. A adaptação e a transferência de titularidade, quando for o caso, dos Contratos de Uso de Área, inclusive os que tenham por objeto a exploração de Instalações Portuárias, serão realizadas com fundamento no art. 5º-A da Lei	A ABRATEC louva os esforços do Poder Público em elaborar um modelo de desestatização dos Portos Organizados, com objetivo de incentivar investimentos e eficiência na gestão dos portos. É extremamente necessário um olhar voltado às melhorias com impactos na balança comercial. Para alcançar tais objetivos, propõe-se a alteração da Cl. 13 da Minuta de Contrato com a exclusão do seu Anexo VII. A Associação entende que redação atual tende a gerar insegurança jurídica para os contratos já vigentes no porto, uma vez que prevê a possibilidade de modificação de atos jurídicos perfeitos por (i.) negociação entre privados que não estão em posição isonômica e (ii.) vontade unilateral da Concessionária (Cl. 13.2). A disparidade de forças entre os agentes se verifica ao se considerar que a Concessionária se tornará gestora de infraestruturas imprescindíveis para o funcionamento dos detentores de contrato de uso de área. Sendo assim, os terminais são dependentes dela, o que a coloca em posição privilegiada. Tal hipossuficiência pode ser mitigada por meio do aprimoramento da estrutura de migração de regimes proposta na concessão da Santos, com objetivo de cumprir com a impossibilidade de prejuízo aos atos jurídicos perfeitos (CF, art. 5º, XXXVI) e respeito da Concessionária aos contratos previamente firmados (art. 22, § 1º, Decreto nº 8.033). Desse modo, propõe-se a sub-rogação integral dos contratos de uso à concessionária, possibilidade (e não obrigação) legal cf. art. 22 do Decreto de Portos, com a migração de regime contratual para o direito privado pela retirada de cláusulas exorbitantes taxativamente previstas no Contrato de Concessão. Por essas razões, sugere-se a nova redação para a Cláusula 13 da Minuta de Contrato: 13.1. Os Contratos de Uso de Área vigentes no momento da celebração do Contrato de Concessão, serão sub-rogados à Concessionária, com consequente migração para o regime de direito privado pela exclusão do rol taxativo de cláusulas exorbitantes, não possuindo a Concessionária prerrogativa de promover qualquer alteração unilateral ou extinção unilateral do contrato de uso de área. Tal proposta está alinhada aos entendimentos dos Tribunais Superiores, que apontam para manutenção contratual e a preservação do equilíbrio econômico-financeiro, por força do ato jurídico perfeito (REsp 1785652/DF; AgInt no REsp 1805828/SP) e segurança jurídica (REsp 1921900/SC); e observância dos contratos administrativos devido à garantia do ato jurídico perfeito (ADI 1.746). Pelo exposto, sugere-se a alteração da Cláusula 13 da minuta de Contrato de Concessão de Santos c/c exclusão do Anexo VII, propostas que buscam, a um só tempo, (i.) garantir a segurança jurídica dos contratos já firmados, e (ii.) alinhar o modelo de migração ao disposto na legislação aplicável, em especial, ao art. 22, do Decreto nº 8.033/2013.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que será parcialmente acatada. A transferência da titularidade dos contratos de arrendamento é imediata com a celebração do contrato de concessão, na data de eficácia, e decorre do previsto no art. 5º-A da Lei 12.815/2013 e no art. 22, caput, do Decreto 8.033/2013. A Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária terão liberdade para negociar a adaptação dos termos do contrato, seguidos os parâmetros do Contrato de Concessão e de seu Anexo 6. Caso não haja acordo para adaptar os contratos de arrendamento, a Concessionária deverá respeitar os termos originais dos contratos de arrendamento, ocorrendo a perda de eficácia das cláusulas exorbitantes. O rol de cláusulas exorbitantes foi ajustado de modo que passou a ser taxativo.
258	Minuta de Contrato Concessão	13.1.1. A assunção da posição contratual do Poder Concedente pela Concessionária dá-se de forma imediata a partir da Data de Eficácia.	A ABRATEC louva os esforços do Poder Público em elaborar um modelo de desestatização dos Portos Organizados, com objetivo de incentivar investimentos e eficiência na gestão dos portos. É extremamente necessário um olhar voltado às melhorias com impactos n"ª a balança comercial. Para alcançar tais objetivos, propõe-se a alteração da Cl. 13 da Minuta de Contrato com a exclusão do seu Anexo VII. A Associação entende que redação atual tende a gerar insegurança jurídica para os contratos já vigentes no porto, uma"ª vez que prevê a possibilidade de modificação de atos jurídicos perfeitos por (i.) negociação entre privados que não estão em posição isonômica e (ii.) vontade unilateral da Concessionária (Cl. 13.2). A disparidade de forças entre os agentes se verifica a"ª o se considerar que a Concessionária se tornará gestora de infraestruturas imprescindíveis para o funcionamento dos detentores de contrato de uso de área. Sendo assim, os terminais são dependentes dela, o que a coloca em posição privilegiada. Tal hipossuf"ª iência pode ser mitigada por meio do aprimoramento da estrutura de migração de regimes proposta na concessão da Santos, com objetivo de cumprir com a impossibilidade de prejuízo aos atos jurídicos perfeitos (CF, art. 5º, XXXVI) e respeito da Concessioná"ª ria aos contratos previamente firmados (art. 22, § 1º, Decreto nº 8.033). Desse modo, propõe-se a sub-rogação integral dos contratos de uso à concessionária, possibilidade (e não obrigação) legal cf. art. 22 do Decreto de Portos, com a migração de regime "ª "contratual para o direito privado pela retirada de cláusulas exorbitantes taxativamente previstas no Contrato de Concessão. Por essas razões, sugere-se a nova redação para a Cláusula 13 da Minuta de Contrato: 13.1.1. A assunção da posição contratual do Po"ª "der Concedente pela Concessionária dá-se de forma imediata a partir da Data de Eficácia por meio de sub-rogação do Contrato de Uso de Área com exclusão de cláusulas exorbitantes. Tal proposta está alinhada aos entendimentos dos Tribunais Superiores, que a"ª "pontam para manutenção contratual e a preservação do equilíbrio econômico-financeiro, por força do ato jurídico perfeito (REsp 1785652/DF; AgInt no REsp 1805828/SP) e segurança jurídica (REsp 1921900/SC); e observância dos contratos administrativos devido"ª " a garantia do ato jurídico perfeito (ADI 1.746). Pelo exposto, sugere-se a alteração da Cláusula 13 da minuta de Contrato de Concessão de Santos c/c exclusão do Anexo VII, propostas que buscam, a um só tempo, (i.) garantir a segurança jurídica dos contra"ª "tos já firmados, e (ii.) alinhar o modelo de migração ao disposto na legislação aplicável, em especial, ao art. 22, do Decreto nº 8.033/2013.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que será parcialmente acatada. A transferência da titularidade dos contratos de arrendamento é imediata com a celebração do contrato de concessão, na data de eficácia, e decorre do previsto no art. 5º-A da Lei 12.815/2013 e no art. 22, caput, do Decreto 8.033/2013. A Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária terão liberdade para negociar a adaptação dos termos do contrato, seguidos os parâmetros do Contrato de Concessão e de seu Anexo 6. Caso não haja acordo para adaptar os contratos de arrendamento, a Concessionária deverá respeitar os termos originais dos contratos de arrendamento, ocorrendo a perda de eficácia das cláusulas exorbitantes. O rol de cláusulas exorbitantes foi ajustado de modo que passou a ser taxativo.

260	Minuta de Contrato Concessão	13.1.1. A assunção da posição contratual do Poder Concedente pela Concessionária dá-se de forma imediata a partir da Data	Contração em fomentar a desestatização da SPA e o arrendamento de novos terminais. Proposta: Suspensão dos procedimentos licitatórios de arrendamento das áreas do Porto Organizado de Santo até conclusão do procedimento licitatório de desestatização da SPA. Uma vez concluída desestatização da SPA, cancelar os procedimentos de arrendamento das áreas passando a negociação das respectivas áreas diretamente ao gestor privado que assumir o controle da SPA. Justificativa: O presente procedimento licitatório visa a transferência do controle da SPA, atualmente exercido pela União, para um gestor privado. Paralelamente à desestatização da SPA, tramitam procedimentos licitatórios de arrendamento de áreas do Porto Organizado de Santos, notadamente a área nobre do cais público do Saboó -STS10. Na iminência da desestatização da SPA, certamente o procedimento licitatório alcançará melhores resultados caso existam áreas a serem disponibilizadas e negociadas diretamente pelo novo gestor privado com os operadores portuários. O que falar então do cais público do Saboó, última área nobre do Porto Organizado de Santos/SP? Quanto valor agregado a adequada destinação dessa área acarretará para o novo gestor privado e por consequência culminará em ágios expressivos da SPA, alcançando melhores resultados na licitação e atendendo o princípio do melhor interesse público? Se a desestatização do SPA corresponde à melhor forma de satisfazer o interesse público, não há dúvidas de que o arrendamento de áreas concomitante ao procedimento de desestatização, diminui consideravelmente o potencial resultado da licitação. Para que realizar mudanças estratégicas e de grandes repercussões na organização do porto, sem que haja razões de urgência que as justifiquem, às vésperas da sua desestatização?	A Antaq agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. As licitações de áreas do porto organizado de Santos/SP em andamento seguem o planejamento atual do ministério e do porto organizado (PDZ), o qual também deverá ser seguido pelo futuro concessionário até a elaboração do novo PDZ.
261	Minuta de Contrato Concessão	13.2. Nas tratativas destinadas à adaptação e/ou renegociação dos Contratos de Uso de Área relacionados à exploração de Instalações Portuárias, bem como ao longo de toda a vigência da Concessão, a Concessionária poderá renegociar o escopo, o prazo e as co	A ABRATEC louva os esforços do Poder Público em elaborar um modelo de desestatização dos Portos Organizados, com objetivo de incentivar investimentos e eficiência na gestão dos portos. É extremamente necessário um olhar voltado às melhorias com impactos na balança comercial. Para alcançar tais objetivos, propõe-se a alteração da Cl. 13 da Minuta de Contrato com a exclusão do seu Anexo VII. A Associação entende que redação atual tende a gerar insegurança jurídica para os contratos já vigentes no porto, uma vez que prevê a possibilidade de modificação de atos jurídicos perfeitos por (i.) negociação entre privados que não estão em posição isonômica e (ii.) vontade unilateral da Concessionária (Cl. 13.2). A disparidade de forças entre os agentes se verifica ao se considerar que a Concessionária se tornará gestora de infraestruturas imprescindíveis para o funcionamento dos detentores de contrato de uso de área. Sendo assim, os terminais são dependentes dela, o que a coloca em posição privilegiada. Tal hipossuficiência pode ser mitigada por meio do aprimoramento da estrutura de migração de regimes proposta na concessão da Santos, com objetivo de cumprir com a impossibilidade de prejuízo aos atos jurídicos perfeitos (CF, art. 5º, XXXVI) e respeito da Concessionária aos contratos previamente firmados (art. 22, § 1º, Decreto nº 8.033). Desse modo, propõe-se a sub-rogação integral dos contratos de uso à concessionária, possibilidade (e não obrigação) legal cf. art. 22 do Decreto de Portos, com a migração de regime contratual para o direito privado pela retirada de cláusulas exorbitantes taxativamente previstas no Contrato de Concessão. Por essas razões, sugere-se a nova redação para a Cláusula 13 da Minuta de Contrato: 13.2. Nas tratativas destinadas à adaptação e/ou renegociação dos Contratos de Uso de Área relacionados à exploração de Instalações Portuárias, bem como ao longo de toda a vigência da Concessão, a Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária poderão, de comum acordo, renegociar o escopo, o prazo e as condições de realização de investimentos previamente pactuados entre os Exploradores de Instalação Portuária e o Poder Concedente, ressalvados os Investimentos Essenciais previstos no Anexo 10 - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área que não poderão ter seu escopo, prazo e condições renegociadas. Tal proposta está alinhada aos entendimentos dos Tribunais Superiores, que apontam para manutenção contratual e a preservação do equilíbrio econômico-financeiro, por força do ato jurídico perfeito (REsp 1785652/DF; AgInt no REsp 1805828/SP) e segurança jurídica (REsp 1921900/SC); e observância dos contratos administrativos devido à garantia do ato jurídico perfeito (ADI 1.746). Pelo exposto, sugere-se a alteração da Cláusula 13 da minuta de Contrato de Concessão de Santos c/c exclusão do Anexo VII, propostas que buscam, a um só tempo, (i.) garantir a segurança jurídica dos contratos já firmados, e (ii.) alinhar o modelo de migração ao disposto na legislação aplicável, em especial, ao art. 22, do Decreto nº 8.033/2013.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que será acatada parcialmente no tocante à redação proposta para a Subcláusula 14.2., para explicitar que a renegociação dos Contratos de Uso de Área deve se dar de comum acordo entre as partes.
262	Minuta de Contrato Concessão	13.2. Nas tratativas destinadas à adaptação e/ou renegociação dos Contratos de Uso de Área relacionados à exploração de Instalações Portuárias, bem como ao longo de toda a vigência da Concessão, a Concessionária poderá renegociar o escopo, o prazo e as co	Entende-se como importante e para maior segurança jurídica, que o contrato de concessão tenha a previsão clara, relacionando-se, expressamente, os eventos nos quais poder-se-á invocar o direito ao reequilíbrio contratual dos arrendatários e autoritários, perante a Concessionária, caso o reequilíbrio não tenha sido realizado junto ao poder concedente, antes da assinatura do contrato de concessão. Há obrigações de investimentos previstos nos Termos de Risco de Investimentos, considerados essenciais para a execução da atividade do arrendatário e melhor performance, que necessitam ser considerados para o reequilíbrio econômico e financeiro.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.
263	Minuta de Contrato Concessão	13.2. Nas tratativas destinadas à adaptação e/ou renegociação dos Contratos de Uso de Área relacionados à exploração de Instalações Portuárias, bem como ao longo de toda a vigência da Concessão, a Concessionária poderá renegociar o escopo, o prazo e as co	Considerados o limite previsto na Lei n. 12.815/13 e todos os demais dispositivos legais subsequentes que se referem ao prazo de um contrato de arrendamento portuário, solicita-se o esclarecimento se na transição desses contratos para o âmbito do direito privado, o prazo poderá ser renegociado com o concessionário, para aumentá-lo ou mesmo diminuí-lo. Como se sabe, vários contratos de arrendamento possuem prazos inferiores a 25 anos, por determinação do Poder Concedente, à época de sua celebração. Tendo em vista que o concessionário terá a liberdade e a flexibilização para negociar os contratos, estes poderão ter seus prazos aumentados para 25 ou mesmo 35 anos, considerando-se o limite do prazo da concessão. Sugere-se adotar a nova redação da Cláusula 13.2, visando uma maior transparência em relação à questão do prazo do contrato de arrendamento, conforme abaixo: 13.2. Nas tratativas destinadas à adaptação e/ou renegociação dos Contratos de Uso de Área relacionados à exploração de Instalações Portuárias, bem como ao longo de toda a vigência da Concessão, a Concessionária poderá renegociar o escopo, a adesão de áreas, a unificação de contratos, o prazo do contrato de arrendamento, que poderá ser maior ou menor do que o contrato original transferido, observado o prazo máximo da Concessão, conforme definido no Inciso 14.2.4.2 e as condições de realização de investimentos previamente pactuados entre os Exploradores de Instalação Portuária e o Poder Concedente, ressalvados os Investimentos Essenciais previstos no Anexo 10 - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área que não poderão ter seu escopo, prazo e condições renegociadas.	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que ela não será acatada. Com exceção da ressalva feita pela subcláusula 14.2 do Contrato de Concessão quanto aos investimentos essenciais, a negociação quanto aos demais termos dos Contratos de Uso de Área é livre entre as partes, as quais poderão alterar os seus termos de seus contratos, inclusive no tocante ao prazo, desde que haja mútuo acordo.

264	Minuta de Contrato Concessão	13.2. Nas tratativas destinadas à adaptação e/ou renegociação dos Contratos de Uso de Área relacionados à exploração de Instalações Portuárias, bem como ao longo de toda a vigência da Concessão, a Concessionária poderá renegociar o escopo, o prazo e as co	Em relação à adaptação dos Contratos de Uso de Área relativos à exploração de Instalações Portuárias, a cláusula 13.2 do Contrato de Concessão prevê que as tratativas entre a Concessionária e o Exploradores de Instalações Portuárias poderão renegociar o escopo, o prazo e as condições de realização de investimentos previamente pactuados com o Poder Concedente, ressalvados os Investimentos Essenciais, que não poderão ter seu escopo, prazo e condições renegociados. Entretanto, observa-se que os dispositivos da cláusula 13 do Contrato de Concessão não estabelecem tratamento específico às tratativas sobre contratos de arrendamento que sejam objeto de procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro já em curso. Nesse sentido, a redação atual gera o risco de a futura Concessionária defender que os pleitos de reequilíbrios dos contratos de arrendamento não poderão prever, por exemplo, a prorrogação da vigência do arrendamento nem a realização de novos investimentos pela arrendatária, sem que haja seu prévio consentimento. Isto baseado em um entendimento segundo o qual a prorrogação do contrato de arrendamento seria uma expectativa de direito, não um direito adquirido, e a versão atual do Contrato de Concessão confere suporte jurídico à seguinte interpretação: uma vez concluída a sub-rogação dos Contratos de Uso de Área na Data de Eficácia da Concessão, a futura Concessionária e cada Explorador de Instalação Portuária iniciarão as negociações de adaptação e repactuação dos instrumentos contratuais à nova realidade do porto desestatizado, independentemente do que ocorreu antes da Data de Eficácia. A incerteza sobre como será o posicionamento da futura Concessionária traz relevantes fragilidades às atuais arrendatárias de áreas do Porto de Santos, na medida em que a vencedora do Leilão, sob o pretexto de não concordar com o mecanismo de reequilíbrio estabelecido na decisão que deferiu o pleito, pode inviabilizar a continuidade da exploração de determinada Instalação Portuária. Isso se torna ainda mais incerto na medida em que não há regra que estabeleça se as discussões, documentos e análises produzidos em discussões anteriores com a ANTAQ, o Ministério da Infraestrutura e/ou a SAP serão ou não vinculantes às negociações entre futura Concessionária e arrendatários. Dessa forma, com o intuito de vincular a negociação entre arrendatária e futura Concessionária a análises técnicas e deliberações que tenham sido expedidas no âmbito de processos administrativos sobre reequilíbrio econômico-financeiro, sugerimos a inclusão de nova cláusula vinculada à cláusula 13.2, conforme abaixo: 13.2.4. As tratativas destinadas à adaptação e/ou renegociação dos Contratos de Uso de Área relacionados à exploração de Instalações Portuárias, prevista na cláusula 13.2, obedecerão obrigatoriamente as manifestações e decisões do Poder Concedente e da ANTAQ que tiverem sido emitidas nos autos de procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro, de forma que toda e qualquer tratativa deverá necessariamente partir do cenário e premissas definidas no respectivo procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro já em curso. "13.2.4.1. Na hipótese decisão proferida pelo Poder Judiciário ou por tribunais arbitrais relativas a procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro, as tratativas destinadas à adaptação e/ou renegociação dos Contratos de Uso de Área relacionados à exploração de Instalações Portuárias deverão observar as decisões proferidas.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.
265	Minuta de Contrato Concessão	13.2. Nas tratativas destinadas à adaptação e/ou renegociação dos Contratos de Uso de Área relacionados à exploração de Instalações Portuárias, bem como ao longo de toda a vigência da Concessão, a Concessionária poderá renegociar o escopo, o prazo e as co	Diversos contratos de arrendamento atualmente em vigor foram aditados ou estão em processo de aditamento de modo a permitir que os atuais arrendatários executem certos investimentos nas áreas comuns do Porto de Santos (isto é, fora dos terminais arrendados). Essa possibilidade é expressamente prevista no art. 42-A do Decreto 8.033 e nos arts. 15 e seguintes da Portaria 530/2019-MINFRA. Em certos casos, houve inclusive a formalização de Termos de Risco de Investimento - TRI (art. 42 do Decreto 8.033 c/c arts. 25 e seguintes da Portaria 530/2019-MINFRA) de modo a viabilizar o início imediato da execução de investimentos nas áreas comuns do Porto, reconhecendo-se, portanto, a relevância de tais investimentos. Com isso, permitiu-se o início da sua execução ainda que não tenha havido a definição precisa e definitiva do reequilíbrio econômico-financeiro devido. Analisando-se os documentos submetidos a consulta pública, verifica-se que esses investimentos em áreas comuns que serão executados por arrendatários foram qualificados como investimentos essenciais, o que significa que a sua execução será obrigatória (Subcláusula 13.2 e Anexo 10 da minuta de contrato de concessão). Diante disso, entende-se que, ao se afirmar que o concessionário do Porto ficará responsável pela execução desses investimentos perante o Poder Concedente, isso não significa que ele executará materialmente esses investimentos, mas apenas que ele terá de garantir a sua execução caso o arrendatário atualmente responsável não o execute (ou seja, a obrigação de execução continua sendo do arrendatário que se responsabilizou por isso, a não ser que o arrendatário e o concessionário pactuem em sentido diverso, observando os prazos e características já definidas previamente). Está correto esse entendimento?	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que os Investimentos Essenciais previstos no Anexo 9 do Contrato de Concessão devem ser executados pelos Exploradores de Instalação Portuária, nos termos de seus Contratos de Uso de Área. Contudo, a Concessionária se responsabiliza pela adequada execução nos termos e nos prazos estabelecidos nos Contratos de Uso de Área, devendo tomar providências para tanto. Caso o Contrato de Uso de Área venha a ser extinto sem que os Investimentos Essenciais tenham sido executados, a Concessionária deverá providenciar sua execução. Será estabelecido um prazo de cura de 18 meses a partir da data de eficácia do Contrato de Concessão dentro do qual a Concessionária não será penalizada por eventuais atrasos, devendo tomar providências cabíveis para garantir a realização dos investimentos essenciais.
266	Minuta de Contrato Concessão	13.2. Nas tratativas destinadas à adaptação e/ou renegociação dos Contratos de Uso de Área relacionados à exploração de Instalações Portuárias, bem como ao longo de toda a vigência da Concessão, a Concessionária poderá renegociar o escopo, o prazo e as co	Diversos contratos de arrendamento atualmente em vigor foram aditados ou estão em processo de aditamento de modo a permitir que os atuais arrendatários executem certos investimentos nas áreas comuns do Porto de Santos (isto é, fora dos terminais arrendados). Essa possibilidade é expressamente prevista no art. 42-A do Decreto 8.033 e nos arts. 15 e seguintes da Portaria 530/2019-MINFRA. Em certos casos, houve inclusive a formalização de Termos de Risco de Investimento - TRI de modo a viabilizar o início imediato da execução de investimentos nas áreas comuns do Porto, reconhecendo-se, portanto, a relevância de tais investimentos (art. 42 do Decreto 8.033 c/c arts. 25 e seguintes da Portaria 530/2019-MINFRA). Com isso, permitiu-se o início da sua execução ainda que não tenha havido a definição precisa e definitiva do reequilíbrio econômico-financeiro devido. Analisando-se os documentos submetidos a consulta pública, verifica-se que esses investimentos em áreas comuns que serão executados por arrendatários foram qualificados como investimentos essenciais, o que significa que a sua execução será obrigatória. O concessionário será responsável pela execução perante o Poder Concedente, mas a execução material desses investimentos permanecerá a cargo do arrendatário (Subcláusula 13.2 e Anexo 10 da minuta de contrato de concessão). Diante disso, pede-se que sejam esclarecidos os seguintes pontos: (1) O arrendatário que já teve o seu contrato reequilibrado como contrapartida à execução de investimento em área comum do Porto de Santos terá o direito de que as condições desse reequilíbrio sejam observadas. Está correto esse entendimento? (2) O arrendatário que já assumiu a obrigação de execução de investimento qualificado como essencial, eventualmente com a celebração de um Termo de Risco de Investimento, mas que ainda não teve o seu contrato de arrendamento reequilibrado, terá esse reequilíbrio concedido pelo Poder Concedente? Como será esse reequilíbrio caso a concessão do Porto (e consequente conversão dos contratos de arrendamento em contratos privados) ocorra antes da implementação do reequilíbrio? Entende-se que o reequilíbrio será concedido pelo Poder Concedente e que ele deverá ser observado pelo concessionário, mas pede-se que seja confirmado se esse entendimento está correto.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.

267	Minuta de Contrato Concessão	13.2. Nas tratativas destinadas à adaptação e/ou renegociação dos Contratos de Uso de Área relacionados à exploração de Instalações Portuárias, bem como ao longo de toda a vigência da Concessão, a Concessionária poderá renegociar o escopo, o prazo e as co	Na cláusula 13.2 da minuta do contrato de concessão e no anexo 7 da minuta de contrato, em seu item 2.2.3.2, determina que seja estabelecida uma matriz de direitos, obrigações e riscos na revisão que será proposta pelo concessionário aos contratos de arrendamento, incluindo modulação de prazo contratual. Solicito esclarecer: os prazos contratados anteriormente com o poder público, poderão ser revistos pelo concessionário? Poderá ser proposto prazos menores do que já existem?	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que, com exceção da ressalva feita pela subcláusula 14.2 do Contrato de Concessão quanto aos investimentos essenciais, a negociação quanto aos demais termos dos Contratos de Uso de Área é livre entre as partes, as quais poderão alterar os seus termos dos contratos, desde que haja mútuo acordo.
268 270	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	13.2.1. A Concessionária se responsabilizar á perante o Poder Concedente pela execução dos Investimentos Essenciais conforme o escopo, o prazo e as condições previstos nos Contratos de Uso de Área celebrados anteriormente à	Em que pese existir lista (Anexo 10 do Contrato) com rol taxativo dos Investimentos Essenciais, com mera referência genérica ao objeto de cada projeto, a assunção pela Concessionária da obrigação de execução de tais investimentos, segundo os termos vigentes nos Contratos de Uso de Área, é risco de difícil mensuração, que é efetivamente inviável sem a disponibilização (a) de projetos básicos ou anteprojetos, ao menos, (b) cronograma exigível de obras, e (c) estado de licenciamento e respectivas condicionantes. Requer-se a disponibilização, ao menos, de tais informações, indispensáveis para viabilizar o Leilão.	A Antaq agradece a participação e informa que informações complementares sobre os investimentos essenciais constarão do Data Room, a ser aberto aos interessados em fase posterior desse projeto.
269	Minuta de Contrato Concessão	13.2.1. A Concessionária se responsabilizar á perante o Poder Concedente pela execução dos Investimentos Essenciais conforme o escopo, o prazo e as condições previstos nos Contratos de Uso de Área celebrados anteriormente à	A cláusula 13.2.1 do Contrato de Concessão dispõe que a Concessionária se responsabilizará pela execução dos Investimentos Essenciais dispostos no Anexo 10, caso os Contratos de Arrendamento em que tais investimentos foram previstos originalmente sejam extintos. Isso significa que o proponente deverá precificar o risco de assunção desses investimentos. Contudo, não foram disponibilizados os contratos de arrendamento indicados no anexo 10, tampouco os projetos de engenharia e planilha de custos envolvendo esses investimentos. Não há previsão sobre as características dessas obras, sobre os custos projetados para sua implantação, tampouco sobre o cronograma físico-financeiro relativo à execução desses investimentos. Portanto, de modo a permitir a quantificação do passivo que possa vir a ser assumido pela Concessionária referente aos Investimentos Essenciais, requer-se acesso à íntegra dos Contratos de Arrendamento dispostos no Anexo 10, bem como aos projetos de engenharia aprovados pela ANTAQ e cronogramas relativos aos Investimentos Essenciais. Caso essa documentação necessária à compreensão e precificação dos Investimentos Essenciais não seja disponibilizada para fins do leilão, sugerimos a fixação de um valor máximo (cap) a ser considerado por todos os licitantes para o custeio dos Investimentos Essenciais que poderão eventualmente ser assumidos pela Concessionária. Ainda, alternativamente à proposta acima, que o risco relativo à assunção dos Investimentos Essenciais pela Concessionária constitua hipótese de responsabilidade do Poder Concedente e de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, se materializada.	A Antaq agradece a participação e informa que informações complementares sobre os investimentos essenciais constarão do Data Room, a ser aberto aos interessados em fase posterior desse projeto.
271 273	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	13.2.2. Caso o Contrato de Uso de Área ou, em decorrência da transferência e adaptação, o instrumento que venha a substituí-lo venha a ser extinto sem que os Investimentos Essenciais tenham sido executados a	A assunção das obrigações relacionadas a Investimentos Essenciais, atualmente atribuídas aos Contratos de Uso de Área em vigência, ainda que restritas às hipóteses da Cláusula 13.2.2, são de impossível mensuração pelas Proponentes, qualificando como risco não passível de tratamento pelos agentes privados interessados no Leilão. Nesta condição, sugere-se a alteração da cláusula 13.2 toda, de maneira a identificar a assunção de Investimentos Essenciais como hipótese de reequilíbrio em favor da Concessionária, fazendo para isso uso dos meios previstos em Contrato.	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que os Investimentos Essenciais previstos no Anexo 9 do Contrato de Concessão devem ser executados pelos Exploradores de Instalação Portuária, nos termos de seus Contratos de Uso de Área. Contudo, a Concessionária se responsabiliza pela adequada execução nos termos e nos prazos estabelecidos nos Contratos de Uso de Área, devendo tomar providências para tanto. Caso o Contrato de Uso de Área venha a ser extinto sem que os Investimentos Essenciais tenham sido executados, a Concessionária deverá providenciar sua execução. Será estabelecido um prazo de cura de 18 meses a partir da data de eficácia do Contrato de Concessão dentro do qual a Concessionária não será penalizada por eventuais atrasos, devendo tomar providências cabíveis para garantir a realização dos investimentos essenciais.

272	Minuta de Contrato Concessão	13.2.2. Caso o Contrato de Uso de Área ou, em decorrência da transferência e adaptação, o instrumento que venha a substituí-lo venha a ser extinto sem que os Investimentos Essenciais tenham sido executados a	A ABRATEC louva os esforços do Poder Público em elaborar um modelo de desestatização dos Portos Organizados, com objetivo de incentivar investimentos e eficiência na gestão dos portos. É extremamente necessário um olhar voltado às melhorias com impactos na balança comercial. Para alcançar tais objetivos, propõe-se a alteração da Cl. 13 da Minuta de Contrato com a exclusão do seu Anexo VII. A Associação entende que redação atual tende a gerar insegurança jurídica para os contratos já vigentes no porto, uma vez que prevê a possibilidade de modificação de atos jurídicos perfeitos por (i.) negociação entre privados que não estão em posição isonômica e (ii.) vontade unilateral da Concessionária (Cl. 13.2). A disparidade de forças entre os agentes se verifica ao se considerar que a Concessionária se tornará gestora de infraestruturas imprescindíveis para o funcionamento dos detentores de contrato de uso de área. Sendo assim, os terminais são dependentes dela, o que a coloca em posição privilegiada. Tal hipossuficiência pode ser mitigada por meio do aprimoramento da estrutura de migração de regimes proposta na concessão de Santos, com objetivo de cumprir com a impossibilidade de prejuízo aos atos jurídicos perfeitos (CF, art. 5º, XXXVI) e respeito da Concessionária aos contratos previamente firmados (art. 22, § 1º, Decreto nº 8.033). Desse modo, propõe-se a sub-rogação integral dos contratos de uso à concessionária, possibilidade (e não obrigação) legal cf. art. 22 do Decreto de Portos, com a migração de regime contratual para o direito privado pela retirada de cláusulas exorbitantes taxativamente previstas no Contrato de Concessão. Por essas razões, sugere-se a nova redação para a Cláusula 13 da Minuta de Contrato: 13.2.2. Caso os Investimentos Essenciais não tenham sido executados até o termo do respectivo Contrato de Uso de Área, a Concessionária deverá executar os Investimentos Essenciais diretamente, mediante contratação de terceiros ou mediante contrato com novos Exploradores de Instalação Portuária. Tal proposta está alinhada aos entendimentos dos Tribunais Superiores, que apontam para manutenção contratual e a preservação do equilíbrio econômico-financeiro, por força do ato jurídico perfeito (REsp 1785652/DF; AgInt no REsp 1805828/SP) e segurança jurídica (REsp 1921900/SC); e observância dos contratos administrativos devido à garantia do ato jurídico perfeito (ADI 1.746). Pelo exposto, sugere-se a alteração da Cláusula 13 da minuta de Contrato de Concessão de Santos c/c exclusão do Anexo VII, propostas que buscam, a um só tempo, (i.) garantir a segurança jurídica dos contratos já firmados, e (ii.) alinhar o modelo de migração ao disposto na legislação aplicável, em especial, ao art. 22, do Decreto nº 8.033/2013.	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que os Investimentos Essenciais previstos no Anexo 9 do Contrato de Concessão devem ser executados pelos Exploradores de Instalação Portuária, nos termos de seus Contratos de Uso de Área. Contudo, a Concessionária se responsabiliza pela adequada execução nos termos e nos prazos estabelecidos nos Contratos de Uso de Área, devendo tomar providências para tanto. Caso o Contrato de Uso de Área venha a ser extinto sem que os Investimentos Essenciais tenham sido executados, a Concessionária deverá providenciar sua execução. Será estabelecido um prazo de cura de 18 meses a partir da data de eficácia do Contrato de Concessão dentro do qual a Concessionária não será penalizada por eventuais atrasos, devendo tomar providências cabíveis para garantir a realização dos investimentos essenciais.
274	Minuta de Contrato Concessão	13.2.3. A inexecução ou o atraso na realização dos Investimentos Essenciais implicará em inexecução do Contrato de Concessão, para efeitos de aplicação de penalidades e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do equilíbrio econômico-financeiro	A cláusula 13.2.3 do Contrato de Concessão dispõe que a inexecução ou o atraso na realização dos Investimentos Essenciais implicará a inexecução do Contrato de Concessão, para efeitos de aplicação de penalidades e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Contudo, como a cláusula 13.2 do Contrato impossibilita a renegociação do escopo, prazo e condições de realização dos Investimentos Essenciais, caso haja inadimplemento das arrendatárias em relação a tais investimentos anteriormente à data de eficácia da Concessão, restaria configurada inexecução do Contrato pela própria Concessionária, ensejando reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em seu desfavor e aplicação de penalidades por evento causado antes mesmo da Data de Eficácia da Concessão. O que não nos parece ser razoável. Portanto, sugerimos que eventuais inadimplementos dos arrendatários em relação à execução dos Investimentos Essenciais que tenham se materializado antes da Data de Eficácia não configurem inexecução do Contrato de Concessão, sendo permitido estabelecimento de novo prazo para sua execução pelo arrendatário ou novo Explorador Portuário: 13.2.3. A inexecução ou o atraso na realização dos Investimentos Essenciais verificada após a Data de Eficácia da Concessão implicará em inexecução do Contrato de Concessão, para efeitos de aplicação de penalidades e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. 13.2.4 Caso na Data de Eficácia da Concessão existam atrasos ou inexecuções por parte dos arrendatários no cumprimento dos Investimentos Essenciais, a Concessionária comunicará a ANTAQ solicitando a prorrogação do prazo para cumprimento dessas obrigações. 13.2.5 A Concessionária está autorizada a extinguir os contratos de arrendamento caso os novos prazos para realização dos Investimentos Essenciais não sejam observados pelos arrendatários. 13.2.6. A Concessionária não será penalizada em razão de inexecuções ou atrasos na realização de Investimentos Essenciais decorrentes de Contratos de Arrendamento celebrados antes da Data de Eficácia da Concessão. 13.2.7 Não caberá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente por inexecuções ou atrasos na realização de Investimentos Essenciais existentes na Data de Eficácia da Concessão.	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que os Investimentos Essenciais previstos no Anexo 9 do Contrato de Concessão devem ser executados pelos Exploradores de Instalação Portuária, nos termos de seus Contratos de Uso de Área. Contudo, a Concessionária se responsabiliza pela adequada execução nos termos e nos prazos estabelecidos nos Contratos de Uso de Área, devendo tomar providências para tanto. Caso o Contrato de Uso de Área venha a ser extinto sem que os Investimentos Essenciais tenham sido executados, a Concessionária deverá providenciar sua execução. Será estabelecido um prazo de cura de 18 meses a partir da data de eficácia do Contrato de Concessão dentro do qual a Concessionária não será penalizada por eventuais atrasos, devendo tomar providências cabíveis para garantir a realização dos investimentos essenciais.
275 279	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	14. Exploração de Instalações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias	A Minuta do Contrato de Concessão prevê na cláusula 14.2.3.4 que A Concessionária deverá ainda disponibilizar informações sobre os contratos vigentes de Exploradores de Instalações Portuárias tais como os respectivos titulares, objeto e prazo de vigência. Mais adiante, a cláusula 14.2.4 reforça que a pactuação das condições contratuais será livremente estabelecida entre concessionária e exploradores de infraestrutura portuária, que deverá obedecer, dentre outras, a seguinte condição mínima: 14.2.4.3. A remuneração da Concessionária deve ser definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, tais como nível de serviço, disponibilidade de facilidades e previsão de investimentos, dentre outros economicamente relevantes; Na sequência, o item 14.2.6 fixa a competência da ANTAQ para monitorar os preços praticados pela Concessionária e observar as práticas de mercado. Considerando, por fim, que uma das diretrizes do setor portuário é a garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários; bem como a liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. (artigo 3º, incisos II e VI da Lei n.º 12.815/2013, respectivamente), solicita-se incluir como uma das obrigações da concessionária a divulgação dos preços praticados com os exploradores portuários, sob pena de (i.) inviabilizar o amplo controle dos valores praticados entre a concessionária e os exploradores de infraestrutura portuária e (ii.) esvaziar as garantias de transparência e isonomia entre os exploradores de área. Partindo destas premissas, sugere-se a alteração da cláusula 14.2.3.4 para a seguinte redação: 14.2.3.4. A Concessionária deverá ainda disponibilizar informações sobre os contratos vigentes de Exploradores de Instalações Portuárias tais como os respectivos titulares, objeto, prazo de vigência, obrigações de investimentos e valores cobrados do explorador da instalação portuária.	Afirma-se, a respeito da divulgação dos preços praticados com os exploradores portuários, que a presente legislação garante à Antaq o acesso a quaisquer informações dos players que atuam no setor. Tal prerrogativa é uma das ferramentas que possibilitam à Agência a manutenção do bom funcionamento do mercado regulado. Nesse sentido, indefere-se a contribuição.
276	Minuta de Contrato Concessão	14. Exploração de Instalações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias	A cláusula 14.2.4.7 da minuta do contrato de concessão estabelece como uma das obrigações da futura concessionária estimular sempre que possível a competição intraporto, devendo evitar que, por meio da celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária, surja concentração de mercado com potencial prejuízo à concorrência e aos usuários. A cláusula 14.2.5, por sua vez, crava o percentual de 40% do mercado relevante sobre um mesmo Grupo Econômico como apto a determinar que a Concessionária, nesta hipótese, promova oferta pública de novas áreas para diluir a possível concentração. Em que pese este percentual tenha sido adotado em leilões mais recentes como parâmetro para restringir a participação de determinados players, é pertinente observar que fixar um percentual prévio em um contrato de concessão de longo prazo pode ser, no futuro, um sério limitador para a celebração de novos contratos de exploração de instalações, ceifando potenciais participantes com capacidade de aumentar a oferta de serviços portuários e a competitividade pelo ativo portuário, tudo em prejuízo da própria concessão e dos usuários do porto organizado. Neste sentido, o próprio Relatório de Mercado da SPA (Documento 44) aponta que cada certame é avaliado individualmente, pelas características específicas do mercado para que sejam impostas tais medidas restritivas, o que não é garantido que será incorporada tais restrições nos certames acima mencionados (fls. 190), análise esta que deverá ser realizada pelo CADE e pela ANTAQ, partindo de informações que a concessionária deverá repassar acerca das áreas ocupadas naquele momento específico. Na mesma linha, a Nota Técnica n.º 35/2021/DEE/CADE, ao analisar a proposta de Guia de Análise do Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários, apontou expressamente a dificuldade de se estabelecer regras que restrinjam a participação de determinado agente econômico nos leilões, dificuldade esta decorrente da incerteza quanto real resultado do processo licitatório em razão das inúmeras possibilidades que podem envolver o mercado em questão (participação em consórcio, eventuais integrações verticais), devendo ser avaliados, caso a caso, a possibilidade de celebração de novos contratos e/ou ampliações de área/capacidade. Ao final, a referida Nota Técnica recomenda que a aplicação de restrições nos procedimentos licitatórios, quando necessária, se dê com máxima cautela, considerando condições que indiquem efeitos concorrenciais negativos significativos e incontornáveis e com indicação de restrições mínimas capazes de neutralizar o possível prejuízo à concorrência. (SEI 0978414, disponível em http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%20105/_30_ANEXO%202%20-Tratativas_Minfra-Cade.pdf . Acesso em 12 de março de 2022) Seguindo esta lógica, o Contrato de Concessão deverá ressaltar as competências do CADE e da ANTAQ para analisar o caso concreto, análise esta que partirá de informações que a concessionária deverá repassar acerca das áreas ocupadas e disponíveis naquele momento específico. Partindo destas premissas, sugere-se a alteração das cláusulas 14.2.4.7, 14.2.5 e 14.2.5.1 para a seguinte redação: 14.2.4.7. A Concessionária deverá estimular sempre que possível a competição intraporto, devendo evitar que, por meio da celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária, surja concentração de mercado com potencial prejuízo à concorrência e aos usuários, cabendo ao Poder Concedente, com auxílio da ANTAQ, sem prejuízo das competências do CADE, avaliar caso a caso a ocorrência de concentração e os eventuais prejuízos decorrentes. 14.2.5. Sem prejuízo das competências do CADE, caso a ANTAQ verifique a ocorrência de abuso de poder econômico ou competição imperfeita decorrentes de concentração de um dado mercado considerado relevante sobre um mesmo Grupo Econômico, o Poder Concedente determinará à Concessionária que promova oferta pública de novas áreas destinadas à implantação de Instalações Portuárias a fim de diluir a concentração de mercado. 14.2.5.1. O Poder Concedente deverá estabelecer diretrizes para a oferta pública de Instalações Portuárias que deverão ser observadas pela Concessionária, observando as peculiaridades de cada cadeia logística.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a redação da cláusula em questão foi ajustada (agora 15.2.5) para que a análise de concentração de mercado seja feita caso a caso a fim de justificar a determinação de oferta de novas áreas por parte do Poder Concedente. Além disso, visando mitigar riscos de eventual concentração horizontal de capacidade de movimentação por Grupos Econômicos com riscos à competição intraporto, serão incluídos no contrato de concessão critérios objetivos para que, ao negociar novos contratos ou aditivos aos contratos de uso de área e vier a se deparar com casos específicos de concentração.

277	Minuta de Contrato Concessão	14. Exploração de Instalações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias	DOCUMENTO: Contrato de concessão e Anexo 14 (Diretrizes para Código de Conduta) CLÁUSULA 14.2.2: Negociação com exploradores portuários CONTRIBUIÇÃO: A lei n.º 14.047/2020 promoveu modificações importantes na Lei de Portos, dentre elas a mudança do regime jurídico aplicável aos contratos celebrados pela concessionária para exploração de instalações portuárias localizadas em portos organizados concedidos. Nessa hipótese, os contratos celebrados entre a concessionária e os exploradores de instalações portuárias passam a ser regidos pelas normas de direito privado, sem prejuízo das atividades fiscalizatórias e regulatórias da ANTAQ. Partindo do princípio de que os contratos entre concessionária e exploradores serão regidos pelo direito privado e que as negociações das suas condições deverão ocorrer com ampla liberdade transacional, torna-se imperiosa a inclusão de mecanismos que protejam o desenvolvimento das atividades portuárias na área. Justamente considerando à necessidade de proteção às atividades comerciais, a Lei n.º 8.245/91, que regulamenta as locações, prevê em seus dispositivos tanto o direito de preferência ao locatário no caso de venda do imóvel pelo locador (artigos 27 a 34), quanto a possibilidade de renovação compulsória sempre que o contrato de locação comercial de bem imóvel preencher determinados requisitos (contrato celebrado por tempo determinado, com prazo mínimo ininterrupto de cinco anos e exploração do mesmo ramo de comércio por pelo menos três anos), renovação esta destinada justamente a proteger o chamado fundo de comércio (clientela e notório conhecimento do negócio). A partir do momento que os contratos de exploração de área passam para o regime de direito privado impõe-se, de forma inafastável, a necessidade de o Código de Conduta prever regramento específico destinado a assegurar aos titulares dos contratos vigentes, que estejam em dia com suas obrigações contratuais, o direito à renovação do ajuste e de preferência na celebração de novos contratos. Isso porque a instalação de um terminal portuário envolve custos elevados; desenvolvimento de negócios e novas rotas e correntes de exportação e importação em benefício de todo ecossistema portuário; conhecimento específico sobre o negócio e a clientela que o utiliza, sem mencionar toda a logística e funcionários mobilizados para permitir que o terminal funcione e realize a movimentação de mercadorias da melhor maneira possível. Considerando que, nos termos da cláusula 14.2.2 da minuta do contrato de concessão todas as negociações entre concessionária e exploradores portuários será regida pelo Código de Conduta, sugere-se a inclusão da cláusula 14.2.2.1. na minuta do contrato de concessão, com a seguinte previsão: 14.2.2.1. Será assegurado ao atual explorador da área o direito de prorrogação do seu contrato, sempre que estiver adimplente com suas obrigações, bem como o direito de preferência na celebração de novo contrato, respeitadas as condições contratuais negociadas pela Concessionária com terceiros .	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.
278	Minuta de Contrato Concessão	14. Exploração de Instalações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias	A Minuta do Contrato de Concessão prevê na cláusula 14.2.3.4 que A Concessionária deverá ainda disponibilizar informações sobre os contratos vigentes de Exploradores de Instalações Portuárias tais como os respectivos titulares, objeto e prazo de vigência. Mais adiante, a cláusula 14.2.4 reforça que a pactuação das condições contratuais será livremente estabelecida entre concessionária e exploradores de infraestrutura portuária, que deverá obedecer, dentre outras, a seguinte condição mínima: 14.2.4.3. A remuneração da Concessionária deve ser definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, tais como nível de serviço, disponibilidade de facilidades e previsão de investimentos, dentre outros economicamente relevantes; Na sequência, o item 14.2.6 fixa a competência da ANTAQ para monitorar os preços praticados pela Concessionária e observar as práticas de mercado, . Considerando que um dos elementos a serem observados para a fixação da remuneração da concessionária está diretamente atrelado à previsão de investimentos realizados na área arrendada, solicita-se incluir como uma das obrigações da concessionária a divulgação dos dados operacionais das áreas arrendadas, sob pena de inviabilizar o controle do cumprimento do contrato de concessão; dos valores praticados entre a concessionária e os exploradores de infraestrutura portuária, com o esvaziamento das garantias de transparência e isonomia entre os exploradores de área.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a Subcláusula em questão foi ajustada (agora 15.2.3.4) para prever a ampliação do rol de informações que devem ser divulgadas.
280	Minuta de Contrato Concessão	14. Exploração de Instalações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias	Sugere-se por ocasião da intenção de assinatura de contratos com terceiros exploradores de instalação portuária, tais como terminais, que a Autoridade Portuária Concessionária seja instada a adotar os seguintes procedimentos: a. realizar avaliação preliminar se o contrato pode representar incremento ou criação de posição dominante de determinado grupo econômico (conforme presunção de posição dominante de 20% do mercado relevante definida pelo art. 36, § 2º, da Lei nº 12.529, de 2011 e a ser aplicada ao Complexo Portuário de Santos), seja decorrente de sobreposição horizontal no interior do Porto para a instalação envolvida em um determinado tipo de carga, tal como um terminal, ou decorrente de integração vertical de grupo econômico com posição dominante nos mercados diretamente a jusante (armadores, transportadores aquaviários, etc) ou a montante (ferrovias, etc.); b. caso a avaliação preliminar não aponte concentração que represente incremento de posição dominante horizontal ou não envolva integração vertical com grupo econômico com posição dominante diretamente a montante ou a jusante, submeta à ANTAQ (e à ANP ser for o caso) a minuta de contrato para homologação, via um processo simplificado; c. caso a avaliação indique a existência de potencial concentração que leve a incremento de posição dominante horizontal ou de integração vertical com grupo econômico com posição dominante diretamente a jusante ou a montante, na forma definida no item a , proceda de uma de duas formas: i. realize a contratação por meio de chamada pública a interessados em duas fases: na 1ª fase, poderão participar apenas grupos econômicos que não tenham ou venham a possuir, em razão do novo contrato, posição dominante na instalação voltada ao tipo de carga considerada (critério de sobreposição horizontal), bem como nos mercados imediatamente a jusante e a montante (critério e integração vertical). Caso não haja interessados nessa 1ª rodada, a licitação continuaria com uma 2ª rodada em que qualquer grupo econômico poderia participar e se sagrar vencedor; ou ii. apresente estudo, a ser aprovado pela ANTAQ (e pela ANP ser for o caso), contratado junto a terceiro especializado em defesa da concorrência demonstrando que, não obstante a concentração levar a incremento de posição dominante, seja por meio de sobreposição horizontal, seja por meio de integração vertical, que a operação não apresenta risco relevante à concorrência em vista das características do mercado envolvido. o A avaliação preliminar acima acerca do mercado relevante deve considerar: (i) a capacidade projetada de curto prazo posterior à operação; (ii) considerar na dimensão produto apenas o tipo de carga do terminal em questão, conforme definido pelo Contrato de Concessão e pela regulação; e (iii) considerar na dimensão geográfica apenas o Complexo Portuário de Santos. o a ANTAQ (e a ANP ser for o caso) regulamentará o funcionamento da sistemática acima. (CONTRIBUIÇÃO 3) Obs.- Anexo Parecer SEI Nº 3893/2022/ME com argumentação completa - encaminhado para o e-mail para anexos.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a redação da cláusula em questão foi ajustada (agora 15.2.5) para que para que a análise de concentração de mercado seja feita caso a caso a fim de justificar a determinação de oferta de novas áreas por parte do Poder Concedente. Além disso, visando mitigar riscos de eventual concentração horizontal de capacidade de movimentação por Grupos Econômicos com riscos à competição intraporto, serão incluídos no contrato de concessão critérios objetivos para que, ao negociar novos contratos ou aditivos aos contratos de uso de área e vier a se deparar com casos específicos de concentração.
281	Minuta de Contrato Concessão	14.2. A exploração das Instalações Portuárias pela Concessionária será admitida apenas na forma indireta, isto é, mediante contratos celebrados com os Exploradores de Instalação Portuária.	Ao tratar de aspectos concorrenciais na exploração de Instalações Portuárias, o Contrato de Concessão prevê que a futura Concessionária estimulará, sempre que possível, a competição intraporto, devendo evitar que, por meio da celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária, surja concentração de mercado com potencial prejuízo à concorrência e aos usuários (cláusula 14.2.4.7). Além disso, o Poder Concedente poderá determinar que a futura Concessionária promova oferta pública de novas áreas destinadas à implantação de Instalações Portuárias, caso a ANTAQ verifique a ocorrência de poder econômico ou competição imperfeita decorrentes de concentração de mais de 40% de um mercado relevante sobre um mesmo Grupo Econômico (cláusula 14.2.5 do Contrato de Concessão). Entretanto, não são estabelecidas as diretrizes mínimas pelas quais a futura Concessionária estimulará a competição intraporto, havendo o risco dela se utilizar desse dispositivo para recusar a celebração de Contratos de Uso de Área com determinados agentes econômicos. Em sentido semelhante, a referida oferta pública de novas áreas não é detalhada no Contrato de Concessão. Há somente a previsão de que o Poder Concedente poderá estabelecer as diretrizes, que deverão ser observadas pela futura Concessionária. Nessa toada, Exploradores de Instalação Portuária podem encontrar óbices na eventual adaptação ou prorrogação dos contratos de arrendamento, bem como na celebração de novos Contratos de Uso de Área. As cláusulas contratuais 14.2.4.7 e 14.2.5 permitem que a futura Concessionária utilize a obrigação de promoção da concorrência intraporto como embasamento para eventuais posicionamentos contrários aos interesses dos Exploradores, sem que haja qualquer ônus argumentativo acerca deste tema. Em relação à oferta pública de novas áreas do Porto Organizado de Santos, a ausência de diretrizes mínimas pré-estabelecidas contratualmente traz incertezas relacionadas à existência ou não de restrições que impeçam a participação de atuais arrendatárias, o que poderia representar um obstáculo aos interesses das Consultes e de seus Grupos Econômicos. Dessa forma, sugerimos as seguintes alterações na cláusula 14.2 da Minuta de Contrato de Concessão: Inclusão das cláusulas 14.2.4.7.1 e 14.2.4.7.2: 14.2.4.7.1. A Concessionária poderá alegar o fomento à competição intraporto e/ou o impedimento à concentração de mercado como motivo para a não celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária somente na hipótese em que forem apresentados estudos e documentos que permitam observar, concretamente, os potenciais prejuízos de eventual concentração de mercado. 14.2.4.7.2. As análises de competição intraporto e concentração de mercado de que tratam as Subcláusulas 14.2.4.7 e 14.2.4.7.1 não devem considerar mercados a jusante nem mercados a montante do setor de exploração de Instalações Portuárias, sem prejuízo às restrições previstas nas Subcláusulas 16.6.2, 16.6.3 e 16.7.4. Mudança na redação da cláusula 14.2.5.1: 14.2.5.1. Sem prejuízo a demais exigências estabelecidas pelo Poder Concedente, a Concessionária deverá observar as seguintes diretrizes mínimas na oferta pública de Instalações Portuárias: 14.2.5.1.1. Adoção de critério de julgamento objetivo, a fim de evitar subjetividades e favorecimento indevido a determinado Explorador de Instalação Portuária; 14.2.5.1.2. Divulgação, no portal eletrônico da Concessionária, de todos os atos e documentos relacionados à oferta pública; e 14.2.5.1.3. Direito de preferência ao atual Explorador da Instalação Portuária ofertada, desde que este apresente as mesmas condições da proposta vencedora da oferta pública.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.

282	Minuta de Contrato Concessão	14.2.1. Os contratos celebrados entre a Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, serão regidos pelo direito privado, sem prejuízo da	A Resolução Normativa n.º 07, de 31 de maio de 2016, prevê nos artigos 36 e seguintes a figura do contrato de passagem, destinada a viabilizar o acesso ao berço por instalações portuárias que estão distantes do cais. Referidos contratos permitem a maior utilização do bem público, aumentando a produtividade do porto e as receitas da Autoridade Portuária, bem como a organização mais eficiente das atividades empresariais, razões pelas quais devem, sempre que possível, ser implementadas da forma mais racional possível considerando as operações portuárias realizadas por terceiros. No Porto de Santos existem, atualmente, 13 (treze) contratos de servidão de passagem celebrados entre empresas que realizam atividades no Porto Organizado de Santos. Esse é o caso, por exemplo, da CITROSUCO, que possui atualmente vigente o Contrato DP/23.2002, cujo objeto é a Utilização operacional da área de Passagem para implantação de dutos, que ligam o Terminal da CITROSUCO situado na Av. Portuária, ao cais do Porto, no trecho compreendido entre os Armazéns 29 e 30, destinado a movimentação de sucos cítricos de sua produção e de terceiros. . Em que pese a importância estratégica dos contratos de servidão de passagem para viabilizar a movimentação da mercadoria entre armazém e o cais, os documentos postos em audiência pública, notadamente a minuta do contrato de concessão, não preveem o tratamento jurídico que será dado a este instituto, muito menos a obrigatoriedade de respeito aos contratos atualmente vigentes. A respeito deste tema, pode-se destacar que o Tribunal de Contas da União já reconheceu a necessidade de respeito aos contratos vigentes pela autoridade portuária desestatizada ao examinar o processo de desestatização da CODESA (TC 029.883/2017-2): 78. No caso do TABR, a tarifa é fixada no Contrato de Concessão de Direito Real de Uso 59/2008, que tem vigência até outubro/2033. As condições contratadas, enquanto estiverem vigentes, devem ser respeitadas pela concessionária do porto. Somente com o término contratual que o TABR estará sujeito às tarifas fixadas pela vencedora do certame. Em respeito a esse entendimento do TCU, o Ministério de Infraestrutura previu, no Anexo 8 - Regras para transição de Barra do Riacho - do Leilão n.º 01/2022-PPI/PND-CODESA, a obrigatoriedade de a concessionária cumprir o contrato que a empresa (objeto da desestatização) possui com o TABR: a) Em relação às embarcações destinadas ao TABR, a Concessionária deverá seguir praticando os valores estabelecidos no Contrato n. 059/2002 enquanto este estiver vigente. Desta forma, em prestígio ao princípio da segurança jurídica, a obrigação de se dar máxima eficiência à exploração dos bens públicos que serão concedidos e observância ao entendimento já sufragado pelo TCU solicita-se a inclusão das seguintes disposições na cláusula 14.2.1 do contrato de concessão. Contrato de Concessão: 14.2.1. Os contratos celebrados entre a Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, serão regidos pelo direito privado, sem prejuízo da regulação incidente e deverá respeitar direitos de passagem previamente existentes.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a Cláusula em questão foi ajustada (agora Cláusula 15) para prever o dever de a Concessionária assegurar o direito de passagem de infraestrutura de terceiros, conforme disciplinado pela ANTAQ, mediante justa indenização. Além disso, observa-se que os contratos de direito de passagem existentes no Porto de Santos permanecerão sob titularidade da SPA, que passará a ser concessionária do Porto Organizado, dessa forma os contratos existentes permanecerão vinculando as partes e devem ser respeitados por ambos os contratantes.
283	Minuta de Contrato Concessão	14.2.1. Os contratos celebrados entre a Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, serão regidos pelo direito privado, sem prejuízo da	O artigo 24-A do Decreto n.º 8.033/2013 prevê a possibilidade de substituição de uma área por outra dentro do porto organizado quando atendidos os critérios legais fixados (ganhos operacionais à atividade portuária ou, no caso de empecilho superveniente ao uso da área original, sempre observado equilíbrio das condições contratuais). Considerando todas as etapas a serem observadas para a implementação da alteração contratual, como consulta popular e à diversas autoridades, análise concorrencial, recomposição do equilíbrio do contrato e ainda, aprovação pelo Tribunal de Contas de União, o procedimento de substituição é complexo e moroso. Dessa forma, quando da assinatura do contrato concessão do porto organizado, muitos processos de alteração de contratos de arrendamento ainda em curso junto ao Poder Concedente não terão sido concluídos, desde pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro, até os aludidos pedidos de substituição de área, cuja conclusão interfere significativamente na continuidade do contrato de exploração de área em curso. Considerando, no entanto, a prévia análise do Ministério em relação a esses pedidos, no sentido de que se revelam a melhor solução, do ponto de vista do interesse público, para o Porto de Santos, as tratativas em curso não podem ser interrompidas pela concessão do porto organizado. Nessa linha, deve ser garantido o atendimento do interesse público intrínseco a essas alterações dos contratos de arrendamento em curso, atribuindo-se à nova concessionária, o dever de observar as decisões do Poder Concedente relativas a essas alterações que já tiverem tido manifestação favorável do MINFRA. Preservado o entendimento já estabelecido, deve ser esclarecido como se dará a continuidade da análise desses pedidos em curso: se continuará sendo uma atribuição do Poder Concedente (com observância dos ritos específico) ou se, a partir da aprovação preliminar do pedido pelo Poder Concedente, as demais etapas para implementação da alteração contratual poderão ser negociadas com a concessionária, devendo ser incluídas previsões específicas no contrato de concessão para o exercício dessa atribuição. Desta forma, em prestígio ao princípio da segurança jurídica, solicita-se a inclusão das seguintes disposições na cláusula 14.2.1 do contrato de concessão: 14.2.1. Os contratos celebrados entre a Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, serão regidos pelo direito privado, sem prejuízo da regulação incidente. 14.2.1.1. Os contratos de exploração portuária deverão, ainda, observar eventuais decisões existentes do Poder Concedente em relação a pedidos de alterações contratuais, especialmente nos casos de substituição de área, quando da concessão do porto organizado.	A Antaq agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Após a assinatura do contrato de concessão os pedidos de adaptação ou transferência de áreas serão negociados diretamente entre o concessionário e o explorador de área portuária, por meio de livre negociação, assim como a ocupação das demais áreas operacionais do porto.
284	Minuta de Contrato Concessão	14.2.1. Os contratos celebrados entre a Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, serão regidos pelo direito privado, sem prejuízo da regulação incidente.	O artigo 24-A do Decreto n.º 8.033/2013 prevê a possibilidade de substituição de uma área por outra dentro do porto organizado quando atendidos os critérios legais fixados (ganhos operacionais à atividade portuária ou, no caso de empecilho superveniente ao uso da área original, sempre observado equilíbrio das condições contratuais). Considerando todas as etapas a serem observadas para a implementação da alteração contratual, como consulta popular e à diversas autoridades, análise concorrencial, recomposição do equilíbrio do contrato e ainda, aprovação pelo Tribunal de Contas de União, o procedimento de substituição é complexo e moroso. Dessa forma, quando da assinatura do contrato concessão do porto organizado, muitos processos de alteração de contratos de arrendamento ainda em curso junto ao Poder Concedente não terão sido concluídos, desde pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro, até os aludidos pedidos de substituição de área, cuja conclusão interfere significativamente na continuidade do contrato de exploração de área em curso. Considerando, no entanto, a prévia análise do Ministério em relação a esses pedidos, no sentido de que se revelam a melhor solução, do ponto de vista do interesse público, para o Porto de Santos, as tratativas em curso não podem ser interrompidas pela concessão do porto organizado. Nessa linha, deve ser garantido o atendimento do interesse público intrínseco a essas alterações dos contratos de arrendamento em curso, atribuindo-se à nova concessionária, o dever de observar as decisões do Poder Concedente relativas a essas alterações que já tiverem tido manifestação favorável do MINFRA. Preservado o entendimento já estabelecido, deve ser esclarecido como se dará a continuidade da análise desses pedidos em curso: se continuará sendo uma atribuição do Poder Concedente (com observância dos ritos específico) ou se, a partir da aprovação preliminar do pedido pelo Poder Concedente, as demais etapas para implementação da alteração contratual poderão ser negociadas com a concessionária, devendo ser incluídas previsões específicas no contrato de concessão para o exercício dessa atribuição. Desta forma, em prestígio ao princípio da segurança jurídica, solicita-se a inclusão das seguintes disposições nos Anexos 7 e 14: Anexo 7: 2.2. Especificamente no caso dos contratos de arrendamento indicados no item 3 deste Anexo, o Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência deverá prever que: 2.2.1. A partir da Data de Eficácia, todos os direitos e obrigações relativos ao contrato de arrendamento serão transferidos à Concessionária, de imediato, não remanescendo qualquer vínculo entre os Arrendatários e o Poder Concedente, ressalvados os pleitos de alteração contratual em curso, e sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da ANTAQ; 2.2.3. O termo aditivo para a adaptação do contrato de arrendamento às normas de direito privado deverá prever, entre outros dispositivos a serem pactuados entre a Concessionária e o Arrendatário: [...] 2.2.3.2. O estabelecimento de uma matriz de direitos, obrigações e riscos que assegure a equivalência entre os direitos e obrigações assumidas no contrato de arrendamento, incluindo, mas não se limitando, à revisão da remuneração, ao acréscimo ou redução de encargos, à destinação dos bens reversíveis, à modulação do prazo contratual; 2.2.3.2.1. A análise da equivalência entre os direitos e obrigações assumidas no contrato de arrendamento deve ser orientada por eventuais decisões do Poder Concedente em relação à alteração desses contratos no momento da concessão do porto organizado para garantia do atendimento do interesse público que justificou a alteração contratual. 2.2.3.5. A previsão de novos direitos e obrigações entre a Concessionária e os Arrendatários, bem como a alteração dos termos pactuados, serão estabelecidos livremente entre as partes, mediante livre negociação, devendo a Concessionária respeitar eventuais decisões Poder Concedente relativas à alteração dos contratos de arrendamento, em especial nos casos de substituição de área, quando da celebração do contrato de concessão, ressalvando-se, ainda, os investimentos considerados críticos previstos no [Erro! Fonte de referência não encontrada], que não poderão deixar de ser executados e por cuja execução a Concessionária se responsabiliza perante o Poder Concedente. Anexo 14: 1.2. O Código de Conduta a ser apresentado pela Concessionária também deverá atender as seguintes diretrizes mínimas quanto às negociações com Exploradores de Instalação Portuária que já ocupem áreas do Porto Organizado: [...] 1.2.3. A Concessionária deverá respeitar os pedidos de alteração contratual em curso junto ao Poder Concedente quando da celebração do contrato de concessão, incorporando a conclusão destes pleitos quando da adaptação e transferência, ou, caso já adaptados, por meio do competente termo aditivo.	A Antaq agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Após a assinatura do contrato de concessão os pedidos de adaptação ou transferência de áreas serão negociados diretamente entre o concessionário e o explorador de área portuária por meio de livre negociação, assim como a ocupação das demais áreas operacionais do porto.

285	Minuta de Contrato Concessão	14.2.2. As negociações com quaisquer Exploradores de Instalação Portuária destinadas à celebração de contratos para exploração de Instalações Portuárias deverão, obrigatoriamente, atender às regras previstas no Código de Conduta da Concessionária	A lei n.º 14.047/2020 promoveu modificações importantes na Lei de Portos, dentre elas a mudança do regime jurídico aplicável aos contratos celebrados pela concessionária para exploração de instalações portuárias localizadas em portos organizados concedidos. Nessa hipótese, os contratos celebrados entre a concessionária e os exploradores de instalações portuárias passam a ser regidos pelas normas de direito privado, sem prejuízo das atividades fiscalizatórias e regulatórias da ANTAQ. Partindo do princípio de que os contratos entre concessionária e exploradores serão regidos pelo direito privado e que as negociações das suas condições deverão ocorrer com ampla liberdade transacional, torna-se imperiosa a inclusão de mecanismos que protejam o desenvolvimento das atividades portuárias na área. Justamente considerando a necessidade de proteção às atividades comerciais, a Lei n.º 8.245/91, que regulamenta as locações, prevê em seus dispositivos tanto o direito de preferência ao locatário no caso de venda do imóvel pelo locador (artigos 27 a 34), quanto a possibilidade de renovação compulsória sempre que o contrato de locação comercial de bem imóvel preencher determinados requisitos (contrato celebrado por tempo determinado, com prazo mínimo ininterrupto de cinco anos e exploração do mesmo ramo de comércio por pelo menos três anos), renovação esta destinada justamente a proteger o chamado fundo de comércio (clientela e notório conhecimento do negócio). A partir do momento que os contratos de exploração de área passam para o regime de direito privado impõe-se, de forma inafastável, a necessidade de o Código de Conduta prever regramento específico destinado a assegurar aos titulares dos contratos regulares quanto às suas obrigações contratuais e cuja instalação seja compatível com o PDZ, o direito a renovação do ajuste e de preferência na celebração de novos contratos. Isso porque a instalação de um terminal portuário envolve custos elevados, desenvolvimento de negócios e novas rotas e correntes de exportação e importação em benefício de todo ecossistema portuário, conhecimento específico sobre o negócio e a clientela que o utiliza, sem mencionar toda a logística e funcionários mobilizados para permitir que o terminal funcione e realize a movimentação de mercadorias da melhor maneira possível. Considerando que, nos termos da cláusula 14.2.2 da minuta do contrato de concessão todas as negociações entre concessionária e exploradores portuários será regida pelo Código de Conduta, sugere-se a inclusão da cláusula 14.2.2.1. com a seguinte previsão: 14.2.2.1. Será assegurado ao atual explorador da área o direito de prorrogação do seu contrato, sempre que estiver adimplente com suas obrigações e houver compatibilidade das suas atividades com o PDZ do Porto, bem como o direito de preferência na celebração de novo contrato, respeitadas as condições contratuais negociadas pela Concessionária com terceiros .	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.
286	Minuta de Contrato Concessão	14.2.2. As negociações com quaisquer Exploradores de Instalação Portuária destinadas à celebração de contratos para exploração de Instalações Portuárias deverão, obrigatoriamente, atender às regras previstas no Código de Conduta da Concessionária	A lei n.º 14.047/2020 promoveu modificações importantes na Lei de Portos, dentre elas a mudança do regime jurídico aplicável aos contratos celebrados pela concessionária para exploração de instalações portuárias localizadas em portos organizados concedidos. Nessa hipótese, os contratos celebrados entre a concessionária e os exploradores de instalações portuárias passam a ser regidos pelas normas de direito privado, sem prejuízo das atividades fiscalizatórias e regulatórias da ANTAQ. Partindo do princípio de que os contratos entre concessionária e exploradores serão regidos pelo direito privado e que as negociações das suas condições deverão ocorrer com ampla liberdade transacional, torna-se imperiosa a inclusão de mecanismos que protejam o desenvolvimento das atividades portuárias na área. Justamente considerando a necessidade de proteção às atividades comerciais, a Lei n.º 8.245/91, que regulamenta as locações, prevê em seus dispositivos tanto o direito de preferência ao locatário no caso de venda do imóvel pelo locador (artigos 27 a 34), quanto à possibilidade de renovação compulsória sempre que o contrato de locação comercial de bem imóvel preencher determinados requisitos (contrato celebrado por tempo determinado, com prazo mínimo ininterrupto de cinco anos e exploração do mesmo ramo de comércio por pelo menos três anos), renovação esta destinada justamente a proteger o chamado fundo de comércio. A partir do momento que os contratos de exploração de área passam para o regime de direito privado impõe-se, de forma inafastável, a necessidade de o Código de Conduta prever regramento específico destinado a assegurar aos titulares dos contratos vigentes, que estejam em dia com suas obrigações contratuais e cuja instalação seja compatível com o PDZ, o direito à prorrogação do ajuste e de preferência na celebração de novos contratos. Isso porque a instalação de um terminal portuário envolve custos elevados; desenvolvimento de negócios e novas rotas e correntes de exportação e importação em benefício de todo ecossistema portuário; conhecimento específico sobre o negócio e a clientela que o utiliza, sem mencionar toda a logística e funcionários mobilizados para permitir que o terminal funcione e realize a movimentação de mercadorias da melhor maneira possível. Considerando que, nos termos da cláusula 14.2.2 da minuta do contrato de concessão todas as negociações entre concessionária e exploradores portuários será regida pelo Código de Conduta, sugere-se a inclusão da cláusula 14.2.2.1. na minuta do contrato de concessão: Contrato de concessão: 14.2.2.1. Será assegurado ao atual explorador da área o direito de prorrogação do seu contrato, sempre que estiver adimplente com suas obrigações e houver compatibilidade do terminal com o PDZ do Porto, bem como o direito de preferência na celebração de novo contrato, respeitadas as condições contratuais negociadas pela Concessionária com terceiros .	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.
287	Minuta de Contrato Concessão	14.2.2. As negociações com quaisquer Exploradores de Instalação Portuária destinadas à celebração de contratos para exploração de Instalações Portuárias deverão, obrigatoriamente, atender às regras previstas no Código de Conduta da Concessionária	O artigo 24-A do Decreto n.º 8.033/2013 prevê a possibilidade de substituição de uma área por outra dentro do porto organizado quando atendidos os critérios legais fixados (ganhos operacionais à atividade portuária ou, no caso de empecilho superveniente ao uso da área original, sempre observado equilíbrio das condições contratuais). Considerando todas as etapas a serem observadas para a implementação da alteração contratual, como consulta popular e à diversas autoridades; análise concorrencial; análise de recomposição do equilíbrio do contrato e ainda, aprovação pelo Tribunal de Contas de União, o procedimento de substituição é complexo e moroso. Dessa forma, quando da assinatura do contrato concessão do porto organizado, muitos processos de alteração de contratos de arrendamento ainda em curso junto ao Poder Concedente não terão sido concluídos, desde pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro, até os aludidos pedidos de substituição de área, cuja conclusão interfere significativamente na continuidade do contrato de exploração de área em curso. Nessa linha, deve ser garantido o atendimento do interesse público intrínseco a essas alterações dos contratos de arrendamento, atribuindo-se à nova concessionária a promover a substituição de área sempre que preenchido os requisitos legais, especialmente nos casos de empecilho superveniente, como no caso da impossibilidade de se efetuar o licenciamento ambiental. Por essa razão, deve ser esclarecido como se dará a análise desses pedidos: se continuará sendo uma atribuição do Poder Concedente (com observância dos ritos específicos) ou se, a partir da aprovação preliminar do pedido pelo Poder Concedente, as demais etapas para implementação da alteração contratual poderão ser negociadas com a concessionária, devendo ser incluídas previsões específicas no contrato de concessão para o exercício dessa atribuição. Desta forma, em prestígio ao princípio da segurança jurídica, solicita-se a inclusão das seguintes disposições na cláusula 14.2.1 do contrato de concessão : 14.2.1. Os contratos celebrados entre a Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, serão regidos pelo direito privado, sem prejuízo da regulação incidente. 14.2.1.1. Os contratos de exploração portuária também deverão prever, quando da concessão do porto organizado, a forma de análise e aprovação dos pedidos de alteração contratual, especialmente nos casos de substituição de área decorrentes de empecilhos supervenientes	A Antaq agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Após a assinatura do contrato de concessão os pedidos de adaptação ou transferência de áreas serão negociados diretamente entre o concessionário e o explorador de área portuária, por meio de livre negociação, assim como a ocupação das demais áreas operacionais do porto.

288	Minuta de Contrato Concessão	14.2.2. As negociações com quaisquer Exploradores de Instalações Portuária destinadas à celebração de contratos para exploração de Instalações Portuárias deverão, obrigatoriamente, atender às regras previstas no Código de Conduta da Concessionária	Sugerimos um aprofundamento na abordagem do Código de Conduta, oferecendo pelo menos uma minuta a ser aprimorada pelo futuro concessionário. O material da consulta pública apresenta apenas diretrizes a serem seguidas pelo futuro concessionário, de forma que o Código de Conduta somente será desenvolvido e conhecido quando já for irreversível a decisão sobre quem será esse concessionário. Embora a ideia de que haja um manual de relacionamento entre os privados (concessionário, arrendatários e prestadores de serviços) seja boa, o nível de profundidade dessa iniciativa no edital é o aspecto mais subjetivo de toda a documentação. Os pontos mais sensíveis dizem respeito a evitar eventuais abusos de poder e tratamento discriminatório do futuro concessionário em relação aos atuais arrendatários, que fizeram seus investimentos na expectativa de direito de poderem ver renovados seus contratos por um período igual ao de suas respectivas licitações. Sugerimos que seja criado, para os atuais arrendatários, um mecanismo de direito de preferência na renovação de seus contratos, com a possibilidade de igualarem qualquer oferta de eventuais novos entrantes que os sucedessem quando do encerramento da primeira perna de seus contratos. Que sejam também contempladas regras de reequilíbrio de contrato similares às atuais praticadas pelo poder concedente, que podem dar transparência a essa metodologia, contribuindo para a elaboração desse Código de Conduta.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.
289	Minuta de Contrato Concessão	14.2.3.4. A Concessionária deverá ainda disponibilizar informações sobre os contratos vigentes de Exploradores de Instalações Portuárias tais como os respectivos titulares, objeto e prazo de vigência	A Minuta do Contrato de Concessão prevê na cláusula 14.2.3.4 que A Concessionária deverá ainda disponibilizar informações sobre os contratos vigentes de Exploradores de Instalações Portuárias tais como os respectivos titulares, objeto e prazo de vigência. Mais adiante, a cláusula 14.2.4 reforça que a pactuação das condições contratuais será livremente estabelecida entre concessionária e exploradores de infraestrutura portuária, que deverá obedecer, dentre outras, a seguinte condição mínima: 14.2.4.3. A remuneração da Concessionária deve ser definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, tais como nível de serviço, disponibilidade de facilidades e previsão de investimentos, dentre outros economicamente relevantes; Na sequência, o item 14.2.6 destaca a competência da ANTAQ para monitorar os preços praticados pela Concessionária e observar as práticas de mercado, . Considerando, por fim, que uma das diretrizes do setor portuário é a garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários; , bem como a liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. (artigo 3º, incisos II e VI da Lei n.º 12.815/2013, respectivamente), solicita-se incluir como uma das obrigações da concessionária a divulgação dos preços praticados com os exploradores portuários, sob pena de inviabilizar o amplo controle dos valores praticados entre a concessionária e os exploradores de infraestrutura portuária. Partindo destas premissas, sugere-se a alteração da cláusula 14.2.3.4 para a seguinte redação: 14.2.3.4. A Concessionária deverá ainda disponibilizar informações sobre os contratos vigentes de Exploradores de Instalações Portuárias tais como os respectivos titulares, objeto, prazo de vigência, obrigações de investimentos e valores cobrados do explorador da instalação portuária.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a Subcláusula em questão (agora 15.2.3.4) foi ajustada para prever a ampliação do rol de informações que devem ser divulgadas.
290	Minuta de Contrato Concessão	14.2.3.4. A Concessionária deverá ainda disponibilizar informações sobre os contratos vigentes de Exploradores de Instalações Portuárias tais como os respectivos titulares, objeto e prazo de vigência	A Minuta do Contrato de Concessão prevê na cláusula 14.2.3.4 que A Concessionária deverá ainda disponibilizar informações sobre os contratos vigentes de Exploradores de Instalações Portuárias tais como os respectivos titulares, objeto e prazo de vigência. Mais adiante, a cláusula 14.2.4 reforça que a pactuação das condições contratuais será livremente estabelecida entre concessionária e exploradores de infraestrutura portuária, que deverá obedecer, dentre outras, a seguinte condição mínima: 14.2.4.3. A remuneração da Concessionária deve ser definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, tais como nível de serviço, disponibilidade de facilidades e previsão de investimentos, dentre outros economicamente relevantes; Na sequência, o item 14.2.6 destaca a competência da ANTAQ para monitorar os preços praticados pela Concessionária e observar as práticas de mercado, . Considerando, por fim, que uma das diretrizes do setor portuário é a garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários; , bem como a liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. (artigo 3º, incisos II e VI da Lei n.º 12.815/2013, respectivamente), solicita-se incluir como uma das obrigações da concessionária a divulgação dos preços praticados com os exploradores portuários, a fim de viabilizar a supervisão do tratamento conferido pela concessionária a cada um dos exploradores de infraestrutura portuária, garantindo tratamento isonômico entre eles e um ambiente competitivo. Partindo destas premissas, sugere-se a alteração da cláusula 14.2.3.4 para a seguinte redação: 14.2.3.4. A Concessionária deverá ainda disponibilizar informações sobre os contratos vigentes de Exploradores de Instalações Portuárias tais como os respectivos titulares, objeto, prazo de vigência, obrigações de investimentos e valores cobrados do explorador da instalação portuária.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a Subcláusula em questão (agora 15.2.3.4) foi ajustada para prever a ampliação do rol de informações que devem ser divulgadas.
291	Minuta de Contrato Concessão	14.2.4.7. A Concessionária deverá estimular sempre que possível a competição intraporto, devendo evitar que, por meio da celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária, surja concentração de mercado com potencial prejuízo à	A cláusula 14.2.4.7 da minuta do contrato de concessão estabelece como uma das obrigações da futura concessionária estimular sempre que possível a competição intraporto, devendo evitar que, por meio da celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária, surja concentração de mercado com potencial prejuízo à concorrência e aos usuários. A cláusula 14.2.5, por sua vez, fixa o percentual de 40% do mercado relevante sobre um mesmo Grupo Econômico como apto a determinar que a Concessionária, nessa hipótese, promova oferta pública de novas áreas para diluir a possível concentração. Em que pese esse percentual tenha sido adotado em leilões mais recentes como parâmetro para restringir a participação de determinados players, é pertinente observar que fixar um percentual prévio em um contrato de concessão de longo prazo pode ser, no futuro, um sério limitador para a celebração de novos contratos de exploração de instalações, ceifando do certame potenciais participantes com capacidade de aumentar a competitividade pelo ativo portuário e contribuir para a eficiência e qualidade do Porto. Como destacado no próprio Relatório de Mercado da SPA, a postura mais correta para definição de mercado relevante deve ser realizada de maneira individual, levando em consideração as características da carga movimentada e do mercado envolvido, análise esta que deverá ser realizada pelo CADE e pela ANTAQ, partindo de informações que a concessionária deverá repassar acerca das áreas ocupadas naquele momento específico. Essa análise deverá levar em consideração ainda, de maneira particularizada, toda a cadeia logística envolvida para a movimentação daquela carga, em especial nos casos das cadeias verticalizadas, em que a elevação portuária é apenas uma das etapas indispensáveis para a exportação dos produtos brasileiros. A análise individualizada permitirá a fixação mais adequada de quais parâmetros serão considerados para que possa ser atestada a existência, ou não, de concentração de mercado e os possíveis prejuízos decorrentes. Partindo destas premissas, sugere-se a alteração das cláusulas 14.2.4.7 e 14.2.5 para a seguinte redação e a inclusão da cláusula 14.2.5.2.: 14.2.4.7. A Concessionária deverá estimular sempre que possível a competição intraporto, devendo evitar que, por meio da celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária, surja concentração de mercado com potencial prejuízo à concorrência e aos usuários, cabendo ao Poder Concedente, com auxílio da ANTAQ, sem prejuízo das competências do CADE, avaliar caso a caso a ocorrência de concentração e os eventuais prejuízos decorrentes. 14.2.5. Sem prejuízo das competências do CADE, caso a ANTAQ verifique a ocorrência de abuso de poder econômico ou competição imperfeita decorrentes de concentração de um dado mercado considerado relevante sobre um mesmo Grupo Econômico, o Poder Concedente determinará à Concessionária que promova oferta pública de novas áreas destinadas à implantação de Instalações Portuárias a fim de diluir a concentração de mercado. 14.2.5.1. O Poder Concedente deverá estabelecer diretrizes para a oferta pública de Instalações Portuárias que deverão ser observadas pela Concessionária. 14.2.5.2. Nos casos de cadeias verticalizadas não haverá restrição para a expansão das Instalações Portuárias ou para novas áreas destinadas ao atendimento das cargas operadas por essas.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a redação da cláusula 15.2.5 será ajustada para que a análise de concentração de mercado seja feita caso a caso a fim de justificar a determinação de oferta de novas áreas por parte do Poder Concedente. Além disso, visando mitigar riscos de eventual concentração horizontal de capacidade de movimentação por Grupos Econômicos com riscos à competição intraporto, serão incluídos no contrato de concessão critérios objetivos para que, ao negociar novos contratos ou aditivos aos contratos de uso de área e vier a se deparar com casos específicos de concentração, nos termos das Cláusulas 15.2.4.8, 15.2.4.9 e 15.2.4.10.

292	Minuta de Contrato Concessão	14.2.4.7. A Concessionária deverá estimular sempre que possível a competição intraporto, devendo evitar que, por meio da celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária, surja concentração de mercado com potencial prejuízo à	A cláusula 14.2.4.7 da minuta do contrato de concessão estabelece como uma das obrigações da futura concessionária estimular sempre que possível a competição intraporto, devendo evitar que, por meio da celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária, surja concentração de mercado com potencial prejuízo à concorrência e aos usuários. A cláusula 14.2.5, por sua vez, crava o percentual de 40% do mercado relevante sobre um mesmo Grupo Econômico como apto a determinar que a Concessionária, nesta hipótese, promova oferta pública de novas áreas para diluir a possível concentração. Em que pese este percentual tenha sido adotado em leilões mais recentes como parâmetro para restringir a participação de determinados players, é pertinente observar que fixar um percentual prévio em um contrato de concessão de longo prazo pode ser, no futuro, um sério limitador para a celebração de novos contratos de exploração de instalações, ceifando potenciais participantes com capacidade de aumentar a competitividade pelo ativo portuário. Como destacado no próprio Relatório de Mercado da SPA, a postura mais correta para definição de mercado relevante deve ser realizada de maneira individual, levando em consideração as características da carga movimentada e do mercado envolvido, análise esta que deverá ser realizada pelo CADE e pela ANTAQ, partindo de informações que a concessionária deverá repassar acerca das áreas ocupadas naquele momento específico. Essa análise deverá levar em consideração ainda, de maneira particularizada, toda a logística envolvida para a movimentação daquela carga, em especial nos casos das cadeias verticalizadas, em que a elevação portuária é apenas uma das etapas necessárias de toda a cadeia logística indispensável para a exportação dos produtos brasileiras, o que possibilitará a fixação mais adequada de quais parâmetros serão considerados para que possa ser atestada a existência, ou não, de concentração de mercado e os possíveis prejuízos decorrentes. Partindo destas premissas, sugere-se a alteração das cláusulas 14.2.4.7 e 14.2.5 para a seguinte redação e a inclusão da cláusula 14.2.5.2.: 14.2.4.7. A Concessionária deverá estimular sempre que possível a competição intraporto, devendo evitar que, por meio da celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária, surja concentração de mercado com potencial prejuízo à concorrência e aos usuários, ressalvada as hipóteses das cadeias verticalizadas, cabendo ao Poder Concedente, com auxílio da ANTAQ, sem prejuízo das competências do CADE, avaliar caso a caso a ocorrência de concentração e os eventuais prejuízos decorrentes. 14.2.5. Sem prejuízo das competências do CADE, caso a ANTAQ verifique a ocorrência de abuso de poder econômico ou competição imperfeita decorrentes de concentração de um dado mercado considerado relevante sobre um mesmo Grupo Econômico, o Poder Concedente determinará à Concessionária que promova oferta pública de novas áreas destinadas à implantação de Instalações Portuárias a fim de diluir a concentração de mercado. 14.2.5.1. O Poder Concedente deverá estabelecer diretrizes para a oferta pública de Instalações Portuárias que deverão ser observadas pela Concessionária. 14.2.5.2. Nos casos de cadeias verticalizadas não haverá restrição para a expansão das Instalações Portuárias ou para novas áreas destinadas ao atendimento das cargas operadas por estas.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a redação da cláusula 15.2.5 será ajustada para que a análise de concentração de mercado seja feita caso a caso a fim de justificar a determinação de oferta de novas áreas por parte do Poder Concedente. Além disso, visando mitigar riscos de eventual concentração horizontal de capacidade de movimentação por Grupos Econômicos com riscos à competição intraporto, serão incluídos no contrato de concessão critérios objetivos para que, ao negociar novos contratos ou aditivos aos contratos de uso de área e vier a se deparar com casos específicos de concentração, nos termos das Cláusulas 15.2.4.8, 15.2.4.9 e 15.2.4.10.
293	Minuta de Contrato Concessão	14.2.5. Sem prejuízo das competências do CADE, caso a ANTAQ verifique a ocorrência de abuso de poder econômico ou competição imperfeita decorrentes de concentração de um dado mercado considerado relevante de mais de 40% sobre um mesmo Grupo Econômico, o P	A Cláusula 14.2.5 da minuta do Contrato de Concessão da Administração do Porto Organizado de Santos dispõe que, in verbis: 14.2.5. Sem prejuízo das competências do CADE, caso a ANTAQ verifique a ocorrência de abuso de poder econômico ou competição imperfeita decorrentes de concentração de um dado mercado considerado relevante de mais de 40% sobre um mesmo Grupo Econômico, o Poder Concedente poderá determinar à Concessionária que promova oferta pública de novas áreas destinadas à implantação de Instalações Portuárias a fim de diluir a concentração de mercado. A despeito da louvável preocupação transmitida pela redação da Cláusula 14.2.5 quanto à ocorrência de eventuais abusos de poder econômico ou de concorrência imperfeita, o fato é que o parâmetro de participação de mercado utilizado está equivocado e em evidente conflito com o que dispõe o art. 36, §2º, da Lei Federal nº 12.529/2011. Nesse sentido: Art. 36, §2º, Lei Federal nº 12.529/2011 Presume-se posição dominante sempre que uma empresa ou grupo de empresas for capaz de alterar unilateral ou coordenadamente as condições de mercado ou quando controlar 20% (vinte por cento) ou mais do mercado relevante, podendo este percentual ser alterado pelo Cade para setores específicos da economia. A partir da leitura do dispositivo legal acima, conclui-se que: (i) há presunção de posição dominante de empresas e/ou de grupos econômicos, independentes ou, sob qualquer aspecto ou forma, coligados, quando estes agentes tiverem mais de 20% de participação em um determinado mercado relevante; e (ii) o referido percentual só pode ser, no limite, alterado pelo e. Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) em face de casos concretos, e, portanto, não de antemão, em tese, e de maneira arbitrária ou indistinta. Sendo assim, a redação da referida Cláusula 14.2.5 é equivocada, justamente, nos 2 (dois) aspectos ora em destaque. Em primeiro lugar, porque sugere participação de mercado superior a 40% para que possa ser verificado eventual abuso de poder econômico. Em segundo lugar, porque, respeitosamente, o ora Poder Concedente não é, diretamente, competente para deliberações sobre alteração de tal patamar. Com efeito, trata-se de patamar estabelecido por força de lei e que só pode ser alterado pelo e. CADE em face de casos concretos. Inclusive, é válido destacar que, muito recente, o e. CADE manifestou-se sobre tal tema e o Voto da então Conselheira-Relatora Paula Farani Azevedo Silveira foi enfático, especialmente, quanto à ausência de qualquer fundamento legal ou jurisprudencial para adoção do parâmetro de 40% para presunção de posição dominante: 154. Não se verifica, portanto, nenhum caso em que o parâmetro de presunção tenha sido superior a 30%, sendo adequado concluir que a referência técnica empregada por este Conselho na presunção estrutural de poder de mercado se ancora na legislação concorrencial e, em sua prática judicante, não excede o valor de 30% nos mercados de serviços portuários (grifos nossos). Por essas razões, é imperioso que a Cláusula 14.2.5 da minuta do Contrato de Concessão da Administração do Porto Organizado de Santos seja, em tal sentido, retificada para adequação do parâmetro de participação de mercado em tela - i.e., 20%. Além disso, há obscuridade sobre a forma como ocorrerá a eventual verificação, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), de ocorrência de eventuais abusos de poder econômico ou de concorrência imperfeita, sendo necessário esclarecer tal questão para que seja mitigada qualquer insegurança jurídica quanto a tal ponto. 1. http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%20101/Minuta_de_Contrato_Concessao_SSZ_Limpa.pdf . Acesso em 24 de fev. de 2021. 2. https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?HJ7F4wnlPj2Y8B7Bj80h1lSkjh7ohC8yMfhLoDBLdbbhSvGDoVSCYiVC1WLSxerfmx40mff2ZA6zs95lf1HD6p7RJ_NXq9vA3wC11ccypEcpaqboFtregeEUPj2d_sJH . Acesso em 24 de fev. de 2022.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a redação da cláusula 15.2.5 será ajustada para que a análise de concentração de mercado seja feita caso a caso a fim de justificar a determinação de oferta de novas áreas por parte do Poder Concedente. Além disso, visando mitigar riscos de eventual concentração horizontal de capacidade de movimentação por Grupos Econômicos com riscos à competição intraporto, serão incluídos no contrato de concessão critérios objetivos para que, ao negociar novos contratos ou aditivos aos contratos de uso de área e vier a se deparar com casos específicos de concentração, nos termos das Cláusulas 15.2.4.8, 15.2.4.9 e 15.2.4.10.
294	Minuta de Contrato Concessão	14.2.6. A ANTAQ poderá monitorar os Preços praticados pela Concessionária e observar as práticas de mercado, ficando a seu critério a comparação com preços praticados em outros portos no Brasil e no exterior, bem como a análise	A minuta do contrato de concessão prevê como uma das obrigações da Concessionária Revisar e publicar o REP, em acordo com as diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária , o qual, por sua vez, destaca que o Regulamento de Exploração do Porto deverá prever os critérios e regras para atracação de navios, avaliando as prioridades de atracação, plano de amarração e todos os critérios para operação, do fundeio até o cais. (p. 19) Atualmente está em vigor a NAP.SUPOP.OPR.004, de 30 de setembro de 2021, que revogou a Resolução DIPRE n. 150.2020 e determina as normas para atracação de navios no Porto de Santos. Essa normal, além de prever as ordens de atracação (Imediata, Preferencial, Prioritária ou Sequencial), leva em consideração o calado operacional do berço atrelado à maré (baixa-mar ou preamar). Em que pese este regulamento atender adequadamente a maioria das necessidades dos terminais que utilizam a infraestrutura de acostagem, algumas premissas devem ser revistas, notadamente a atracação/desatracação dos navios graneleiros, cujos navios não podem operar em períodos de chuva, o que reduz consideravelmente as janelas de oportunidades para carga e descarga desta mercadoria. Por esta razão, entende-se que este tipo de embarque deve ser considerado em primeira chamada, seja na atracação, seja na desatracação. Diante dessa realidade, e considerando que a Concessionária deverá estabelecer o novo Regulamento de Exploração do Porto - REP, solicita-se que o novo REP: (i) continue mantendo a ordem de prioridade prevista no atual regulamento e (ii) preveja a prioridade para carga/descarga de navios graneleiros, os quais deverão atracar em primeira chamada.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição não será acatada. Esclarece ainda que o REP atual, bem como demais instrumentos normativos permanecerão vigentes ao início da concessão. Sua revisão deverá ser pautada na definição de regras de funcionamento que permitam condições para o eficiente desempenho das atividades portuárias, a melhor utilização das instalações e equipamentos portuários, o estímulo à concorrência na prestação de serviços portuários e o zelo pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental. O procedimento para a atualização do regulamento, descrito no Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária, prevê a comunicação prévia à ANTAQ e ao Poder Concedente, que garantirão governança necessária para mitigar alterações com disparidades técnicas que possam impactar negativamente no atual nível de serviço da Autoridade Portuária.

295	Minuta de Contrato Concessão	14.2.6. A ANTAQ poderá monitorar os Preços praticados pela Concessionária e observar as práticas de mercado, ficando a seu critério a comparação com preços praticados em outros portos no Brasil e no exterior, bem como a análise	A atuação da ANTAQ na execução do contrato de concessão será compreendida, em resumo, por atividades de fiscalização, monitoramento e de resolução de controvérsias. A ANTAQ também poderá monitorar os preços praticados pelo futuro Concessionário e, caso verifique a ocorrência de abuso de poder de mercado, a ANTAQ poderá estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das instalações portuárias, incluindo receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica. A Agência também pode intervir nos processos de negociação caso a Concessionária se recuse a promover negociação ou sejam identificados indícios de abusividade e deverá analisar as propostas de alteração dos valores das tarifas portuárias. Diante das obrigações atribuídas ao futuro Concessionário na minuta do contrato de concessão, entende-se que o futuro Concessionário terá autonomia para editar regras sobre a organização e administração do Porto sem a submissão prévia à ANTAQ, até para se evitar eventual dupla fiscalização (da ANTAQ sobre a concessionária e arrendatários e desta sobre todos os arrendatários). No entanto, considerando que a minuta do contrato de concessão prevê expressamente que o Concessionário deverá sempre observar as normas da ANTAQ, pede-se que seja confirmado se esse entendimento está correto.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a Concessionária terá autonomia para a elaboração e propositura do REP e do PDZ, devendo, contudo, submeter-se às regras contratuais e regulamentares que estabelecem deveres de informação e condicionamentos à aprovação desses documentos.
296	Minuta de Contrato Concessão	14.2.6. A ANTAQ poderá monitorar os Preços praticados pela Concessionária e observar as práticas de mercado, ficando a seu critério a comparação com preços praticados em outros portos no Brasil e no exterior, bem como a análise	Finalmente, sobre a ANTAQ, no contrato há a previsão de que a agência reguladora poderá monitorar os preços praticados pela concessionária e observar as práticas de mercado, ficando a seu critério a comparação com outros portos do Brasil e exterior. A FIESP considera que na qualidade de Agência Reguladora, a ANTAQ DEVERÁ (e não poderá) monitorar os preços, realizar e publicar análises comparativas, de maneira a garantir eficiência e evitar abusos contra os usuários.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma será acatada.
297	Minuta de Contrato Concessão	14.2.6. A ANTAQ poderá monitorar os Preços praticados pela Concessionária e observar as práticas de mercado, ficando a seu critério a comparação com preços praticados em outros portos no Brasil e no exterior, bem como a análise	A ABRATEC entende que a cl. 14.2.6 da minuta de contrato de concessão tem o condão de desincentivar a inovação, eficiência e competitividade do setor. Afinal, propõe-se uma comparação com demais portos do país (inseridos em realidade completamente diferente da realidade de Santos) e análise dos preços com base em custos. Primeiramente, cada Porto Organizado está inserido em um contexto geográfico e social, com diversos tamanhos e cargas movimentadas. Ou seja, cada Porto Organizado possui suas peculiaridades, o que afasta a assertividade de uma comparação de preços entre eles, como propõe a r. cláusula. Ademais, a redação da cláusula traz o monopólio como forma mais adequada de solucionar supostas ineficiências do setor. Isso porque não busca aumentar a concorrência por meio de políticas que gerem maior segurança jurídica e um mercado atrativo para investimentos privados, mas sim regular o que mais traz incentivo à concorrência e à eficiência, o lucro. A partir do momento que a abusividade se atrela aos custos, há intervenção na política comercial da empresa, que não mais terá incentivos para reduzir as despesas, pois incorreria em abuso pelo valor do serviço cobrado. A longo prazo, a medida da Agência geraria estagnação da eficiência das companhias. Sobre isso, o Banco Mundial fez um teste em diversos países, implementando reformas de incentivo à concorrência. Entre elas, eliminou intervenções governamentais que aumentavam os custos de competição, como controle de preços e de variáveis que recrudescem os riscos de mercado. Vê-se, então, que a metodologia por custos ocasiona em descumprimentos de ditame legal presente no art. 3º, Lei 12.815/13. A fim de que se evite interpretação dissonante, sugere-se a inclusão de parágrafo único na cláusula em questão: A comparação servirá somente de suporte para estudos regulatórios e não implicará em imposição ou tabelamento de preços .	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto a Subcláusula em referência apenas reflete uma competência da Agência que já faz parte de suas atribuições legais, nos termos do art. 27, inc. I, da Lei 10.233/2001.
298	Minuta de Contrato Concessão	14.2.6. A ANTAQ poderá monitorar os Preços praticados pela Concessionária e observar as práticas de mercado, ficando a seu critério a comparação com preços praticados em outros portos no Brasil e no exterior, bem como a análise	Como esclarecido nas Audiências Públicas, o controle de preços se refere única e exclusivamente às questões tarifárias e não abrangem os preços praticados pelos terminais, que seguem atuando com a liberdade de preços, salvo em casos de abusividade, como já regulado atualmente. Neste sentido, as cláusulas referentes ao monitoramento de regulação de preços, em especial, as cláusulas 14.2.6 e 14.2.7 do contrato de concessão, deveriam ser claras para que a aplicação do monitoramento recaia tão somente sobre as tarifas e não à utilização das Instalações Portuárias. Sugere-se, a adoção das seguintes redações: 14.2.6 - A ANTAQ poderá monitorar os Preços tarifários praticados pela Concessionária e observar as práticas de mercado, ficando a seu critério a comparação com preços praticados em outros portos no Brasil e no exterior, que possuam as características semelhantes, levando-se em consideração as movimentações efetuadas no Porto concessionado, bem como a análise dos custos relativos à utilização das Instalações Portuárias. 14.2.7 - Em caso de descumprimento do disposto nesta Cláusula ou de verificação de abuso de poder de mercado, a ANTAQ poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos Preços tarifários, incluindo receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica, sendo que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, não se confundindo a utilização das Instalações Portuárias, com os preços praticados pelos exploradores das Instalações Portuárias, que permanecem no regime de liberdade de preços.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto o monitoramento de preços, inclusive, daqueles referentes à exploração de instalações portuárias é medida essencial para que se possa avaliar o cometimento de eventuais abusos por parte da Concessionária em face de exploradores de instalações portuárias.

299	Minuta de Contrato Concessão	14.2.7. Em caso de descumprimento do disposto nesta Cláusula ou de verificação de abuso de poder de mercado, a ANTAQ poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos Preços relativos à utilização das Instalações	A ABRATEC entende que a cl. 14.2.7 tem o condão trazer interpretação que possa ferir ditames constitucionais (arts. 1º, inc. IV, e 170, inc. IV), legais (arts. 43 e 45, Lei 10.233/01, art. 3º, Lei 12.815/13, art. 2º, Lei 13.874/19) e normativos (art. 6º, RN 34 e art. 20, RN 3274), gerando distorção nas operações portuárias. Isso porque, da forma como foi apresentada, pode-se interpretar que a Antaq tem a prerrogativa de estabelecer a regulação de preços praticados pelas Instalações Portuárias. A Associação entende que não é esse o intuito do modelo apresentado, pois os terminais portuários estão inseridos em mercado de liberdade de preços, como previsto normativamente, e já tiveram os seus contratos previamente firmados. Ou seja, os detentores dos contratos de uso de área seriam prejudicados pelo Contrato de Concessão, alheio ao instrumento já firmado. A Constituição estabelece em seu artigo 1º e 170 acerca da proteção à livre iniciativa. Na mesma linha, a Lei nº 10.233/01, Lei nº 12.815/13, Lei nº 13.874/19, Decreto 8.033/13, RN 34 e RN 3274 preconizam sobre a liberdade de preços como horizonte no exercício da atividade econômica portuária. Ocorre que regulação de preços das instalações portuárias tende a descumprir esse princípio, pois importa em intervenção não subsidiária do Estado (prevista no art. 2º, inc. III, Lei nº 13.874/19), e viola a liberdade de negociação das companhias. Vê-se, então que a limitação de precificação é medida extrema, que somente deve ser estabelecida de maneira pontual e temporária após exaurimento das diversas outras possibilidades de regulação, como, a título de exemplo, a mediação entre as partes, a aplicação de multa, a arbitragem e a celebração de TAC. Nessa linha, sugere-se a reformulação da redação para excluir a possibilidade de regulação dos preços das instalações portuárias como primeira opção e acrescentar que a regulação de preços seria possível apenas em relação à cobrança pela Concessionária.	A ANTAQ agradece sua contribuição e esclarece que o preço cobrado pela utilização de instalações portuárias refere-se aos preços cobrados pela Concessionária de exploradores de instalações portuárias. Não obstante, fica ressalvada a competência da Agência para estabelecer regulação econômica sobre preços de terminais portuários dentro de Portos Organizados nos casos que forem identificadas falhas de mercado que justifiquem tal medida.
300	Minuta de Contrato Concessão	14.2.7. Em caso de descumprimento do disposto nesta Cláusula ou de verificação de abuso de poder de mercado, a ANTAQ poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos Preços relativos à utilização das Instalações Portuárias, incluindo receita máxima o	Ao estabelecer a estrutura da remuneração tarifária da futura Concessionária, o Contrato de Concessão prevê modelo regulatório que combina regulação ex-ante e regulação ex-post. Caso haja alguma conduta da Concessionária que, por meio dos valores tarifários, viole as diretrizes contratuais, como o não atendimento ao Limite de Dispersão Tarifária ou prática de Tarifas Portuárias distintas entre Usuários sem que haja critérios objetivos de justificação, a ANTAQ, com base na regulação ex-post, terá a prerrogativa de coibir tal conduta mediante processo administrativo sancionatório. De outro lado, as Receitas Não Tarifárias da Concessionária, que são provenientes da exploração indireta de Instalações Portuárias, Áreas Não Afetas às Operações Portuárias e outras atividades não remuneradas por Tarifas Portuárias, estarão sujeitas somente à citada regulação ex-post. Dessa forma, o texto atual indica que a futura Concessionária poderá estabelecer livremente os preços de tais serviços e atividades, não havendo limites máximos (caps) sobre valores, nem sobre receita a ser auferida. A cláusula 20 do Contrato de Concessão estabelece parâmetros que deverão ser seguidos pela futura Concessionária na definição dos valores tarifários. A tabela com as Tarifas Portuárias deverá ser publicada na internet, com acesso irrestrito (cláusula 20.4.3). Eventual proposta de alteração dos valores deverá ser submetida à ANTAQ com antecedência de 90 (noventa) dias ao início da sua vigência e publicadas em até 60 (sessenta) dias antes de sua vigência. Entretanto, vale ressaltar que essa submissão terá o objetivo de mera ciência à ANTAQ. Não haverá qualquer obrigação de aval prévio da Agência para que as alterações tarifárias entre em vigor, a despeito da cláusula 20.4.5 estabelecer a prerrogativa da ANTAQ suspender a implementação dessas mudanças caso sejam constatadas contrariedades aos dispositivos contratuais da Concessão e/ou prejuízo potencial aos Usuários. Esse regramento pode resultar na prática de condutas de abuso de poder econômico pela Concessionária, como discriminação injustificada de usuários que são correntes dentro do mesmo mercado relevante. Além disso, a nova estrutura tarifária aprovada em dezembro de 2021 pela ANTAQ pode aumentar os custos incorridos pelos arrendatários nas operações portuárias, podendo inviabilizar a realização de determinados investimentos e/ou impedir o pleno desenvolvimento das atividades de exploração de Instalações Portuárias. Dito isso, sugerimos as seguintes modificações nos documentos editacionais: - Regulamentação das medidas que poderão ser adotadas pela ANTAQ na coibição de eventuais condutas de abuso de poder econômico pela futura Concessionária; - Mudança na redação da cláusula 14.2.7, a fim de incluir a possibilidade de que Exploradores de Instalações Portuárias apresentem à ANTAQ requerimento de aplicação de regulação ex ante sobre os preços cobrados pela utilização de Instalações Portuárias: 14.2.7. Em caso de descumprimento do disposto nesta Cláusula ou de verificação de abuso de poder de mercado, a ANTAQ poderá, a qualquer tempo, de ofício ou mediante requerimento de Explorador de Instalações Portuárias, estabelecer a regulação dos Preços relativos à utilização das Instalações Portuárias, incluindo receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica, sendo que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. - Mudança da redação do item 2.9 do Anexo 3 do Contrato de Concessão para (i) permitir a participação de usuários e exploradores de instalações portuárias em processo de alteração das Tarifas Portuárias; e (ii) estabelecer a obrigatoriedade de anuência prévia da ANTAQ para a implementação de alterações nas Tarifas Portuárias: 2.9. As propostas de alteração das Tarifas Portuárias deverão ser submetidas à consulta aos Usuários e aos Exploradores de Instalação Portuária com, no mínimo, 30 (trinta) dias de duração, sendo posteriormente submetida à anuência prévia. A proposta de alteração das Tarifas entrará em vigor em 90 (noventa) dias após a aprovação da ANTAQ, devendo ser publicada com antecedência de 60 (sessenta) dias do início da sua vigência, inclusive quando se tratar de: - Mudança na redação da cláusula 20.6 da Minuta de Contrato de concessão, a fim de estabelecer a obrigatoriedade de consulta prévia aos Usuários e aos Exploradores de Instalações Portuárias em procedimento cujo objeto seja a adaptação do Contrato de Concessão a mudança de estrutura tarifária instituída por lei ou ato normativo da ANTAQ: 20.6. Qualquer alteração na estrutura do sistema tarifário decorrente de lei ou de norma editada pela ANTAQ será refletida no presente Contrato de Concessão, assegurado o equilíbrio econômico-financeiro e a realização de consulta prévia aos Usuários e aos Exploradores de Instalação Portuária com duração mínima de 30 (trinta) dias.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto só é admitida a segmentação conforme critérios objetivos, dentro das regras previstas no Anexo 3, de modo que não seria possível à concessionária discriminar usuários que compitam entre si no mesmo mercado relevante e realizem operações em condições semelhantes. Além disso, a Antaq deve aprovar previamente os reajustes anuais da tarifa-teto média da concessionária dos serviços sujeitos à regulação ex-ante, o que não se confunde com as alterações em torno da tarifa-teto média que podem ser realizadas pela concessionária dentro do limite de dispersão estabelecido, observadas as condições de prévia divulgação e regras de segmentação. Por fim, conforme a subcláusula 2.10. do Anexo 3, caso a ANTAQ verifique a possibilidade de materialização de condutas ou cobranças abusivas na fixação de Tarifas Portuárias, poderá adotar medidas, inclusive de caráter cautelar, para impedir sua ocorrência.
301	Minuta de Contrato Concessão	14.2.7. Em caso de descumprimento do disposto nesta Cláusula ou de verificação de abuso de poder de mercado, a ANTAQ poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos Preços relativos à utilização das Instalações	Justificativa: A apuração de conduta abusiva pela ANTAQ, que poderá culminar no estabelecimento de regulação de preços referentes à utilização das instalações portuárias, deverá ocorrer mediante a instauração de processo administrativo com direito a ampla defesa e contraditório à Concessionária, para que a ela seja facultada a oportunidade de justificação de suas práticas comerciais eventualmente questionadas pela Agência. Contribuição: Sugestão de alteração: Alteração da Cláusula 14.2.7 da Minuta de Contrato de Concessão. A ANTAQ poderá estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das instalações portuárias para remediar conduta abusiva da Concessionária ao descumprir o quanto previsto na subcláusula.14.2.7, mediante a instauração de processo administrativo para apuração da conduta abusiva, assegurados à Concessionária o contraditório e a ampla defesa.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que ela não será acatada. A atuação da Antaq é guiada pela legislação que lhe é aplicável, dentre elas, a Lei de Processo Administrativo (Lei 9.784/1999). O art. 2º da referida Lei estabelece que a administração pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, ampla defesa e contraditório, que deverão ser seguidos pela Agência, tornando desnecessária a alteração proposta.

302	Minuta de Contrato Concessão	14.2.9.5. Caso identificado indícios de abusividade por parte da Concessionária, a ANTAQ instaurará o devido processo administrativo, que, caso inexistam razões técnicas e idôneas que fundamentem a recusa em contratar pela Concessionária	Exigência pela ANTAQ para a contratação de terceiros pela Concessionária Proposta: Modificação das cláusulas 14.29.1 e 14.2.9.5 do contrato de concessão. Justificativa: O contrato de concessão estabelece parâmetros sobre a ocupação e utilização das instalações portuárias em sua cláusula 14.2.9 e anexo 1. Dentre as regras estabelecidas, determina que caso o indicador de disponibilidade de áreas operacionais esteja abaixo do nível mínimo estabelecido, a ANTAQ poderá determinar que a Concessionária promova uma chamada pública de ofertas por terceiros interessados em explorar as instalações portuárias que estejam ociosas (cl. 14.2.9.1). Ocorre que a previsão não prevê a manifestação prévia da Concessionária sobre a imposição da medida, o que é indispensável para garantir a adequada gestão da concessão e da prestação dos serviços públicos aos usuários. Isto porque é necessário que a ANTAQ compreenda se, por exemplo, existem outros planos, destinações e negociações previstos ou em trâmite nos planos da Concessionária para tais instalações. A abertura de processo administrativo e avaliação das razões da Concessionária está prevista apenas na cláusula 14.2.9.5 e nos parece tardia, já que é possível a imposição de chamada pública e consequente gasto de recursos tanto da ANTAQ, dos interessados e da Concessionária de forma desnecessária. Sobre a cláusula 14.2.9.5, entendemos também que não é adequada a possibilidade de aplicação de sanções com fundamento em indícios, devendo eventuais condutas da Concessionária serem comprovadas no âmbito do respectivo processo administrativo. Portanto, recomenda-se a modificação das cláusulas 14.2.9.1 e 14.2.9.5 do contrato de concessão. Redação atual: 14.2.9.1. Caso o Indicador de Disponibilidade de Áreas Operacionais previsto no Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária esteja abaixo do nível mínimo estabelecido, a ANTAQ poderá determinar que a Concessionária promova uma chamada pública de ofertas por terceiros interessados em explorar as Instalações Portuárias que estejam ociosas. Redação proposta: 14.2.9.1. Caso o Indicador de Disponibilidade de Áreas Operacionais previsto no Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária esteja abaixo do nível mínimo estabelecido, a ANTAQ poderá, após instauração do devido processo administrativo, manifestação da Concessionária e apenas caso inexistam razões técnicas e idôneas que fundamentem a recusa em contratar pela Concessionária, determinar que a Concessionária promova uma chamada pública de ofertas por terceiros interessados em explorar as Instalações Portuárias que estejam ociosas. Redação atual: 14.2.9.5. Caso identificado indícios de abusividade por parte da Concessionária, a ANTAQ instaurará o devido processo administrativo, que, caso inexistam razões técnicas e idôneas que fundamentem a recusa em contratar pela Concessionária, poderá resultar em sanção à Concessionária e/ou na determinação de que esta contrate o terceiro interessado. Redação proposta: 14.2.9.5. Caso comprovada conduta abusiva por parte da Concessionária no âmbito processo administrativo objeto do item 14.2.9.1, a ANTAQ instaurará poderá aplicar sanção à Concessionária nos termos da Cláusula 28.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que ela não será acatada. A atuação da Antaq é guiada pela legislação que lhe é aplicável, dentre elas, a Lei de Processo Administrativo (Lei 9.784/1999). As determinações feitas pela Agência, portanto, serão precedidas do devido processo administrativo, o qual deverá obedecer aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência, conforme elencado no art. 2º da referida Lei, tornando desnecessária a alteração das subcláusulas mencionadas.
303	Minuta de Contrato Concessão	14.3.2. O prazo de vigência dos contratos não poderá ultrapassar o prazo de vigência do Contrato de Concessão, salvo nos casos em que o prazo remanescente da Concessão não seja suficiente para garantir a viabilidade	A ABRATEC entende que a redação da Cl. 14.3.2 merece ser revista, de modo a se adequar à legislação vigente, o Decreto nº 8.033. O administrador estabeleceu uma restrição antes inexistente quanto à celebração de contratos em prazo superior ao de vigência do contrato de concessão: nos casos em que o prazo remanescente da Concessão não seja suficiente para garantir a viabilidade econômica ao empreendimento. Entende-se que esse dispositivo contraria o art. 20, §2º, do D. 8.033, com a seguinte redação: Os contratos celebrados entre concessionária e terceiros terão sua vigência máxima limitada ao prazo previsto para a concessão, ressalvados os casos em que houver expressa autorização do poder concedente para a celebração de contrato cujo prazo de vigência ultrapasse o período de concessão. Ou seja, o dispositivo do Decreto aponta que a exceção à celebração de contratos com prazo superior ao da vigência do contrato de concessão se dá após análise do caso concreto e autorização do poder concedente. Não há qualquer outra restrição. Nesse sentido, onde o legislador não aplicou restrição não cabe ao administrador fazê-lo. Por isso, recomenda-se retirar a restrição indevida de justificativa para extensão do prazo além da vigência da concessão, aplicando o exato texto do dispositivo legal.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que ela não será acatada. Necessário esclarecer que o Decreto nº 8.033/2013 conferiu discricionariedade ao administrador para definir critérios dotados de racionalidade e devidamente motivados para justificar a extensão do prazo dos contratos celebrados entre a concessionária e terceiros para além do prazo da concessão. Assim, a previsão da subcláusula 15.3.2 do Contrato de Concessão mostra-se adequada.
304	Minuta de Contrato Concessão	15. Ativos de Saneamento Básico	Ativos de saneamento básico Proposta: Disponibilização de documentação técnica e explicativa sobre os ativos de saneamento básico da concessão. Justificativa: O contrato de concessão determina que a Concessionária poderá optar por manter a operação, diretamente ou mediante contratação de terceiros, de ativos de saneamento básico existentes no Porto Organizado, podendo desenvolver serviços acessórios relacionadas a estes ativos, bem como pactuar livremente com os usuários a sua prestação e se conectar à rede municipal de saneamento básico. Para a avaliação da cláusula 15 do contrato de concessão é necessária a compreensão técnica dos potenciais passivos relacionados à operação de saneamento básico dentro do Porto Organizado, com a disponibilização de documentação técnica e explicativa.	A ANTAQ agradece sua contribuição e esclarece que a operação dos ativos de saneamento básico não apresenta nenhuma condição adversa ou passivo, ainda, a documentação necessária para avaliação detalhada do ativo será disponibilizada em etapa de data room.
305	Minuta de Contrato Concessão	15.1. A Concessionária poderá optar por manter a operação, diretamente ou mediante contratação de terceiros, de ativos de saneamento básico existentes no Porto Organizado que estejam sendo por si operados na Data de Eficácia, podendo desenvolver Serviços	Segundo a minuta do contrato, a concessionária também poderá optar por desativar, alienar, desmobilizar ou doar aos entes titulares do serviço público de saneamento na região os ativos de saneamento e dar destinação diversas às áreas onde estão instalados, bem como poderá se conectar à rede municipal de saneamento básico. A FIESP destaca que saneamento e operação portuária são serviços distintos. A responsabilidade da companhia de saneamento vai até o ponto de conexão da infraestrutura portuária. Assim, será atribuição da concessionária portuária cuidar das instalações internas. É necessário que o poder concedente esclareça, previamente ao leilão, as competências das instalações de saneamento dentro do Porto Organizado. De acordo com o PDZ de 2019, no item Reestruturação do Sistema de Esgotamento Sanitário do Porto Organizado, a própria autoridade portuária, à época CODESP, demonstra sua inquietação a esse respeito, envolvendo o abastecimento de água potável e a coleta e afastamento de esgotos sanitários. De acordo com o documento, a distribuição de água que é destinada ao consumo próprio da concessionária e aos arrendatários é de responsabilidade da autoridade portuária. De acordo com esse documento, há prementes necessidades de investimentos no setor, uma vez que os serviços são prestados com apropriação do consumo através de micromedição, sendo que nas edificações próprias da CODESP e nas de uso público esta medição não é feita. Além disso, a forma como o sistema é operado, bem como sua infraestrutura, são descritos como insatisfatórios. Há relatos de diversas deficiências da rede interna de distribuição, que provocam a redução da pressão disponível e comprometem a qualidade da água distribuída. Além disso, a existência de tubulações muito antigas, com diâmetros fora de padrão, dificulta e retarda as atividades de manutenção em caso de vazamentos. Em determinados pontos da rede de distribuição interna, a corrosão das paredes da tubulação provoca coloração avermelhada na água. Esta condição inibe o consumo da água, exigindo que se faça o descarte de grande volume para a limpeza da tubulação até que a água se apresente com aspectos visuais satisfatórios para sua utilização. Além disso, a ineficiência é agravada pela idade avançada e o tipo de material da rede de distribuição, a qual preserva cerca de 85% das tubulações em ferro fundido e galvanizado. Assim, não é possível avaliar com precisão os índices de perda na rede interna e, principalmente, fazer uma identificação dos tipos de perdas. O PDZ também informa que o Sistema de Esgotos Sanitários existente no Porto de Santos atende, atualmente, pouco mais de 30% da extensão territorial da margem direita (...). Lançando na rede pública da SABESP os efluentes coletados na área interna do Porto, o sistema existente possui cobertura limitada e apresenta deficiências estruturais e operacionais, restringindo-se, basicamente, à rede coletora e a uma estação elevatória. Com base nessa estrutura, apresentada pelo próprio PDZ do Complexo Portuário de Santos, a concessionária não pode se furtar à realização dos investimentos na modernização e ampliação do sistema, fundamentais para o pleno funcionamento do porto. Tanto o edital quanto o contrato não podem deixar em aberto, ou a critério do futuro concessionário, a opção por desativar, alienar, desmobilizar ou doar aos entes titulares do serviço público de saneamento. Além disso, há que ser considerado o volume de detritos gerados no porto. A depender desse volume, é possível que seja o caso de incluir a implantação de uma estação de tratamento de efluentes. Outro ponto importante é a responsabilização do lixo dos navios e da água de lastro que precisam de tratamento adequado antes de serem descartados e isso deve ser uma responsabilidade operacional e não foi considerado no contato. Portanto, a transferência de ativos e/ou de titularidade do sistema de saneamento deve respeitar a legislação vigente, de tal forma que não haja desabastecimentos ao porto, bem como, impactos negativos para o meio ambiente ou para a população de Santos. Para tanto, é imprescindível que o Edital determine previamente ao leilão, (i) a competência para a operação do sistema de saneamento do Porto e (ii) os investimentos necessários para a correta prestação de serviços de abastecimento de água e tratamento de efluentes, já identificados no atual PDZ.	A ANTAQ agradece sua contribuição e esclarece que o fornecimento de serviços de saneamento básico não competem à Autoridade Portuária como atividade finalística, logo será facultada a manutenção da operacionalização de tais ativos à futura Concessionária como potencial de receitas acessórias. No caso de descontinuidade do sistema, a Concessionária deverá estruturar um plano de transição junto aos seus Usuários e demais interessados de maneira que não haja interrupção destes serviços.
306	Minuta de Contrato Concessão	16. Deveres da Concessionária	Mesmo sendo vedada ao concessionário a exploração direta das instalações portuárias, a exploração indireta pode trazer conflitos de interesse. Em um cenário de comércio e acordos globalizados, os controladores diretos ou indiretos podem ter interesses na exploração portuárias, o que pode fazer com que o concessionário celebre contratos que possam se mostrar mais vantajosos, trazendo uma assimetria às negociações com outros usuários. Para contribuir com a transparência de todo processo da concessão e mesmo após a licitação, deveria se exigir do concessionário, sempre que este celebrar contratos com novos usuários e/ou exploradores de instalações, uma Declaração de que tal usuário e/ou exploradores de instalações portuárias não possuem direta ou indiretamente, a qualidade de parte relacionada, dentro do conceito do direito societário, reputando-se como grave, informações inverídicas, passível de punição pecuniária e cancelamento de qualquer instrumento que tenha sido pactuado. Neste sentido, sugere-se acrescentar o inciso 16.6.2.5 - Emitir Declaração de que novos usuários e/ou exploradores de instalações portuárias não possuem direta ou indiretamente, a qualidade de parte relacionada, assim definida no direito societário brasileiro, reputando-se como grave, informações inverídicas, passível de punição pecuniária e cancelamento de qualquer instrumento que tenha sido pactuado, devendo a Declaração ser publicada no sítio eletrônico da Concessionária.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que não será acatada. Entende-se que os mecanismos de governança corporativa e as políticas de transações com Partes Relacionadas previstas na cláusula 17.7 do contrato já são suficientes para mitigar possíveis conflitos de interesse.

307	Minuta de Contrato Concessão	16. Deveres da Concessionária	<p>No âmbito dos deveres da Concessionária e de seus acionistas, a cláusula 16.6.3 estabelece que eles não poderão, diretamente ou por meio de outras sociedades, possuir participação, ainda que minoritária, no capital social de:  Exploradores de Instalações Portuárias;  Titulares de contratos de arrendamento no Porto;  Titulares de contrato de transição no Porto;  Titulares de contrato de adesão para exploração de TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no Plano Mestre do Porto Organizado;  Armadores;  Transportadores Marítimos;  Operadores Portuários pré-qualificados para operar no Porto;  Titulares de contratos de concessão ou subconcessão de ferrovias que, diretamente ou mediante direito de passagem, se interconectem com o Porto; e  Os respectivos Grupos Econômicos de qualquer das empresas previamente mencionadas. Em sentido semelhante, a Concessionária e seus acionistas deverão garantir que os agentes econômicos mencionados nos tópicos acima não possuam (cláusula 16.6.2):  Participação individual superior a 15% do capital social da Concessionária;  Participação conjunta superior a 40% do capital social da Concessionária;  Participação individual ou conjuntamente, por meio de acordo de acionistas, do grupo de controle societário da Concessionária; ou  Poderes de veto para deliberações sociais da Concessionária sobre: (i) celebração ou aditamento de contratos com Exploradores de Instalação Portuária e titulares de contrato de adesão para exploração de TUP que utilizem o canal de navegação do Porto Organizado; (ii) assuntos relacionados a elaboração, alteração e atualização do PDZ do Porto Organizado; (iii) assuntos relacionados à Proposta Apoiada; (iv) quaisquer outras matérias que consubstanciem uma situação que configure potencial conflito de interesses entre a sua posição de acionista e eventual posição, sua ou de empresas de seu Grupo Econômico, como contraparte da Concessionária. Além disso, no relacionamento com suas Partes Relacionadas, a Concessionária deverá se abster de celebrar contratos com os agentes econômicos mencionados no rol presente no início deste tópico (exceção feita aos armadores e transportadores marítimos) que atendam a um dos seguintes requisitos (cláusula 16.7.4):  Participação individual superior a 15% do capital social da Concessionária;  Em conjunto com outra pessoa que se enquadra no citado rol de agentes econômicos (exceção feita aos armadores e transportadores marítimos), participação superior a 40% do capital social da Concessionária;  Participação, por meio de acordo de acionista ou documento congênere, do grupo de controle da Concessionária; ou  Participação em seu capital social, pessoa que detenha, direta ou indiretamente, participação superior a 15% e que seja integrante do Grupo Econômico da Concessionária. Entretanto, além da necessidade de alguns aprimoramentos na redação para alinhar a aplicabilidade das três cláusulas contratuais citadas (16.6.2, 16.6.3 e 16.7.4), observa-se que é necessário o aprimoramento dessas restrições a concentrações verticais na exploração de instalações portuárias, a fim de abarcar situações concretas que tratem de concessão com quadro acionário pulverizado e de fundos de investimentos. Caso contrário, a Concessão poderá apresentar brechas que permitirão concentrações econômicas com potencial de prejudicar os demais agentes econômicos atuantes no Porto de Santos. Isso se torna ainda mais sensível na medida em que há a permissão de ampla participação de pessoas jurídicas no Leilão, seja individualmente ou por meio de Consórcio. Nesse sentido, a Minuta de Edital publicada na Audiência Pública ANTAQ nº 1/2022 permite a participação de pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, incluindo instituições financeiras, bem como Fundo de Investimento em Participações e entidades de previdência complementar. Com o intuito de evitar deletéria concentração vertical na exploração de Instalações Portuárias que facilitar à futura Concessionária a prática de condutas relacionadas ao abuso de poder econômico, apresentamos as seguintes sugestões de modificações da Minuta de Contrato de Concessão: - Mudança na redação da cláusula 16.6.2.2: 16.6.2.2. em conjunto com outras pessoas descritas na Subcláusula 16.6.2, possuir participação conjunta superior a 40% (quarenta por cento) do capital social da Concessionária. - Inclusão de Armadores e Transportadores Marítimos no rol de agentes previstos na cláusula 16.7.4 do Contrato de Concessão, que estão impedidos de celebrar contratos com a Concessionária caso atendam os requisitos de participação acionária apresentados acima. - Incluir novas hipóteses societárias nas cláusulas 16.6.2 e 16.7.4 do Contrato de Concessão, a fim de estabelecer hipóteses específicas que tratem de situações envolvendo Fundo de Investimento em Participações, entidades de previdência complementar e sociedades com quadro acionário pulverizado.</p>	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que ela será parcialmente acatada. Será incluída na Subcláusula 17.8.5 a referência aos Armadores e Transportadores Marítimos.
308	Minuta de Contrato Concessão	16. Deveres da Concessionária	<p>As desestatizações trazem a perspectiva de ganhos na gestão portuária e essas melhorias são esperadas, principalmente, em razão dos investimentos esperados e a organização da exploração portuária. Como já defendido, para alcançar tais resultados, a ATP entende que a diversidade de cargas e de agentes no complexo portuário devem ser levadas em consideração na elaboração do Regulamento de Exploração Portuária (REP), vez que o REP traz impactos expressivos em diferentes pontos da operação, devendo, ser concedida voz ativa às instalações portuárias do Complexo em sua elaboração. Nesse sentido, propomos que a cada revisão que for realizada, seja constituído um Grupo de Trabalho com os Usuários visando assegurar a participação efetiva na elaboração, garantindo o desenvolvimento e atendimento ao melhor interesse do Porto Organizado: ANEXO I VII. REP E PDZ (...) 1) Do REP: (i) Nos primeiros 18 (dezoito) meses contados da Data de Eficácia, deverá ser constituída Grupo de Trabalho para revisar, aprovar e publicar o novo REP; (ii) O Grupo de Trabalho será responsável por avaliar e promover os ajustes no REP a cada revisão, em consonância com o que estabelecem a Lei n.0 12.815, de 5 de junho de 2013, o Decreto n.0 8.033, de 27 de junho de 2013, e a Portaria n.0 245, de 26 de novembro de 2013, ou outro normativo que vier a substituí-los; (iii) A Grupo de Trabalho será composto por representantes em igual número da Concessionária e dos Usuários, configurando-se usuário aqueles que são a) Exploradores de Instalação Portuária do Porto Organizado de Santos, b) Terminais Portuários Privados ao longo do Estuário de Santos, e/ou c) detentores de concessão, autorização ou subconcessão das malhas ferroviárias que, diretamente ou mediante direito de passagem, se interconectem com o Porto Organizado. (iv) A comissão será composta paritariamente de, no mínimo 4 (quatro) e no máximo 20 (vinte) membros (v) Os representantes da Concessionária, titulares e suplentes, serão indicados por seu representante legal, no prazo de 5 (cinco) dias da publicação do resultado do processo seletivo de escolha dos representantes dos usuários.</p>	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. Em relação ao PDZ já existe mecanismo contratual para participação dos usuários, seja por meio da consulta aos Usuários conforme previsto no Anexo 1 - Plano de Exploração portuária, seja por meio da submissão do PDZ ao Conselho da Autoridade Portuária, o qual poderá apresentar sugestões formais à proposta elaborada pela Concessionária e no qual encontram-se representados os exploradores de instalação portuária e os terminais portuários privados. Em relação ao REP, as alterações já são prerrogativas da administração do porto (SPA), sendo instrumento de gestão que segue as diretrizes estabelecidas pelo Poder Concedente. O próprio Regulamento de Exploração do Porto deve conter, conforme conteúdo mínimo estabelecido pelo Anexo I da Portaria SEP/PR nº 245, a explicitação de como o público usuário poderá apresentar sugestões de melhorias e revisões ao regulamento. Além deste canal para apresentação de sugestões, os usuários poderão recorrer à ANTAQ, nos termos de cláusula a ser incluída no contrato de concessão
309	Minuta de Contrato Concessão	16. Deveres da Concessionária	<p>As desestatizações trazem a perspectiva de ganhos na gestão portuária e essas melhorias são esperadas, principalmente, em razão dos investimentos esperados e a organização da exploração portuária. Como já defendido, para alcançar tais resultados, a ATP entende que a diversidade de cargas e de agentes no complexo portuário devem ser levadas em consideração na elaboração do Regulamento de Exploração Portuária (REP), vez que o REP traz impactos expressivos em diferentes pontos da operação, devendo, ser concedida voz ativa às instalações portuárias do Complexo em sua elaboração. Nesse sentido, propomos que a cada revisão que for realizada, seja constituído um Grupo de Trabalho com os Usuários visando assegurar a participação efetiva na elaboração, garantindo o desenvolvimento e atendimento ao melhor interesse do Porto Organizado: ANEXO I: VII. REP E PDZ (...) 1) Do REP: (...) (vi) Os representantes dos Usuários serão escolhidos bianualmente, mediante processo seletivo, observando o procedimento de publicação do Diário Oficial da União para seleção de candidatos para as categorias a seguir discriminadas, que estejam devidamente inscritos e que atendam aos requisitos previstos no edital, incluindo: 1) o(a) candidato(a) representa Exploradores de Instalação Portuária do Porto Organizado de Santos, Terminais Portuários Privados ao longo do Estuário de Santos, e/ou detentores de concessão ou subconcessão das malhas ferroviárias que, diretamente ou mediante direito de passagem, se interconectem com o Porto Organizado; 2) as recebimento dos nomes e documentos dos candidatos interessados, com indicação obrigatória de titular e suplente, sucedida de verificação do cumprimento dos requisitos do edital para fins de habilitação, c) seleção dos candidatos habilitados, classificados pelo grau de representatividade do Usuário, admitida a utilização de sorteio em caso de empate. (vii) O edital definirá a forma de representatividade das categorias de Usuários e disporá sobre a quantidade de vagas conforme a necessidade, devendo garantir a oferta de pelo menos uma vaga para cada uma das categorias de usuários. (viii) No processo de classificação de cada um dos candidatos habilitados para cada uma das categorias dos usuários será observada a seguinte ordem de preferência: a) representantes de associações ou entidades representativas que reúnam o maior número de membros usuários da infraestrutura portuária específica, dentre aquelas que não tenham exercido representação no grupo de trabalho do porto no biênio anterior; b) representantes ou associações ou entidades representativas que reúnam o maior número de membros usuários da infraestrutura portuária, dentre aquelas que tenham exercido representação no grupo de trabalho do porto no biênio anterior; c) usuários da infraestrutura portuária não vinculados a associações ou entidades, que tenham utilizado os serviços de infraestrutura portuária nos últimos dois anos e que não tenham integrado o grupo de trabalho do porto no biênio anterior. (ix) As deliberações da comissão serão sempre tomadas por maioria simples. (x) As reuniões serão presididas e secretariadas pela Concessionária; (xi) Caberá à Concessionária prover a estrutura necessária para a realização dos trabalhos, estabelecer os contatos necessários com os representantes, e responsabilizar-se pela redação das atas e demais documentos (xii) Sempre que possível, o(s) representante(s) da Concessionária assumirá(ão) a condução dos trabalhos a serem desenvolvidos e dará(ão) ciência das providências adotadas em relação à última reunião. (xiii) Cada reunião deverá ser precedida de pauta a ser elaborada e encaminhada aos participantes com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, contendo os itens a serem abordados, o responsável demandante e tempo máximo a ser utilizado. (xiv) Todas as reuniões serão registradas em atas, a serem elaboradas pela Concessionária, que, após aprovadas e assinadas pelos participantes, deverão ser distribuídas entre os membros e encaminhadas formalmente para registro e arquivamento pela Concessionária. (xv) Caso haja consenso entre as partes, ao final das reuniões previstas o novo REP deve ser disponibilizado na página na internet da Concessionária, a fim de dar amplo acesso às informações constantes desse documento a todos os Usuários; (xvi) As alterações ao REP devem ser comunicadas ao Poder Concedente e à ANTAQ com, no mínimo, 30 (trinta) dias de antecedência da sua entrada em vigor;</p>	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. A atualização do REP já constitui prerrogativa da SPA, atual administradora do porto, sendo instrumento de gestão que segue as diretrizes estabelecidas pelo Poder Concedente, não havendo necessidade de constituição de complexa governança para sua atualização. Conforme regulamentação setorial, o próprio REP deverá conter, conforme conteúdo mínimo estabelecido pelo Anexo I da Portaria SEP/PR nº 245, a explicitação de como o público usuário poderá apresentar sugestões de melhorias e revisões ao regulamento. Além deste canal para apresentação de sugestões, os usuários poderão recorrer à ANTAQ, nos termos de cláusula a ser incluída no contrato de concessão.

310	Minuta de Contrato Concessão	16. Deveres da Concessionária	A ATP reconhece e louva os esforços empenhados pelo Governo Federal e os órgãos públicos pela competência e excelência com que as melhorias do setor portuário vêm sendo conduzidas. Entende-se que a iniciativa de desestatização do Porto de Santos é mais um desses esforços e, visando maximizar os ganhos desse processo, propõe a adoção de medidas que assegurem a segurança jurídica aos titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos. A garantia da segurança jurídica é elemento essencial para o sucesso do modelo de desestatização e base para o desenvolvimento da infraestrutura portuária, considerando que estabilidade e previsibilidade das relações impactam diretamente a atratividade de investimentos e o Custo Brasil. Nesse quadro, propõe-se ajuste ao modelo para assegurar respeito/estabilidade aos contratos de adesão, garantida a manutenção/cumprimento das condições dos contratos vigentes, para viabilizar a continuidade da exploração portuária pelos TUPs e assegurar respeito ao princípio da segurança jurídica. Trata-se ainda de ajuste que viabiliza respeito às regras de proteção do ato jurídico perfeito. A proteção ao ato jurídico perfeito é garantida pela Constituição Federal, em seu art. 5º, XXXVI, que dispõe que a lei não prejudicará o ato jurídico perfeito. Se a Constituição proíbe a prejudicialidade do ato jurídico perfeito por lei, há a necessidade de se afastar qualquer prejuízo pós-desestatização. Essa garantia permite que haja estabilidade nas relações, proteção à confiança legítima e boa-fé das partes. Entende-se que o atendimento a essas diretrizes perpassa pela previsão, no contrato de Concessão, de: manutenção/respeito à integralidade dos contratos vigentes e respeito da Concessionária vencedora do certame em relação aos compromissos já firmados pelo Poder Público anteriormente à desestatização, especialmente nos casos em que o referido compromisso seja referente a projetos já iniciados e com custos/investimentos assumidos pelo terminal portuário privado. Além disso, entende-se que a segurança jurídica se desdobra na (i.) garantia de publicidade, transparência, participação social e isonomia em alterações de planejamento público e regulamentações, e (ii.) regras de acesso e tratamento de eventos de desequilíbrio, que devem privilegiar recomposição que não gere encarecimento da logística (aumento de tarifas) e amplo/isonômico acesso. Por essas razões, a ATP propõe ajustes aos documentos da desestatização: 16.1. A Concessionária deve observar, permanentemente, o disposto no presente Contrato de Concessão, as normas estabelecidas pela ANTAQ, os contratos já vigentes, incluindo os contratos de adesão, e outras obrigações constantes da regulamentação aplicável. 16.3.1. Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos, o Contrato de Concessão e os contratos de adesão; 16.3.14. Estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto, observadas as diretrizes do Poder Concedente, deste Contrato de Concessão, as regras de amplo acesso, isonomia e modernização, nos termos do art. 3º da Lei 12.815/2013 e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária;	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição não será acatada, porquanto os TUPs apenas se submetem aos regimentos definidos pela Autoridade Portuária quando utilizam infraestrutura ou serviços desta, não sendo a Autoridade Portuária responsável por fazer cumprir os contratos de adesão dos TUPs que tem como partes o respectivo titular e o Poder Concedente.
311	Minuta de Contrato Concessão	16. Deveres da Concessionária	Uma das grandes preocupações dos atuais usuários do porto e, especialmente, dos operadores portuários, diz respeito às alterações que poderão ser propostas pelo novo concessionário no REP - Regulamento de exploração portuária e ao PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, que definem as diretrizes de exploração do Porto Organizado. Não se deixa de observar que no modelo proposto, estabeleceu-se que a proposta de revisão do PDZ elaborada pelo novo concessionário deverá ser previamente submetida à consulta aos usuários e ao CAP - Conselho da Autoridade Portuária, sendo que as sugestões e comentários do Conselho deverão ser encaminhados ao Poder Concedente junto com a proposta de alteração. Entretanto, tal exigência não impedirá que o novo concessionário proponha alterações visando atender seus interesses, exclusivamente, em detrimento dos interesses dos arrendatários e operadores portuários que são os principais usuários do porto organizado. Convém notar que, nos termos do artigo 37 do Decreto nº 8.033 de 2013, o CAP é composto, em sua maioria, por membros titulares do Poder Público - 8 (oito) membros -, sendo seu presidente escolhido dentre um dos 4 (quatro) membros representantes da União, além de contar com representantes da classe de trabalhadores portuários, que ocupam mais 4 (quatro) assentos. Ou seja, os representantes dos titulares de arrendamento das instalações portuárias e dos operadores portuários que são, efetivamente, os principais usuários do porto organizado, são minoria no CAP, de modo que seus pleitos e reivindicações e até mesmo as propostas por eles apresentadas visando obstar eventual abuso do poder nas alterações propostas pelo novo concessionário no PDZ, poderão não ser acatadas pelo Conselho. Nesse sentido, sugere-se a criação de um comitê formado exclusivamente pelos usuários do porto organizado, como órgão permanente de coordenação e articulação dos interesses comuns dos usuários, e que deva ser consultado pelo novo concessionário a respeito das alterações do PDZ e REP, visando o aprimoramento da gestão do porto organizado.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição será acatada.
312	Minuta de Contrato Concessão	16. Deveres da Concessionária	Por fim, sugere-se que ao promover a alteração de seu registro societário para que passe a estar registrada como Sociedade de Propósito Específico, constando como sua finalidade exclusiva a exploração da concessão, o novo concessionário faça constar também que seu Conselho de Administração seja composto por, pelo menos, 1 (um) Conselheiro independente, que não seja parte relacionada a qualquer dos seus acionistas. Sugere-se ainda, que referido Conselheiro seja escolhido entre profissionais do mercado com notória experiência em gestão e liderança de empresa de porte similar, possuindo, preferencialmente, atuação prévia no setor portuário, de transporte e logística. Essa contribuição visa preservar, ainda mais, a independência do novo concessionário do serviço público de administração do porto, além de garantir uma gestão que se coadune com os anseios dos operadores portuários e exploradores das instalações portuárias, principais usuários do porto organizado.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição não será acatada. O Conselho de Administração da Concessionária não configura o órgão colegiado apropriado para representação dos operadores portuários, posto que seus membros devem zelar pelos interesses da companhia. Os operadores portuários serão representados no Conselho de Autoridade Portuária (CAP), conforme previsão existente no Decreto nº 8.033/13.
318	Minuta de Contrato Concessão	16.2.2. Elaborar e apresentar ao Poder Concedente, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados da Data de Eficácia, proposta de Código de Conduta, que conterá regras de caráter vinculativo para orientar as negociações com Exploradores de Instalação Po	A cláusula 16.2.2 da minuta do contrato de concessão prevê que a concessionária deverá, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, elaborar e apresentar Código de Conduta, que conterá as regras de caráter vinculativo para orientar as negociações com Exploradores de Instalação Portuária, código este que será aprovado previamente pelo Poder Concedente antes da sua aplicação às negociações com os exploradores portuários. O Ato Justificatório (Nota Técnica nº 4/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA), por sua vez, aponta que a adoção de um Código de Conduta na administração do porto organizado de Santos permitiria mitigar a posição dominante da concessionária através da diminuição da assimetria de informação entre as partes, da previsibilidade do processo de negociação e da estipulação de mecanismos de solução de controvérsias. (p. 24). Partindo da premissa de que esse instrumento será aplicado indistintamente a todos que exploram ou tenham interesse em desempenhar atividades no Porto de Santos, há de se considerar a importância de que esse documento seja submetido à consulta/audiência pública, prevista no artigo 32 da Lei de Processo Administrativo Federal como forma de democratizar a atividade administrativa do Estado e permitir que os cidadãos forneçam subsídios para que a autoridade pública tome uma decisão relevante para a sociedade. (Patrícia Nohara, Processo Administrativo: Lei nº 9.784/99 comentada, p. 240). Vale lembrar que a Norma de Introdução ao Direito Brasileiro, com vistas a conferir segurança jurídica na aplicação das normas de direito público, inclusive, tornou obrigatória a realização da referida consulta para as hipóteses de edição de atos normativos (art. 29 da LINDB, regulamentado pelo artigo 18 do Decreto nº 9.8730/2019), atos estes que deverão ser precedidos da adequada motivação e indicação dos fundamentos fáticos, meritórios e jurídicos. A participação popular na procedimentalização buscada pelo Código de Conduta contribui para a maior isonomia e transparência com que deve atuar a Concessionária na execução do Contrato de Concessão. De igual modo, faz-se de suma importância a submissão do Código de Conduta ao Conselho de Autoridade Portuária, dada sua representatividade e legitimidade, com vistas a contribuir no aperfeiçoamento das disposições que irão orientar a celebração e/ou prorrogação dos novos contratos de exploração de área no Porto Organizado. Considerando o impacto e importância que esse código terá nas relações que serão estabelecidos nos anos de concessão, sugere-se a inclusão das cláusulas 16.2.2.1., 16.2.2.2. e 16.2.2.3 na Minuta do Contrato e a inclusão no Anexo 14 (Diretrizes para o Código de Conduta) das seguintes previsões: Contrato de concessão: 16.2.2.1. A proposta de Código de Conduta deverá ser objeto de ampla consulta pública, assegurada a participação de todos os interessados, antes de sua apresentação ao Poder Concedente 16.2.2.2. A proposta de Código de Conduta deverá, após a realização da consulta pública, ser submetida ao Conselho da Autoridade Portuária que poderá, formalmente, apresentar sugestões no prazo de até 20 (vinte) dias. 16.2.2.3. Caso o Conselho da Autoridade Portuária apresente sugestões, a Concessionária deverá encaminhá-las ao Poder Concedente juntamente com a proposta de Código de Conduta. Anexo 14: 1. No prazo definido na Subcláusula 16.2.2 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá elaborar e apresentar ao Poder Concedente sua proposta de Código de Conduta, que conterá regras de caráter vinculativo para orientar as negociações com Exploradores de Instalação Portuária e interessados em atuar na qualidade de Exploradores de Instalação Portuária. 1.1. A proposta de Código de Conduta deverá ser objeto de ampla consulta pública e submetida à análise do Conselho de Autoridade Portuária antes da apresentação da versão final da proposta ao Poder Concedente. 1.2. A versão final da proposta do Código de Conduta a ser submetida para o Poder Concedente deverá estar acompanhada de todas as contribuições recebidas durante a consulta pública, bem como com as sugestões apresentadas pelo Conselho de Autoridade Portuária, com os esclarecimentos necessários sobre a incorporação ou não das contribuições e sugestões apresentadas.	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que a sua contribuição não será acatada, porque o Código de Conduta será elaborado por uma empresa privada, a Concessionária, conforme as diretrizes do Anexo 11 do Contrato de Concessão. Desse modo, não são aplicáveis as regras de audiência ou consulta pública direcionadas a órgãos e entidades da Administração Pública. Vale ressaltar que a proposta de Código de Conduta será previamente avaliada pelo Poder Concedente, o qual poderá determinar as alterações que considerar necessárias, caso se verifique descumprimento do disposto no Contrato de Concessão.
319	Minuta de Contrato Concessão	16.2.2. Elaborar e apresentar ao Poder Concedente, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados da Data de Eficácia, proposta de Código de Conduta, que conterá regras de caráter vinculativo para orientar as	A cláusula 16.2.2 da minuta do contrato de concessão prevê que a concessionária deverá, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, elaborar e apresentar Código de Conduta, que conterá as regras de caráter vinculativo para orientar as negociações com Exploradores de Instalação Portuária, código este que será aprovado previamente pelo Poder Concedente antes da sua aplicação às negociações com os exploradores portuários. O Ato Justificatório (Nota Técnica nº 4/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA), por sua vez, aponta que a adoção de um Código de Conduta na administração do porto organizado de Santos permitiria mitigar a posição dominante da concessionária através da diminuição da assimetria de informação entre as partes, da previsibilidade do processo de negociação e da estipulação de mecanismos de solução de controvérsias. (p. 24). Partindo da premissa de que esse instrumento será aplicado indistintamente a todos que exploram ou tenham interesse em desempenhar atividades no Porto de Santos, há de se considerar a importância de que esse documento seja submetido à consulta/audiência pública, prevista no artigo 32 da Lei de Processo Administrativo Federal como forma de democratizar a atividade administrativa do Estado e permitir que os cidadãos forneçam subsídios para que a autoridade pública tome uma decisão relevante para a sociedade. (Patrícia Nohara, Processo Administrativo: Lei nº 9.784/99 comentada, p. 240). Vale lembrar que a Norma de Introdução ao Direito Brasileiro, com vistas a conferir segurança jurídica na aplicação das normas de direito público, inclusive, tornou obrigatória a realização da referida consulta para as hipóteses de edição de atos normativos (art. 29 da LINDB, regulamentado pelo artigo 18 do Decreto nº 9.8730/2019), atos estes que deverão ser precedidos da adequada motivação e indicação dos fundamentos fáticos, meritórios e jurídicos. A participação popular na procedimentalização buscada pelo Código de Conduta contribui para a maior isonomia e transparência com que deve atuar a Concessionária na execução do Contrato de Concessão. De igual modo, faz-se de suma importância a submissão do Código de Conduta ao Conselho de Autoridade Portuária, dada sua representatividade e legitimidade, com vistas a contribuir no aperfeiçoamento das disposições que irão orientar a celebração e/ou prorrogação dos novos contratos de exploração de área no Porto Organizado. Considerando o impacto e importância que esse código terá nas relações que serão estabelecidos nos anos de concessão, sugere-se a inclusão das cláusulas 16.2.2.1., 16.2.2.2. e 16.2.2.3 na Minuta do Contrato: 16.2.2.1. A proposta de Código de Conduta deverá ser objeto de ampla consulta pública, assegurada a participação de todos os interessados, antes de sua apresentação ao Poder Concedente 16.2.2.2. A proposta de Código de Conduta deverá, após a realização da consulta pública, ser submetida ao Conselho da Autoridade Portuária que poderá, formalmente, apresentar sugestões no prazo de até 20 (vinte) dias. 16.2.2.3. Caso o Conselho da Autoridade Portuária apresente sugestões, a Concessionária deverá encaminhá-las ao Poder Concedente juntamente com sua proposta de Código de Conduta.	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que a sua contribuição não será acatada, porque o Código de Conduta será elaborado por uma empresa privada, a Concessionária, conforme as diretrizes do Anexo 11 do Contrato de Concessão. Desse modo, não são aplicáveis as regras de audiência ou consulta pública direcionadas a órgãos e entidades da Administração Pública. Vale ressaltar que a proposta de Código de Conduta será previamente avaliada pelo Poder Concedente, o qual poderá determinar as alterações que considerar necessárias, caso se verifique descumprimento do disposto no Contrato de Concessão.

320	Minuta de Contrato Concessão	16.2.2. Elaborar e apresentar ao Poder Concedente, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados da Data de Eficácia, proposta de Código de Conduta, que conterá regras de caráter vinculativo para orientar as negociações com Exploradores de Instalação Po	A cláusula 16.2.2 da minuta do contrato de concessão prevê que a concessionária deverá, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, elaborar e apresentar Código de Conduta, que conterá as regras de caráter vinculativo para orientar as negociações com Exploradores de Instalação Portuária, o qual deverá ser aprovado pelo Poder Concedente antes da sua aplicação às negociações com os exploradores portuários. O Ato Justificatório (Nota Técnica nº 4/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA), por sua vez, aponta que a adoção de um Código de Conduta na administração do porto organizado de Santos permitiria mitigar a posição dominante da concessionária através da diminuição da assimetria de informação entre as partes, da previsibilidade do processo de negociação e da estipulação de mecanismos de solução de controvérsias. (p. 24). Partindo da premissa de que esse instrumento será aplicado indistintamente a todos que exploram ou tenham interesse em desempenhar atividades no Porto de Santos, há de se considerar a importância de que esse documento seja submetido à consulta/audiência pública, prevista no artigo 32 da Lei de Processo Administrativo Federal como forma de democratizar a atividade administrativa do Estado e permitir que os cidadãos forneçam subsídios para que a autoridade pública tome uma decisão relevante para a sociedade. (Patrícia Nohara, Processo Administrativo: Lei nº 9.784/99 comentada, p. 240) Vale lembrar que a Norma de Introdução ao Direito Brasileiro, com vistas a conferir segurança jurídica na aplicação das normas de direito público, inclusive, tornou obrigatória a realização da referida consulta para as hipóteses de edição de atos normativos (art. 29 da LINDB, regulamentado pelo artigo 18 do Decreto nº 9.8730/2019), atos esses que deverão ser precedidos da adequada motivação e indicação dos fundamentos fáticos, meritórios e jurídicos. A participação popular na procedimentalização buscada pelo Código de Conduta contribui para a maior isonomia e transparência com que deve atuar a concessionária na execução do contrato de concessão. De igual modo, faz-se de suma importância a submissão do Código de Conduta ao Conselho de Autoridade Portuária, dada sua representatividade e legitimidade, com vistas a contribuir no aperfeiçoamento das disposições que irão orientar a celebração e/ou prorrogação dos novos contratos de exploração de área no Porto Organizado. Considerando o impacto e importância que esse código terá nas relações que serão estabelecidos nos anos de concessão, sugere-se a inclusão das cláusulas 16.2.2.1., 16.2.2.2. e 16.2.2.3 na Minuta do Contrato e a inclusão no Anexo 14 (Diretrizes para o Código de Conduta) das seguintes previsões: Contrato de concessão: 16.2.2.1. A proposta de Código de Conduta deverá ser objeto de ampla consulta pública, assegurada a participação de todos os interessados, antes de sua apresentação ao Poder Concedente. 16.2.2.2. A proposta de Código de Conduta deverá, após a realização da consulta pública, ser submetida ao Conselho da Autoridade Portuária que poderá, formalmente, apresentar sugestões no prazo de até 20 (vinte) dias. 16.2.2.3. Após submissão ao Conselho da Autoridade Portuária, a Concessionária deverá encaminhar as sugestões ao Poder Concedente juntamente com sua proposta de Código de Conduta. Anexo 14: 1. No prazo definido na Subcláusula 16.2.2 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá elaborar e apresentar ao Poder Concedente sua proposta de Código de Conduta, que conterá regras de caráter vinculativo para orientar as negociações com Exploradores de Instalação Portuária e interessados em atuar na qualidade de Exploradores de Instalação Portuária. 1.1. A proposta de Código de Conduta deverá ser objeto de consulta pública e submetida à análise do Conselho de Autoridade Portuária antes da apresentação da versão final proposta ao Poder Concedente. 1.2. A versão final da proposta do Código de Conduta a ser submetida para o Poder Concedente deverá estar acompanhada de todas as contribuições recebidas durante a consulta pública, bem como com as sugestões apresentadas pelo Conselho de Autoridade Portuária, se houver, com os esclarecimentos necessários sobre a incorporação ou não das contribuições e sugestões apresentadas.	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que a sua contribuição não será acatada, porque o Código de Conduta será elaborado por uma empresa privada, a Concessionária, conforme as diretrizes do Anexo 11 do Contrato de Concessão. Desse modo, não são aplicáveis as regras de audiência ou consulta pública direcionadas a órgãos e entidades da Administração Pública. Vale ressaltar que a proposta de Código de Conduta será previamente avaliada pelo Poder Concedente, o qual poderá determinar as alterações que considerar necessárias, caso se verifique descumprimento do disposto no Contrato de Concessão.
321	Minuta de Contrato Concessão	16.2.4. Realizar os procedimentos referentes à adaptação e transferência dos Contratos de Uso de Área, nos termos da Cláusula 13 e do Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos	Com o advento da Lei nº 14.047/2020, houve uma sensível modificação nas cláusulas essenciais do contrato de arrendamento, que passaram a ser previstas no artigo 5º-C da Lei nº 12.805/2013, excluindo-se do contrato de arrendamento as cláusulas relativas ao nível de serviço. Com efeito, a previsão de níveis de serviço restou obrigatório apenas no contrato de concessão (artigo 5º da lei nº 12.815/2013). Desta forma, solicita-se a exclusão da referência a padrões de nível de serviço no item 2.1.4.1 do Anexo 7, dado que a nova redação da lei nº 12.815/2013 excluiu a previsão deste critério nos contratos de arrendamento, de natureza pública, não havendo fundamento para sua exigência nos contratos de natureza privada.	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que a sua contribuição não será acatada, pois, embora o nível de serviço não seja mais objeto de cláusula essencial em contratos de arrendamento, a não essencialidade não constitui uma vedação, mas uma simples admissão da possibilidade de que não seja pactuada. Nesse contexto, fica a critério das partes convencionar a adoção de cláusulas de nível de serviço, tanto em relação aos serviços prestados pela administração do porto organizado quanto aqueles prestados pelo explorador da instalação portuária.
322	Minuta de Contrato Concessão	16.2.4. Realizar os procedimentos referentes à adaptação e transferência dos Contratos de Uso de Área, nos termos da Cláusula 13 e do Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos	A transferência e adaptação dos contratos de arrendamento deverá observar os requisitos mínimos do Anexo 7, que já destaca a possibilidade de a arrendatária não concordar com os termos propostos para a adaptação, permanecendo a relação contratual como originalmente pactuada, com a exclusão das cláusulas exorbitantes. O mesmo Anexo prevê ainda, no item 1.4.1.3, que As negociações durante a fase de adaptação deverão manter a equivalência entre encargos, remuneração e riscos assumidos por cada parte originalmente prevista no Contrato de Uso de Área, salvo se houver acordo de vontades entre as partes no sentido de alterar essa equivalência O Anexo 7, contudo, indica no item 2.2.3.1 que, nas hipóteses em que a arrendatária não aceitar a realização da adaptação, será excluída a cláusula que prevê a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, o que vai de encontro ao que dispõem os artigos 317 e 478 do Código Civil, que prestigiam a equivalência dos encargos nas relações privadas (como as que serão estabelecidas entre concessionária e arrendatárias). Portanto, não se mostra compatível com as regras que disciplinam os contratos privados a exclusão da garantia de equilíbrio nas relações entre concessionária e arrendatária, razão pela qual solicita-se a alteração do Anexo 7 (Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área) para incorporação das seguintes previsões: 2.2.3. O termo aditivo para a adaptação do contrato de arrendamento às normas de direito privado deverá prever, entre outros dispositivos a serem pactuados entre a Concessionária e o Arrendatário: 2.2.3.1. A exclusão das cláusulas exorbitantes, incluindo, mas não se limitando, às cláusulas que versam sobre extinção unilateral do contrato, alteração unilateral do contrato e penalidades de proibição de contratar com a administração pública e de declaração de inidoneidade; 2.2.3.2.4. Na hipótese de a Arrendatária não concordar com os termos para adaptação, essa poderá: 2.2.3.2.4.1. manter a relação contratual, o que resultará na manutenção do contrato originalmente pactuado (§1º, do art. 22, do Decreto Federal nº 8.033/2013), com exceção das cláusulas exorbitantes, incluindo, mas não se limitando às cláusulas que versam sobre extinção unilateral do contrato, alteração unilateral do contrato, e penalidades de proibição de contratar com a administração pública e de declaração de inidoneidade, que deixarão de ser válidas e eficazes, preservando-se, o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato; ou	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a sua contribuição será parcialmente acatada. O rol de cláusulas exorbitantes indicado no subcláusula 1.4.2.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão, é taxativo. Para harmonizar esse entendimento, foi alterada a redação das subcláusulas 2.2.3.1 e 2.2.3.2.4.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão.

323	Minuta de Contrato Concessão	16.2.4. Realizar os procedimentos referentes à adaptação e transferência dos Contratos de Uso de Área, nos termos da Cláusula 13 e do Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos	Contratos de uso de área ANEXO 7 DO CONTRATO DE CONCESSÃO - CONTEÚDO MÍNIMO DO INSTRUMENTO DE NOTIFICAÇÃO, ADAPTAÇÃO E TRANSFERÊNCIA E RELAÇÃO DOS CONTRATOS DE USO DE ÁREA 1.4. No prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da Data de Eficácia, a Concessionária e os Contratados deverão promover a adaptação dos Contratos de Uso de Área às normas de direito privado. Questionamento: O Anexo 7 do contrato de concessão - Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área, dispõe sobre o processo de adaptação e transferência dos contratos de uso de áreas, apresentando também a lista dos contratos de uso existente hoje no Porto Organizado de Santos/SP. Percebe-se que os contratos 011/91, PRES/26/96, DP/16.2000, PRES/12/93 e DIPRE/DIREM 04.2019 expiraram, contudo, estão vigentes por ordem liminar. Desse modo, como ficará a relação da concessionária com as áreas que estão litigando com a União?	A Antaq agradece a contribuição e informa que contratos vigentes por ordem de liminar não serão subrogados. Caso seja de interesse do concessionário, ele poderá negociar com o atual ocupante da área.
324	Minuta de Contrato Concessão	16.2.4. Realizar os procedimentos referentes à adaptação e transferência dos Contratos de Uso de Área, nos termos da Cláusula 13 e do Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos	Contratos de uso de área ANEXO 7 DO CONTRATO DE CONCESSÃO - CONTEÚDO MÍNIMO DO INSTRUMENTO DE NOTIFICAÇÃO, ADAPTAÇÃO E TRANSFERÊNCIA E RELAÇÃO DOS CONTRATOS DE USO DE ÁREA Proposta: Modificação da cláusula 2.2.3.4.2 do Anexo 7 - Conteúdo mínimo do instrumento de notificação, adaptação e transferência e relação dos contratos de uso de área do contrato de concessão e criação de regras específicas sobre a amortização de bens reversíveis. Além disso, inclusão na lista de bens reversíveis objeto do anexo 8 do contrato de concessão dos bens reversíveis sob guarda dos arrendatários. Justificativa: A cláusula 2.2.3.4.2 do Anexo 7 do contrato de concessão determina que os bens reversíveis não amortizados durante a vigência do contrato de arrendamento serão transferidos à Concessionária ao final do prazo do arrendamento, fazendo a Arrendatária jus a indenização, a ser definida com base em parecer elaborado por consultoria independente, quando inexistente dispositivo contratual sobre o tema. Ainda que o mesmo dispositivo autorize a discussão pelas partes da forma de indenização, a ausência de parâmetros claros gera extrema insegurança jurídica à Concessionária, que não só desconhece o vulto de indenização a ser paga às Arrendatárias, bem como não saberá quais parâmetros serão adotados no cálculo. Nesse sentido, é indispensável (i) o desenvolvimento de um regramento sobre a amortização dos bens reversíveis; bem como (ii) a exclusão da possibilidade de definição dos parâmetros ad hoc por meio de consultoria contratada. Portanto, sugere-se a modificação da cláusula 21.1.41 e inclusão da cláusula 21.2.21 no contrato de concessão: Redação original: 2.2.3.4.2. Os bens reversíveis não amortizados durante a vigência do contrato de arrendamento serão transferidos à Concessionária ao final do prazo do arrendamento, fazendo a Arrendatária jus a indenização, a ser definida com base nos critérios previstos no contrato de arredamento ou, na ausência de dispositivo contratual, com base em parecer elaborado por consultoria independente a ser escolhida pelas partes conforme mecanismo descrito no item 2.2.3.2.2, acima, salvo acordo em sentido diverso entre as partes; Redação proposta: 2.2.3.4.2. Os bens reversíveis não amortizados durante a vigência do contrato de arrendamento serão transferidos à Concessionária ao final do prazo do arrendamento, fazendo a Arrendatária jus a indenização, a ser definida com base nos critérios previstos no contrato de arredamento ou, na ausência de dispositivo contratual, com base nas cláusulas objeto do item [â€¢].	A ANTAQ agradece a contribuição. As cláusulas dos contratos de arrendamento, em especial a de número 36, irão disciplinar a reversibilidade dos bens e, em não havendo, será adotado parecer de consultoria independente. Observa-se que a lógica da transferência de titularidade do Contratos de Arrendamento é de aquisição pela concessionária da carteira de contratos com seus direitos e deveres, devendo, por sua vez, os bens adquiridos pela Concessionária seguir o regime de bens reversíveis estabelecido no Contrato de Concessão. A lista de Bens Reversíveis consta no Anexo 7.
325	Minuta de Contrato Concessão	16.2.5. Observar as regras de transição relativas à cobrança das Tarifas Portuárias dos serviços ofertados, nos termos do Anexo 3 -	A cláusula 16.2.5 estabelece que, nos primeiros 18 (dezoito) meses do contrato, a concessionária deverá observar as regras de transição tarifária relativas à cobrança das tarifas portuárias, nos termos do Anexo 3 - Tarifas e Preços. Esse anexo, contudo, indica no item 1.2.1.2 que a Fase de Transição Tarifária é o período correspondente ao primeiro 1 (um) mês contado da Data de Eficácia, no qual serão aplicadas as regras previstas no item 3.3. O item 3.3, por sua vez, estabelece que Durante a Fase de Transição Tarifária, a Concessionária deverá observar para as Tarifas Portuárias previstas nos itens 2.1.3.1, 2.1.3.2 e 2.1.3.3, os valores atualmente vigentes na Tabela I, Tabela II e Tabela III para o Porto Organizado, conforme estabelecido no Resolução DIPRE N. 90, de 13/06/2018 . Dada a contradição quanto ao prazo de aplicação das regras de transição tarifária, solicita-se a alteração da cláusula 16.2.5 para a seguinte redação: 16.2.5. Observar, a partir do primeiro mês contada da Data de Eficácia, as regras de transição relativas à cobrança das Tarifas Portuárias dos serviços ofertados, nos termos do Anexo 3 - Tarifas e Preços;	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que o texto da Subcláusula em questão foi ajustado (agora é 17.2.5), de modo a indicar como correto que o período de transição é aquele previsto no Anexo 3 do Contrato de Concessão.
326	Minuta de Contrato Concessão	16.2.6. Revisar e publicar o REP, em acordo com as diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 - Plano de	As desestatizações trazem a perspectiva de ganhos na gestão portuária e essas melhorias são esperadas, principalmente, em razão dos investimentos esperados e a organização da exploração portuária. Nesse quadro, para alcançar tais resultados, a ATP entende que a diversidade de cargas e de agentes no complexo portuário devem ser levadas em consideração na elaboração do Regulamento de Exploração Portuária (REP), vez que o REP traz impactos expressivos em diferentes pontos da operação (nas regras de atracação, trânsito rodo-ferroviário, de amarração, controles de acesso, dentre outros), devendo, ser concedida voz ativa às instalações portuárias do Complexo em sua elaboração. Nesse sentido, propomos que a cada revisão que for realizada, seja constituído um Grupo de Trabalho com os Usuários visando assegurar a participação efetiva na elaboração, garantindo o desenvolvimento e atendimento ao melhor interesse do Porto Organizado. Entende-se que o Grupo de Trabalho deve ser especificamente constituído para a revisão, com funções de planejamento e aprovação do REP, alcançando uma visão multifocal e alta representatividade. MINUTA DO CONTRATO Constituir Grupo de Trabalho com as instalações portuárias do Complexo Portuário de Santos para revisar e publicar o REP, em acordo com as diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição será acatada.
327	Minuta de Contrato Concessão	16.2.6. Revisar e publicar o REP, em acordo com as diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 - Plano de	A minuta do contrato de concessão prevê como uma das obrigações da Concessionária Revisar e publicar o REP, em acordo com as diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária , o qual, por sua vez, destaca que o Regulamento de Exploração do Porto deverá prever os critérios e regras para atracação de navios, avaliando as prioridades de atracação, plano de amarração e todos os critérios para operação, do fundeio até o cais. (p. 19) Dessa forma, requer-se a inclusão no REP da obrigação da Concessionária estabelecer regras específicas sobre a execução de obras (i.) com vistas a mitigar os impactos decorrentes da execução destas obras na região portuária e (ii.) a distribuição isonômica dos ônus operacionais da sua execução. Para tanto deverão ser estabelecidas regras sobre a comunicação com antecedência do início das obras; compatibilização das obras com as operações portuárias e a repartição equitativa dos ônus operacionais da sua realização, entre outros aspectos.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. As diretrizes, os objetivos gerais e os procedimentos mínimos para elaboração e atualização do REP encontram-se regulamentadas na Portaria SEP nº 245, de 26 de novembro de 2013.
328	Minuta de Contrato Concessão	16.2.6. Revisar e publicar o REP, em acordo com as diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 - Plano de	Considerando (i.) que as operações realizadas na área de Outeirinhos observam a formação de filas regradadas, as quais são destinados os caminhões que operam nos terminais daquela região do Porto e (ii.) que os Terminais da região de Outeirinhos não dispõem de áreas exclusivas de recepção de caminhões devido ao formato e concepção dos terminais arrendados daquela área, tem-se que as áreas atualmente existentes destinadas aos caminhões devem continuar apoiando os respectivos terminais. Dessa forma requer-se o estabelecimento da obrigação da Concessionária incluir no REP que a eventual alteração da destinação das áreas utilizada pelos caminhões que atendem os terminais da região de Outeirinhos seja precedida da devida demonstração, inclusive matemática, da disponibilização de área alternativa apta ao atendimento, em condições no mínimo equivalentes a atual, dos caminhões operados pelos terminais da região de Outeirinhos, bem como que tal uso seja expressamente previsto e assegurado pelo REP.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. Não cabe regulamentar em contrato de concessão minúcias operacionais que deverão ser objeto de revisões do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e do Regulamento de Exploração do Porto Organizado. Ademais, a concessionária será responsável pela manutenção e operação dos acessos rodoviários incluídos na poligonal do porto organizado e deverá cumprir as obrigações contratuais firmadas junto aos exploradores de instalações portuárias.

329	Minuta de Contrato Concessão	16.2.6. Revisar e publicar o REP, em acordo com as diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 - Plano de	A minuta do contrato de concessão prevê como uma das obrigações da Concessionária Revisar e publicar o REP, em acordo com as diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária, o qual, por sua vez, destaca que o Regulamento de Exploração do Porto deverá prever os critérios e regras para atracação de navios, avaliando as prioridades de atracação, plano de amarração e todos os critérios para operação, do fundeio até o cais. (p. 19) Dessa forma, requer-se a inclusão no REP da obrigação da Concessionária estabelecer regras específicas sobre a execução de obras (i.) com vistas a mitigar os impactos decorrentes da execução destas obras na região portuária e (ii.) a distribuição isonômica dos ônus operacionais durante a sua execução. Para tanto deverão ser estabelecidas regras sobre (a.) a comunicação com antecedência do início das obras; (b.) compatibilização das obras com as operações portuárias com o objetivo de limitar ao máximo as restrições operacionais e a repartição equitativa dos ônus operacionais durante a sua realização, bem como (c.) a formação de grupos de trabalho com os exploradores impactos para melhor planejamento da execução da obra; (d.) consideração da execução da obra nos resultados de qualidade (fator Q) a depender dos prejuízos causados aos Exploradores; (e.) a possibilidade de aplicação de penalidades nos casos de não cumprimento dos cronogramas e plano de trabalho estabelecidos; (f.) o ressarcimento decorrente de eventuais prejuízos, entre outros aspectos a serem previstos no REP.	As diretrizes do REP são regulamentadas na Portaria SEP 245/2013
330	Minuta de Contrato Concessão	16.3. São deveres da Concessionária na execução deste Contrato de Concessão:	A ABRATEC elogia os esforços modernizantes tomados pelo Poder Público recentemente. A associação entende que estão em andamento/concretização uma série de melhorias, dentre elas, cita-se a exemplo as inovações da Lei 14.047. É nesse contexto de modernização que se encontra a presente iniciativa de desestatização, cujo modelo ainda está se aperfeiçoando. Por essas razões, entende-se que há a necessidade de garantir segurança jurídica aos contratos Como bem apontado pelo E. TCU, em sede de auditoria de portos organizados, a limitação ao crescimento da capacidade instalada e à atração de investimentos gera uma perda de eficiência do sistema como um todo, em que em última instância se reflete em maior custo de movimentação de cargas e maior custo Brasil. Em suma, a insegurança jurídica e o encarecimento da logística são fatores que reconhecidamente dificultam a inserção de bens e serviços brasileiros no mercado internacional, aumentando Custo Brasil e prejudicando a competitividade nacional, conforme Acórdão 2711/2020-PL, de lavra do Exmo. Ministro Bruno Dantas. Desse modo, entende-se que o modelo pode ser aperfeiçoado para prever que os contratos sejam respeitados em sua completude, especificamente contratos de arrendamento e contratos de adesão. Vale lembrar que esses agentes realizaram expressivos investimentos na infraestrutura portuária e atuam em mercado altamente competitivo. A súbita alteração de condições ou negligência dos termos desses contratos não só gera aumento do Custo Brasil, como prejudica toda a cadeia logística. Desse modo, entende-se pela necessidade de prever o respeito aos contratos na cláusula que estipula os deveres da Concessionária. Ademais, defende-se a necessidade de inclusão do dever de oportunizar first refusal (preferência) ao explorador da área dentro do porto organizado, por ocasião de nova negociação para exploração de área quando esse contrato chegar a termo, oportunizando ao investidor da área a oportunidade propor condições vantajosas para permanência na área. Essa proposta permite maior concorrência por áreas e viabiliza melhores condições de exploração, devendo ser garantido tempo idôneo exercício da preferência. Tais proposições procuram remediar a insegurança jurídica na manutenção dos contratos, que afasta investimentos nos terminais portuários brasileiros, gera aumento do Custo Brasil e prejudica o aumento da competitividade/eficiência no setor. Pelo exposto, a minuta de contrato pode ser aperfeiçoada para (i.) prever respeito aos contratos vigentes pela Concessionária, sejam eles contratos de arrendamento, sejam eles contratos de adesão, considerando que essa obrigação não consta na subcláusula 16.3, que elenca os deveres da Concessionária, e (ii.) prever direito de first refusal (preferência) aos detentores de contratos de uso de área quando da realização de novas negociações para uso da área, após o fim da vigência do contrato atual, com o objetivo de garantir concorrência em igualdade com terceiros interessados na área. Nova redação: 16.3.34. Respeitar os Contratos de Uso de Área, incluindo Arrendamentos, e os Contratos de Adesão detidos por Exploradores que utilizem estrutura do Porto Organizado. 16.3.35. Garantir direito de preferência aos Exploradores de Contrato de Uso de Área quando do termo do respectivo contrato, assegurando prazo mínimo de 3 (três) meses para exercício dessa preferência após ciência dos termos da oferta formulada por terceiro, por escrito, descrevendo todas as condições da oferta, inclusive preço, prazo, forma de pagamento e investimentos propostos.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.
331	Minuta de Contrato Concessão	16.3. São deveres da Concessionária na execução deste Contrato de Concessão:	Definida pela Lei nº 12.815/2013 como a obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais, a dragagem corresponde a investimento essencial para viabilizar a continuidade e expansão de atividades portuárias, principalmente aquelas relacionadas à armazenagem e movimentação de cargas. Entretanto, no caso do Porto de Santos, o contrato administrativo em vigor para a prestação dos serviços de dragagem, que fora celebrado entre SPA e DTA Engenharia, é objeto de processos judiciais no âmbito do Tribunal Regional Federal da 3ª Região, o que vem ocasionando problemas na realização desses serviços e na perda de profundidade nos berços de atracação. A despeito de tais problemas e de sua central importância para a futura Concessão, nota-se que a Minuta de Contrato disponibilizada no âmbito da Audiência Pública ANTAQ nº 01/2022 traz poucas disposições sobre o tema e não prevê expressamente que a realização da dragagem será de responsabilidade da Concessionária. Esses documentos editais se limita a estabelecer que o certificado de inspeção elaborado pelo Verificador Independente será dispensado nos casos de projetos de obras de dragagem (cláusulas 9.5.1, 9.8.1, 10.3.1 e 10.6.2). Apenas no Anexo 1 do Contrato de Concessão (Plano de Exploração Portuária), há maior profundidade nessa questão ao estabelecer que a Concessionária deverá realizar o aprofundamento do leito dos trechos 1 a 4 do canal de acesso ao Porto Organizado (item II) e as campanhas de dragagens de manutenção nos trechos 1 a 5 do canal de acesso, bem como nos berços, a fim de manter as profundidades homologadas e garantir boas condições de navegabilidade e segurança à navegação (item V.7). Entretanto, nota-se que a ausência de previsão expressa dessas atribuições no principal documento que regerá a Concessão (Contrato) obstaculiza o pleno entendimento dos agentes interessados acerca da responsabilidade pelas obras de dragagem no Porto, bem como abre margem para eventuais discussões e litígios acerca da obrigação da futura Concessionária sobre o tema. No limite, isso poderia resultar em eventual necessidade de Exploradores de Instalações Portuárias se organizarem para realizar tais obras em razão de eventual recusa ou ineficiência da Concessionária, o que iria de encontro ao regramento jurídico previsto para o setor portuário e o Projeto de Desestatização. Com o intuito de mitigar tais riscos, sugerimos a inclusão do seguinte dispositivo contratual: 16.3.34. Realizar as obras de dragagem e aprofundamento de leitos descritos no Plano de Exploração Portuária.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto o Contrato de Concessão é expresso no sentido de que cabe à Concessionária "executar direta ou indiretamente os Investimentos Obrigatórios previstos no Anexo 1 – Plano de Exploração Portuária" (17.2.23). Sendo que as obras de dragagem estão previstas no Plano de Exploração Portuária como investimentos obrigatórios da Concessionária.
332	Minuta de Contrato Concessão	16.3.5. Fiscalizar os Operadores Portuários, os Exploradores de Instalações Portuárias e os Usuários relativamente ao cumprimento das normas operacionais, de segurança e de exploração de áreas do Porto Organizado	A cláusula 16.3.5 estabelece a competência da Concessionária para fiscalizar as atividades desenvolvidas pelos operadores portuários, exploradores e usuários relativamente ao cumprimento das normas operacionais, de segurança e exploração das áreas, em especial o REP e o PDZ. Em que pese a concessão do porto organizado implique na transferência dos contratos de arrendamento para o regime privado (nos termos do artigo 5º-A da Lei n.º 12.815/2013), tal fato não conduz ao esvaziamento do papel da ANTAQ, que permanece competente para arbitrar conflitos que, eventualmente, surjam nas relações dentro do porto organizado, competência esta prevista no artigo 20, inciso II, alínea b da Lei n.º 10.233/2001 (Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário: [...] II - regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a: [...] b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita, práticas anticompetitivas ou formação de estruturas cartelizadas que constituam infração da ordem econômica.) Por esta razão, solicita-se a alteração da cláusula 16.3.5 para a seguinte redação: 16.3.5. Fiscalizar os Operadores Portuários, os Exploradores de Instalações Portuárias e os Usuários relativamente ao cumprimento das normas operacionais, de segurança e de exploração de áreas do Porto Organizado, em especial, do REP e do PDZ, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente, ressalvada a competência da ANTAQ para arbitrar conflitos, na forma do artigo 20, inciso II, alínea b da Lei n.º 10.233/2001;	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição será acatada.

333	Minuta de Contrato Concessão	16.3.6. Responsabilizar-se em caráter subsidiário por danos causados ao Poder Concedente e à ANTAQ pelos Exploradores de Instalações Portuárias;	Exploradores de Instalação Portuária Proposta: Alteração de obrigações da Concessionária relacionadas à atuação de exploradores de instalação portuária, com: exclusão da cláusula 16.3.6, alteração das cláusulas 21.1.44, 21.1.45 e 21.1.47 do contrato de concessão. Justificativa: A cláusula 21.1.45 do contrato de concessão determina que a Concessionária será responsável pelos ônus decorrentes da inexecução dos investimentos previstos nos respectivos contratos pelos exploradores de instalação portuária. Além disso, prevê que a Concessionária é também responsável (i) em caráter subsidiário, pelas ações de tais contratados (cl. 16.3.6), (ii) pela integridade e operacionalidade dos bens caracterizados como reversíveis que venham a ser transferidos para a Concessionária (cl. 21.1.44) e (iii) resistência de arrendatários em desocupar área após término do respectivo contrato (cl. 21.1.47). Sobre o item (i), idealmente não deve haver responsabilidade subsidiária da Concessionária; sobre o item (ii), é necessário que exista um inventário destes bens com a indicação de suas características e estado, já que, caso necessário, deverão ser substituídos pela Concessionária, que podem ser objeto do Anexo 8 do contrato de concessão - Bens Reversíveis; e sobre o item (iii), idealmente deve haver o compartilhamento do risco com o Poder Concedente ou ao menos os melhores esforços para contribuir na desocupação das áreas. Redação atual: 21.1. 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: 21.1.44. Integridade e operacionalidade dos bens caracterizados como reversíveis em contratos de arrendamento que estavam sob guarda de Exploradores de Instalação Portuária e que venham a ser transferidos para a Concessionária; 21.1.45. Ônus decorrentes da inexecução pelos Exploradores de Instalação Portuária dos investimentos previstos nos respectivos contratos; 21.1.47. Resistência de Explorador de Instalação Portuária em desocupar área após término do respectivo contrato; e Redação proposta: 21.1. 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: 21.1.44. Integridade e operacionalidade dos bens caracterizados como reversíveis em contratos de arrendamento que estavam sob guarda de Exploradores de Instalação Portuária e que venham a ser transferidos para a Concessionária, desde que listados no Anexo 8 - Bens Reversíveis; 21.1.45. Ônus decorrentes da inexecução pelos Exploradores de Instalação Portuária dos investimentos previstos nos respectivos contratos, desde que conhecidos previamente pela Concessionária; 21.1.47. Resistência de Explorador de Instalação Portuária em desocupar área após término do respectivo contrato, devendo o Poder Concedente envidar os melhores esforços para auxiliar a Concessionária nas medidas necessárias; e	A ANTAQ agradece a sua contribuição e esclarece o seguinte. Em relação ao item (i) da contribuição, a Subcláusula 22.1.45 consiste em cláusula de alocação de riscos, de modo que deve ser lida não como responsabilidade da Concessionária pela execução de investimentos de Exploradores de Instalação Portuária, mas como um risco assumido pela Concessionária, de modo que, se os Exploradores de Instalação Portuária não executarem os investimentos pactuados, a Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em seu favor. A responsabilidade que a Concessionária possui pela execução de investimentos dos Exploradores de Instalação Portuária diz respeito somente aos investimentos classificados como essenciais, nos termos da Subcláusula 14.2.1. Com relação ao item (ii), o Contrato de Concessão contém uma lógica de aquisição mediante o leilão dos bens reversíveis dos arrendatários qualificados como superestrutura portuária, enquanto os bens reversíveis dos arrendamentos qualificados como infraestrutura portuária devem ser revertidos ao término da Concessão. Com relação ao item (iii) esclarece-se que a relação entre Concessionária e Explorador de Instalação Portuária será uma relação de direito privado, cabendo à Concessionária providenciar as medidas legais cabíveis caso haja recusa na desocupação. Portanto, a contribuição não será acatada.
334	Minuta de Contrato Concessão	16.3.8. Autorizar a entrada e saída, inclusive a atracação e a desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na Área do Porto Organizado, ouvidas as demais autoridades do Porto	xii. Com relação a prioridade de atracação no porto de Santos, devemos considerar que a atual administração da SPA vem executando uma nova política na gestão do cais e atracação de navios, que podemos denominá-la de dinâmica. Em breve resumo, a Autoridade Portuária vem utilizando o tempo ocioso dos, então, cais preferenciais (públicos, contíguos a arrendamentos) para atracar navios que não tem prioridade/preferência, i.e, cujas cargas não são destinadas aos arrendamentos. Isso tem aumentado a ocupação do berço, rendido maiores receitas a SPA, mas dificultado, quando não prejudicando o planejamento dos arrendatários. Isso porque há uma nova regra de permitir que o navio sem preferência ultime sua operação em 24hs da chegada do navio preferencial. Merece destaque que as mudanças perpetradas, pela SPA, nas regras de atracação e preferência de navios, desde 2020, alteraram as premissas que regiam por muito tempo a ordenação e preferência de atracação no porto de Santos. Queremos com isso dizer que da mesma forma que as mudanças perpetradas ao longo dos últimos 2 anos tinham uma finalidade legítima, ainda que tenha gerado transtornos no dia-a-dia operacional, a nova Administração pode empreender nova mudança, pois há competência legal para tanto, e dificultar quando não prejudicar, o planejamento e operações de um arrendatário que a nova Administração tenha interesse em substituir. No caso específico do Terminal de Passageiro (CONCAIS) o novo regramento vem impondo restrições ao direito contratual da arrendatária CONCAIS e às regras que regiam a atracação desde o início do contrato até a mudança em 2020. Além disso, o Poder Concedente não realizou o alinhamento do cais que estava contratado no PAC/2014, impedindo que os navios atracassem em frente ao terminal de passageiros. Por essa razão, e tendo em mente a segurança jurídica dos atuais arrendamentos, sugerimos como contribuição a alteração da cláusula 16.3.8 do modelo de contrato de concessão anexado ao edital, que nele passe a constar a seguinte redação: 16.3.8. Autorizar a entrada e saída, inclusive a atracação e a desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na Área do Porto Organizado, ouvidas as demais autoridades do Porto Organizado; respeitado os contratos vigentes que garantem a prioridade dos Exploradores de Instalações Portuárias, bem como o conceito de cais preferencial nos contratos celebrados após a Lei 12.815/2013.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição não será acatada. A proposta de alteração da redação já está atendida por outras disposições previstas na Minuta de Contrato e seus Anexos, como por exemplo a cláusula da Minuta do Contrato 17.3.1. Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e o Contrato de Concessão; ou as disposições do Anexo 6 da Minuta do Contrato - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área. A ANTAQ ressalta ainda que o regulamento para a exploração portuária deverá ser pautado na definição de regras de funcionamento que permitam condições para o eficiente desempenho das atividades portuárias, a melhor utilização das instalações e equipamentos portuários, o estímulo à concorrência na prestação de serviços portuários e o zelo pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental. O procedimento para a atualização do regulamento, descrito no Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária, prevê a comunicação prévia à ANTAQ e ao Poder Concedente, que garantirão governança necessária para mitigar alterações com disparidades técnicas que possam impactar negativamente no atual nível de serviço da Autoridade Portuária.
335	Minuta de Contrato Concessão	16.3.14. Estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto, observadas as diretrizes do Poder Concedente, deste Contrato de Concessão e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária;	O Contrato de Concessão estabelece, na cláusula 16.3.14, como obrigação da concessionária, a elaboração do Regulamento de Exploração do Porto, definido, na cláusula 1.1.1.74, como documento de caráter normativo elaborado pela Concessionária conforme diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária que estabelece os princípios gerais e condições de funcionamento e exploração do Porto Organizado, que deverão ser observados pelas pessoas físicas e jurídicas, inclusive Usuários, que quiserem exercer suas atividades na Área do Porto Organizado. O Plano de Exploração portuária prevê, por sua vez, no subitem 1.1.2., que o Regulamento de Exploração do Porto deverá fixar os critérios e regras para atracação de navios, observadas as Normas e os Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo NPCP de 2016 e atualizações posteriores. Como parâmetros, estabelece que o REP deve prever condições mínimas de carga pronta para embarque, além de prever também a utilização de ferramental para cálculo de calado dinâmico, buscando otimizar a utilização do canal do acesso a partir do melhor aproveitamento das janelas de maré. Os documentos divulgados não estabelecem critérios objetivos a serem observados pela concessionária no momento da elaboração do REP, os quais poderiam afastar eventuais conflitos de interesse decorrentes da competência normativa atribuída a uma entidade privada, cujos acionistas podem, até mesmo, figurar como titulares de contrato de exploração de áreas. Portanto, o estabelecimento de regras objetivas, para além de assegurar tratamento isonômico entre os usuários, nos termos do artigo 6º, da Lei 8.987/95, afasta riscos de natureza concorrencial prejudiciais às operações portuárias e a própria viabilidade da exploração das áreas. Além disso, a delegação do exercício de uma competência normativa desacompanhada de critérios objetivos para o seu exercício coloca em risco a própria operação portuária de cargas menos rentáveis que, a despeito disso, sustentam uma enorme cadeia produtiva em território nacional. Enquanto o Regulamento de Exploração Portuária estava sob gestão de uma autoridade portuária pública, o atendimento do interesse público relacionado à exploração portuária (que inclui o próprio desenvolvimento nacional) sempre orientou a tomada de decisão. Agora, com a previsão de transferência à autoridade portuária privada, que visa exclusivamente ao lucro, o exercício do poder normativo deve ser regulado ex ante, mediante inclusão das necessárias previsões no contrato de concessão, especialmente porque não são previstas realizações de consultas públicas para elaboração o REP, tampouco aprovação do Poder Concedente. Assim, como sugestão, propõe-se fixar no contrato de concessão que, em relação aos berços públicos, as regras de atracação a serem elaboradas pela concessionária por meio do REP conferirão prioridade de atracação aos navios que movimentem cargas armazenadas no armazém defronto do berço ou àqueles que utilizam aparelhamento especial de cais, como, por exemplo, para a movimentação de celulose.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. Não cabe regulamentar em contrato de concessão minúcias operacionais que deverão ser objeto de revisões do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e do Regulamento de Exploração do Porto Organizado.
336	Minuta de Contrato Concessão	16.3.14. Estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto, observadas as diretrizes do Poder Concedente, deste Contrato de Concessão e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária;	O Contrato de Concessão estabelece, na cláusula 16.3.14, como obrigação da concessionária, a elaboração do Regulamento de Exploração do Porto, definido, na cláusula 1.1.1.74, como documento de caráter normativo elaborado pela Concessionária conforme diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária que estabelece os princípios gerais e condições de funcionamento e exploração do Porto Organizado, que deverão ser observados pelas pessoas físicas e jurídicas, inclusive Usuários, que quiserem exercer suas atividades na Área do Porto Organizado. O Plano de Exploração portuária prevê, por sua vez, no subitem 1.1.2., que o Regulamento de Exploração do Porto deverá fixar os critérios e regras para atracação de navios, observadas as Normas e os Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo NPCP de 2016 e atualizações posteriores. Como parâmetros, estabelece que o REP deve prever condições mínimas de carga pronta para embarque, além de prever também a utilização de ferramental para cálculo de calado dinâmico, buscando otimizar a utilização do canal do acesso a partir do melhor aproveitamento das janelas de maré. Os documentos divulgados não estabelecem critérios objetivos a serem observados pela concessionária no momento da elaboração do REP, que poderiam afastar eventuais conflitos de interesse decorrentes da competência normativa atribuída a uma entidade privada, cujos acionistas podem, até mesmo, figurar como titulares de contrato de exploração de áreas. Além disso, a delegação do exercício de uma competência normativa desacompanhada de critérios objetivos para o seu exercício coloca em risco a própria operação portuária de cargas menos rentáveis que, a despeito disso, sustentam uma enorme cadeia produtiva em território nacional. Enquanto o Regulamento de Exploração Portuária estava sob gestão de uma autoridade portuária pública, o atendimento do interesse público relacionado à exploração portuária (que inclui o próprio desenvolvimento nacional) sempre orientou a tomada de decisão. Agora, com a previsão de transferência à autoridade portuária privada, que visa exclusivamente ao lucro, o exercício do poder normativo deve ser regulado ex ante, mediante inclusão das necessárias previsões no contrato de concessão, especialmente porque não são previstas realizações de consultas públicas para elaboração o REP, tampouco aprovação do Poder Concedente. Assim, como sugestão, propõe-se a fixação no contrato de concessão que, em relação aos berços públicos, as regras de atracação a serem elaboradas pela concessionária por meio do REP conferirão prioridade de atracação aos navios que movimentem cargas armazenadas no armazém defronto do berço ou àqueles que utilizam aparelhamento especial de cais.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. Não cabe regulamentar em contrato de concessão minúcias operacionais que deverão ser objeto de revisões do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e do Regulamento de Exploração do Porto Organizado.

337	Minuta de Contrato Concessão	16.3.14. Estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto, observadas as diretrizes do Poder Concedente, deste Contrato de Concessão e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária;	O Contrato de Concessão estabelece, na cláusula 16.3.14, como obrigação da concessionária, a elaboração do Regulamento de Exploração do Porto, definido, na cláusula 1.1.1.74, como documento de caráter normativo elaborado pela Concessionária conforme diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária que estabelece os princípios gerais e condições de funcionamento e exploração do Porto Organizado, que deverão ser observados pelas pessoas físicas e jurídicas, inclusive Usuários, que quiserem exercer suas atividades na Área do Porto Organizado. O Plano de Exploração portuária prevê, por sua vez, no subitem I.1.2., que o Regulamento de Exploração do Porto deverá fixar os critérios e regras para atracação de navios, observadas as Normas e os Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo NPCP de 2016 e atualizações posteriores. Como parâmetros, estabelece que o REP deve prever condições mínimas de carga pronta para embarque, além de prever também a utilização de ferramental para cálculo de calado dinâmico, buscando otimizar a utilização do canal do acesso a partir do melhor aproveitamento das janelas de maré. Os documentos divulgados não estabelecem critérios objetivos a serem observados pela concessionária no momento da elaboração do REP, que poderiam afastar eventuais conflitos de interesse decorrentes da competência normativa atribuída a uma entidade privada, cujos acionistas podem, até mesmo, figurar como titulares de contrato de exploração de áreas. Além disso, a delegação do exercício de uma competência normativa desacompanhada de critérios objetivos para o seu exercício coloca em risco a própria operação portuária de cargas menos rentáveis que, a despeito disso, sustentam uma enorme cadeia produtiva em território nacional. Enquanto o Regulamento de Exploração Portuária estava sob gestão de uma autoridade portuária pública, o atendimento do interesse público relacionado à exploração portuária (que inclui o próprio desenvolvimento nacional) sempre orientou a tomada de decisão. Agora, com a previsão de transferência à autoridade portuária privada, que visa exclusivamente ao lucro, o exercício do poder normativo deve ser regulado ex ante, mediante inclusão das necessárias previsões no contrato de concessão, especialmente porque não são previstas realizações de consultas públicas para elaboração o REP, tampouco aprovação do Poder Concedente. Assim, como sugestão, propõe-se fixar no contrato de concessão que, em relação aos berços públicos, as regras de atracação a serem elaboradas pela concessionária por meio do REP conferirão prioridade de atracação aos navios que movimentem cargas armazenadas no armazém defronte do berço ou aqueles que utilizam aparelhamento especial de cais.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. Não cabe regulamentar em contrato de concessão minúcias operacionais que deverão ser objeto de revisões do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento e do Regulamento de Exploração do Porto Organizado.
338	Minuta de Contrato Concessão	16.3.31. Cumprir as obrigações de responsabilidade e da Concessionária previstas no convênio celebrado entre esta e a Prefeitura do Município de Guarujá cujo objeto é a promoção de ações destinadas ao reassentamento da população em situação de	Riscos sociais Proposta: Apresentação de maiores informações relativas ao status do reassentamento da comunidade da Prainha; delimitação do escopo de atuação da Concessionária na iniciativa; e definição de obrigações e custos a serem assumidos pela Concessionária e pelo Município de Guarujá. Justificativa: A cláusula 16.3.31 do contrato de concessão aloca à Concessionária a obrigação de cumprir as responsabilidades previstas em convênio a ser celebrado com a Prefeitura do Município de Guarujá, cujo objeto é a promoção de ações destinadas ao reassentamento da população em situação de vulnerabilidade social pertencente à comunidade da Prainha. A cláusula 21.1.43, por sua vez, determina que a Concessionária será responsável também pelos custos relacionados e efeitos dos eventuais atrasos, observadas as ressalvas trazidas pelo contrat de concessão. Para a adequada precificação desta obrigação e risco, são necessárias maiores informações sobre particularidades da comunidade, tais como (i) número de famílias contempladas, (ii) iniciativas necessárias e estimativa de custos de reassentamento, (iii) status do processo atual de reassentamento, (iv) mapas, plantas e projetos relativos às áreas, entre outras informações eventualmente de posse do Poder Concedente. Além disso, a alocação de responsabilidades de reassentamento por um parceiro privado envolve uma série de riscos jurídicos e deve idealmente observar as melhores práticas, como é o caso dos Princípios do Equador, sendo necessária a definição exata, desde o contrato de concessão, do escopo de atuação da Concessionária, bem como estabelecer contornos à necessária cooperação do Poder Concedente nas tratativas com outras esferas da Administração Pública, tais como Prefeitura de Guarujá, Ministério Público e Defesa Civil. Nesse sentido, recomenda-se a apresentação de (i) maiores informações relativas ao status do reassentamento da comunidade da Prainha; (ii) delimitação do escopo de atuação da Concessionária na iniciativa; e (iii) definição de obrigações e custos a serem assumidos pela Concessionária e pelo Município de Guarujá.	A ANTAQ agradece sua contribuição e esclarece que o convênio será estabelecido de maneira prévia à desestatização do Porto de Santos, onde será estabelecido que a responsabilidade da Concessionária será unicamente financeira, o pagamento de valor definido e imutável para a construção das unidades habitacionais, somente após sua conclusão. A documentação necessária para avaliação detalhada do convênio será disponibilizada em etapa de data room.
339	Minuta de Contrato Concessão	16.4. São deveres da Concessionária com relação a temas socioambientais, até o final do 12º mês da Data de Eficácia:	ESG Proposta: Definição das penalidades a serem aplicadas e sua vinculação ao contrato de concessão em caso de descumprimento pela Concessionária das obrigações previstas na cláusula 16.4. Justificativa: O contrato de concessão, em sua cláusula 16.4, impõe à Concessionária obrigações gerais de adaptação da sua estrutura organizacional e de governança que podem ser caracterizadas como ESG, com o intuito de facilitar a captação de recursos no mercado financeiro em função da promoção de valores sociais e ambientais. Ocorre que não foram identificadas no contrato de concessão ou na Resolução ANTAQ nº 3.274/2014 penalidades específicas decorrentes do eventual descumprimento de tais obrigações. A amplitude da redação somada à possibilidade de inclusão de penalidades supervenientes por meio de atos administrativos pode gerar riscos à administração do ativo pela Concessionária e que não podem ser quantificados em um cenário de indefinição. Portanto, recomenda-se a definição e o esclarecimento das penalidades a serem aplicadas e sua vinculação ao contrato de concessão em caso de eventual descumprimento pela Concessionária das obrigações previstas na cláusula 16.4, considerando a relevância não só dos aspectos ambientais em um ativo como é o Porto Organizado de Santos, como também os possíveis impactos na gestão da concessão.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que não será acatada. Com relação à contribuição apresentada, o atual dispositivo que se aplicaria ao caso é o inciso XXXVIII do art. 32, da Resolução/ANTAQ nº 3.274/2014 (XXXVIII - não cumprir ou não fazer cumprir as leis, a regulamentação da ANTAQ, o contrato de concessão, o convênio de delegação, o contrato de arrendamento, o contrato de adesão, o regulamento do porto organizado, normas de segurança do Código ISPS e as determinações da ANTAQ, da Autoridade Portuária, da CONPORTOS e do Poder Concedente, exceto quando a conduta infracional se enquadrar em tipo específico contemplado nesta norma: multa de até R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais). A partir de 01/07/2022, com a entrada em vigor da Resolução/ANTAQ nº 75/2022, que revogou a anterior explicitada, o inciso a ser aplicado para o caso em comento é o XXXVII do art. 33 - não cumprir ou não fazer cumprir, exceto quando a conduta infracional se enquadrar em tipo específico nesta Resolução: a) as leis e as determinações da ANTAQ, do Poder Concedente ou da autoridade portuária, quando for o caso: multa de até R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais); b) os contratos de concessão, de arrendamento, de adesão, ou os convênios de delegação: multa de até R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais); c) os regulamentos e normas da ANTAQ: multa de até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais); d) as normas de segurança expressas pelo ISPS-CODE ou determinações da CONPORTOS: multa de até R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais); e e) o regulamento do porto organizado: multa de até R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais). Portanto, entende-se que o descumprimento da cláusula apontada já está coberta pela tipificação em tela, sendo incabível o estabelecimento de uma infração específica com tipificação e penalidades individualizadas para o descumprimento de cada cláusula contratual.
340	Minuta de Contrato Concessão	16.4. São deveres da Concessionária com relação a temas socioambientais, até o final do 12º mês da Data de	Sobre o conceito ESG e sua aplicação na concessão, a FIESP está de acordo com os princípios adotados no contrato, tendo por metas reduzir a poluição, mitigação e adaptação às mudanças climáticas, tratamento isonômico e não discriminatório de colaboradores, entre outros tópicos. É de fundamental importância exigirmos previamente que boas práticas sejam incentivadas e realizadas. Nesse sentido, reforçamos a necessidade da solução para os problemas de abastecimento de água e tratamento de efluentes, ou a cláusula ESG terá caráter meramente retórico.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a cláusula 16.4.1. já prevê o ajuste da estrutura organizacional da concessionária para absorver funções e responsabilidades sobre a eficiência dos seguintes temas: Mitigação das mudanças climáticas; Adaptação às mudanças climáticas; Eficiência de uso de recursos naturais; Prevenção da poluição; Conservação da biodiversidade; Equidade no ambiente de trabalho; e Inclusão social;
341	Minuta de Contrato Concessão	16.5.7. Apresentar à ANTAQ, com prazo até o dia 30 de abril do exercício subsequente, as demonstrações financeiras anuais, os relatórios dos Conselhos Fiscal e de Administração, os pareceres dos auditores independentes (certificados pela CVM) e o	A considerar que a data prevista na Cláusula 16.5.7 remete a regulamento fiscal que pode ser alterado pela Autoridade competente, em face de circunstâncias excepcionais, sugere-se a alteração dos termos do dispositivo, para fazer constar a obrigação do envio das demonstrações financeiras à ANTAQ tão logo exigíveis pela legislação aplicável.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. Esclarece que o prazo para apresentação das demonstrações contábeis estabelecidos na subcláusula 16.5.7 do Contrato de Concessão é compatível com a legislação aplicável e foi o mesmo adotado na concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho.

342	Minuta de Contrato Concessão	16.6.2. Assegurar, bem como a estabelecer através do Estatuto Social da Concessionária ou em acordo de acionistas, que (i) Exploradores de Instalações Portuárias, (ii) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (iii) titulares de	A Subcláusula 2.1.1 do Contrato veda à Concessionária o desempenho de atividade de Operação Portuária, a ser realizada exclusivamente por Operadores Portuários. Tal vedação estende-se ao Grupo Econômico da Concessionária, que contempla, em resumo, empresas controladoras, controladas, coligadas e sob controle comum (conforme Subcláusula 1.1.1.41). A Subcláusula 16.6 detalha a referida previsão, ao elencar os deveres da Concessionária e de seus acionistas. Dentre eles, encontra-se a vedação, em linhas gerais, à participação e controle da Concessionária por empresas, e respectivos Grupos Econômicos, que sejam Exploradores de Instalações Portuárias, titulares de Contrato de Arrendamento, Transportadores Marítimos, Operadores Portuários pré-qualificados, titulares de concessão ou subconcessão de ferrovias, entre outros (Subcláusula 16.6.2). De forma semelhante, a Subcláusula 16.6.3 veda que a Concessionária e seus acionistas possuam participação no capital social, ainda que minoritária, em empresas com as atuações referidas na Subcláusula 16.6.2. O Edital, igualmente, veda no item 3.5.8 a participação de empresas com as características acima referidas, diferenciando-se apenas quanto aos Exploradores de Instalação Portuária, pois esses seriam contratados pela Concessionária após a assinatura do Contrato. Nesse sentido, entendemos que tais previsões restritivas têm por objetivo evitar situações que configurem potenciais conflitos de interesses no desempenho das atividades realizadas no Porto de Santos. Todavia, consideramos que estará configurada uma restrição excessiva à concorrência caso seja interpretado que as vedações abarcam todo e qualquer porto brasileiro. Diante disso, recomendamos a especificação de que as vedações referidas nas Subcláusulas 16.6.2 e 16.6.3 do Contrato e 3.5.8 do Edital dizem respeito apenas às empresas de Exploradores, Transportadores, Operadores, entre outros, que atuem no Porto Organizado de Santos. Assim, ficará mais clara a possibilidade de participação de empresas no leilão, na composição acionária e no controle da Concessionária, que atuem em outros portos, diretamente ou por meio de Grupo Econômico.	A ANTAQ agradece a contribuição e esclarece que as restrições mencionadas dizem respeito a: (i) Exploradores de Instalação Portuária que, por definição contratual, são aqueles que celebrem contrato com a Concessionária; (ii) titulares de contrato de arrendamento, titulares de contrato de transição e operadores portuários, todos, no Porto Organizado, que, por definição contratual, é o Porto Organizado de Santos; (iii) titulares de contrato de adesão no Complexo Portuário de Santos; (iv) titulares de contratos de concessão ou subconcessão de ferrovias que, diretamente ou mediante direito de passagem, se interconectem com o Porto Organizado (de Santos); (v) armadores e transportadores marítimos, independente de em qual porto atuem; e (vi) respectivos grupos econômicos.
343	Minuta de Contrato Concessão	16.6.2. Assegurar, bem como a estabelecer através do Estatuto Social da Concessionária ou em acordo de acionistas, que (i) Exploradores de Instalações Portuárias, (ii) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (iii) titulares de contrato	Proposta de exclusão do subitem vii do item 3.5.8 da minuta de edital. Proposta de exclusão do inciso viii da cláusula 16.6.2 da minuta de contrato. Justificativa: A administração pública deve garantir ampla competitividade nas licitações, com o objetivo de selecionar a proposta mais vantajosa para a administração pública, conforme disciplina o art. 37, XXI da Constituição da República, art. 1º, par. 1º da Lei nº 12.462/11, e o art. 3º da Lei nº 8.666/93, verbis: Art. 37 [...] XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes [...] (Grifo nosso) - Constituição da República. Art. 1º [...] § 1º O RDC tem por objetivos: I - ampliar a eficiência nas contratações públicas e a competitividade entre os licitantes (Grifo nosso) - Lei nº 12.462/11. Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos (Grifo nosso) - Lei nº 8.666/93. O Tribunal de Contas da União já reconheceu, em diversos precedentes, a ilegalidade de cláusulas que comprometam excessivamente a competitividade do certame, conforme demonstrado abaixo: - Acórdão 313/2021-Plenário: Quanto ao mérito, assiste razão à unidade instrutiva ao propugnar pela anulação do certame, uma vez que a quantidade expressiva de falhas a restringir o caráter competitivo da licitação impede a efetiva participação de licitantes e, consequentemente, a obtenção de proposta efetivamente vantajosa. (...) - Acórdão 1734/2009 Plenário: A licitação não deve perder seu objetivo principal, que é obter a proposta mais vantajosa à Administração, mediante ampla competitividade, a teor do art. 3º, caput, da Lei 8.666/1993. - Acórdão 2579/2009 Plenário: É vedado aos agentes públicos incluir nos atos de convocação condições que comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo e estabeleçam preferências ou distinções impertinentes em relação aos interessados. - Acórdão 539/2007 Plenário: É inconstitucional e ilegal o estabelecimento de exigências que restrinjam o caráter competitivo dos certames. A própria ANTAQ já reconheceu que os governos não devem limitar a participação de interessados em certames licitatórios, com o objetivo de assegurar a ampla competitividade, verbis: [...] de acordo com as boas práticas da OCDE, os governos não devem limitar a participação de interessados no certame (Resposta a pedido de esclarecimento referente ao STS-14). Além do TCU e da própria ANTAQ, a OCDE orienta que (i) não se deve restringir a concorrência em certames licitatórios; e (ii) que a regulação deve ser determinada por benefícios de interesse público, verbis: 4.6 Políticas de avaliação ex ante indicam que a regulação deve procurar melhorar, não impedir a concorrência e o bem-estar do consumidor, e que na medida em que as regulações determinadas por benefícios de interesse público possam afetar o processo competitivo, as autoridades devem explorar formas de limitar os efeitos adversos e avaliar cuidadosamente os alegados benefícios da regulação. Isto inclui descobrir se os objetivos da regulação não podem ser alcançados por meios menos restritivos. Ademais, destaca-se que o Relatório de Mercado não apresentou justificativas para a imposição de tamanhas restrições à competitividade do certame, lançando luz sobretudo aos riscos decorrentes da hipótese de integração vertical entre, por exemplo, operadores ferroviários com terminais portuários localizados no Porto de Santos - sem deixar de pontuar a possibilidade de eficiências geradas por tal integração ou à possibilidade de utilização de remédios concorrenciais para a construção de um ambiente competitivo benéfico a toda a cadeia. Pelo exposto, deve ser excluídos o subitem vii do item 3.5 da versão definitiva do edital, assim como o inciso viii da cláusula 16.6.2 da versão definitiva da minuta de contrato, sob pena de se atentar contra a basilar diretriz da competitividade.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a contribuição não será acatada. O objeto do contrato de concessão abrangerá o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta. Visando preservar o modelo, serão mantidas as limitações relativas a participação das pessoas jurídicas elencadas no item 3.5.8. Em adição à permissão para participação, em consórcio, com percentuais de 15%, individualmente, e 40%, quando em conjunto, será incluída permissão para que os proponentes elencados no item 3.5.8 possam deter participação em conjunto ilimitada, desde que individualmente não excedam 5% individualmente.
344	Minuta de Contrato Concessão	16.6.2. Assegurar, bem como a estabelecer através do Estatuto Social da Concessionária ou em acordo de acionistas, que (i) Exploradores de Instalações Portuárias, (ii) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (iii) titulares de	Proposta de exclusão do subitem vii do item 3.5.8 da minuta de edital. Proposta de exclusão do inciso viii da cláusula 16.6.2 da minuta de contrato. Justificativa: O Relatório de Mercado apresenta as principais justificativas técnicas e jurídicas que serviram de motivação para as escolhas de política pública, relacionadas ao tema da integração vertical, traduzidas nas numerosas limitações à participação ao Leilão para a Concessão do Porto de Santos. Ocorre que o item 3.5.8 do Edital, responsável pela disciplina de referidas restrições à participação no certame, fundadas na suposta política de limitação das hipóteses de integração vertical no âmbito da Autoridade Portuária de Santos, padece de verdadeiro vício de motivação, seja pelo fato de o Relatório de Mercado não conter fundamentos suficientes para corroborarem todas as restrições impostas, seja pelo fato de que, comparativamente com outros editais de desestatização portuária recentes, o aspecto concorrencial ter sido analisado de maneira superficial e sem rigor metodológico que o maior porto da América Latina exigiria. Com relação ao primeiro ponto, importa registrar que o Relatório de Mercado apontou o eventual conflito de interesse decorrente da integração entre operadores ferroviários e terminais portuários, os quais tenderiam a ser beneficiados, em detrimento dos seus concorrentes, caso o operador ferroviário que lhe controlasse assumisse a posição de Autoridade Portuária. A participação de tais agentes no Leilão, nos termos das informações disponíveis no Relatório de Mercado, deveria ser limitada não pelo modal de transporte explorado por Proponente, mas sim por sua eventual titularidade sobre contratos de arrendamento ou adesão no Complexo Portuário Santista. Tirante tal hipótese de verticalização, vedada pela própria modelagem da concessão horizontal, as demais hipóteses de integração vertical não encontraram oposição justificada no Relatório de Mercado, o qual consigna, entre outras coisas que Deve-se destacar que os cenários de integração vertical podem encontrar mitigantes do ponto de vista regulatório. Ora, com relação ao standard de motivação a ser observado por esta Agência para a imposição de restrições tão severas à competitividade de um Leilão, há que se destacar a robustez dos estudos concorrenciais empreendidos na recente modelagem de STS10, ou a evolução no estudo dos respectivos mercados relevantes em modelagens para as licitações, por exemplo, de STS13A; STS14-ST14A; STS08-ST10A. O vício de motivação neste caso fica evidente pela inexistência de motivos, nos termos do Relatório de Mercado, que justifiquem a restrição competitiva prevista no subitem vii do item 3.5.8, bem como no inciso viii da cláusula 16.6.2 da minuta do Contrato, o que enseja a nulidade do edital e da minuta de contrato conforme prevê o art. 2º da Lei nº 4.717/65, verbis: Art. 2º São nulos os atos lesivos ao patrimônio das entidades mencionadas no artigo anterior, nos casos de: [...] d) inexistência dos motivos; [...] Parágrafo único. Para a conceituação dos casos de nulidade observar-se-ão as seguintes normas: [...] d) a inexistência dos motivos se verifica quando a matéria de fato ou de direito, em que se fundamenta o ato, é materialmente inexistente ou juridicamente inadequada ao resultado obtido (Grifo nosso). Pelo exposto, é fundamental que seja excluído da versão definitiva do edital o subitem vii do item 3.5.8, assim como da versão definitiva do contrato o inciso viii da cláusula 16.6.2, haja vista o patente vício de motivação para a inclusão dessa restrição à competitividade do certame.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a contribuição não será acatada. O objeto do contrato de concessão abrangerá o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta. Visando preservar o modelo, serão mantidas as limitações relativas a participação das pessoas jurídicas elencadas no item 3.5.8. Em adição à permissão para participação, em consórcio, com percentuais de 15%, individualmente, e 40%, quando em conjunto, será incluída permissão para que os proponentes elencados no item 3.5.8 possam deter participação em conjunto ilimitada, desde que individualmente não excedam 5% individualmente.

345	Minuta de Contrato Concessão	16.6.2. Assegurar, bem como a estabelecer através do Estatuto Social da Concessionária ou em acordo de acionistas, que (i) Exploradores de Instalações Portuárias, (ii) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (iii) titulares de	Participação no leilão e controle da SPA. Proposta: Exclusão das cláusulas 16.6.2, 16.6.2.1, 16.6.2.2 e 16.6.2.3 do contrato de concessão. Alternativamente, modificação das cláusulas 16.6.2.1, 16.6.2.2 e 16.6.2.3 do contrato de concessão. Justificativa: Em consonância com o item 3.5.8 do edital, a cláusula 16.6.2 e subcláusulas do contrato de concessão impõem restrição de participação no controle da SPA e admite a participação de consorciados especificados desde que individualmente limitada a 15% e de modo que a soma de participações não seja superior a 40%. Considerando os mesmos comentários feitos ao item 3.5.8 do edital, fato é que a vedação imposta apresenta rigidez que pode ser alcançada por meio de instrumentos mais adequados e regras que garantam a proteção à concorrência almejada pela disposição. A vedação ao exercício do controle societário da SPA pelas consorciadas que possuem a expertise necessária para a adequada gestão da SPA e do Porto Organizado faz com que as decisões sejam tomadas pelo(s) consorciado(s) com perfil de capital, como é o caso de fundos de investimentos, que podem não ter os incentivos necessários para gerir a concessão a partir da ótica de um projeto de longo prazo e com foco nos usuários dos serviços. O próprio contrato de concessão, em sua cláusula 16.5.3, determina que a futura Concessionária deverá desenvolver, publicar e implantar Política de Transações com Partes Relacionadas, além da imposição de diversas regras sobre essas relações, especialmente os deveres impostos pela cláusula 16.7. A Cláusula 16.6.2.4 também dispõe que a Concessionária não poderá deter poderes de veto para deliberações sociais da Concessionária para questões relativas a quaisquer matérias que consubstanciem uma situação que configure potencial conflito de interesses entre a sua posição de acionista e eventual posição como contraparte da Concessionária. Esta previsão nos parece suficiente, considerando o fato de que também há instrumentos societários capazes de reger a adequada atuação da SPA em casos em que existam eventuais conflitos de interesse. Nesse sentido, a proposta é de exclusão das cláusulas 16.6.2, 16.6.2.1, 16.6.2.2, 16.6.2.3, 16.6.2.4 e 16.6.2.5 do contrato de concessão. Alternativamente, caso tal sugestão não venha a ser acolhida, propõe-se a modificação das cláusulas 16.6.2.1, 16.6.2.2 e 16.6.2.3 do contrato de concessão para que, ao menos, os limites impostos possibilitem uma maior participação das integrantes do consórcio que serão as detentoras da qualificação técnica para adequada gestão do ativo. Redação atual: 16.6.2.1. Possuir participação individual superior a 15% (quinze por cento) do capital social da Concessionária; 16.6.2.2. Possuir participação conjunta superior a 40% (quarenta por cento) do capital social da Concessionária; 16.6.2.3. Participar individual ou conjuntamente por meio de acordo de acionistas ou instrumento congêneres, do grupo de Controle Societário da Concessionária; ou Redação proposta: 16.6.2.1. Possuir participação individual superior a 35% (trinta por cento) do capital social da Concessionária; 16.6.2.2. Possuir participação conjunta superior a 51% (cinquenta e um por cento) do capital social da Concessionária; 16.6.2.3. Participar individual ou conjuntamente por meio de acordo de acionistas ou instrumento congêneres, do grupo de Controle Societário da Concessionária nas hipóteses que consubstanciem uma situação que configure potencial conflito de interesses entre a sua posição de acionista e eventual posição, sua ou de empresas de seu Grupo Econômico, como contraparte da Concessionária; ou	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a contribuição não será acatada. O objeto do contrato de concessão abrangerá o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta. Visando preservar o modelo, serão mantidas as limitações relativas a participação das pessoas jurídicas elencadas no item 3.5.8. Em adição à permissão para participação, em consórcio, com percentuais de 15%, individualmente, e 40%, quando em conjunto, será incluída permissão para que os proponentes elencados no item 3.5.8 possam deter participação em conjunto ilimitada, desde que individualmente não excedam 5% individualmente.
346	Minuta de Contrato Concessão	16.6.2. Assegurar, bem como a estabelecer através do Estatuto Social da Concessionária ou em acordo de acionistas, que (i) Exploradores de Instalações Portuárias, (ii) titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado, (iii) titulares de	Sugere-se avaliar, a fim de garantir a atuação neutra da Autoridade Portuária Concessionária, a retirada da possibilidade de participação minoritária no capital social da Concessionária dos agentes listados no item 16.2.2 do Contrato. (CONTRIBUICAO 4) Obs.- Anexo Parecer SEI Nº 3893/2022/ME Encaminhado por e-mail para anexos.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. Em que pese esta sugestão vise evitar a participação na composição da concessionária de usuários interessados no complexo portuário, entende-se que é vantajoso permitir a participação de tais agentes quando em minoria frente aos demais investidores não vinculados às operações, ampliando a competição pelo ativo e a capacidade de mobilização de capital para fazer frente aos investimentos e encargos. A participação minoritária associada às demais vedações estabelecidas em contrato resultam em mitigadores frente ao risco de materialização de conflitos de interesse na governança da concessionária, fortalecendo a neutralidade da concessionária.
347	Minuta de Contrato Concessão	16.7.2. Não conceder empréstimos, financiamentos e/ou quaisquer outras formas de transferência de recursos para seus acionistas e/ou integrantes de seu Grupo Econômico, exceto transferências de recursos a título de	Sugerimos a exclusão da vedação contratual ao empréstimo da Concessionária para acionistas ou integrantes de seu Grupo Econômico. O empréstimo entre Concessionária e seus acionistas ou partes relacionadas configura-se em um mecanismo voltado à melhor alocação de recursos dentro do Grupo Econômico. Essa medida não pode ser enquadrada, a priori, como uma tentativa de esvaziamento do patrimônio da Concessionária. Dito de outro modo, o que deve ser coibido, e com razão, é dilapidação do patrimônio da Concessionária. Para evitar esse cenário, já existem diversos mecanismos contratuais, como a proibição de redução do capital social da Concessionária sem anuência do Poder Concedente. Ao proibir a celebração de empréstimo entre partes relacionadas, o Poder Concedente, no afã de proteger o patrimônio da Concessionária, está criando uma restrição desarrazoada aos seus gestores, uma vez que está impedindo a alocação eficiente dos recursos dentro do Grupo Econômico. Alternativamente à contribuição acima, sugerimos que a vedação de concessão de empréstimo pela Concessionária para acionistas ou integrantes de seu Grupo Econômico esteja atrelada a um limite temporal (lock-up) de 5 anos. Após esse período, que terá contemplado a realização de diversos investimentos na área do Porto Organizado, a Concessionária teria mais liberdade para fazer a gestão de seus recursos financeiros, podendo celebrar contratos de empréstimo para suas partes relacionadas.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. Como forma de viabilizar a melhor alocação de recursos, haverá outros mecanismos, como a distribuição de dividendos e a possibilidade de redução de capital, que terá a sua previsão contratual ajustada.
348	Minuta de Contrato Concessão	16.7.5. Inserir, quando da celebração de contratos de mútuo, na qualidade de mutuária, cláusula com expressa previsão de que a ANTAQ poderá suspender os pagamentos de quaisquer valores previstos contratualment	A Cláusula 16.7.5 prevê, especificamente em relação aos contratos de mútuo celebrados entre a Concessionária e suas partes relacionadas, a inclusão obrigatória de disposição indicando que os valores devidos pela Concessionária poderão ser suspensos, caso esta encontre-se inadimplente no pagamento dos encargos contratuais sob sua responsabilidade. Exigir que os contratos de financiamento prevejam a prerrogativa de a ANTAQ suspender o pagamento dos compromissos financeiros assumidos pela concessionária desnaturaliza completamente o contrato de financiamento. Tal disposição poderá dificultar a implementação de estruturas de financiamento que dependam do aporte de capital entre as empresas do grupo econômico, engessando a atuação da Concessionária. A contração de empréstimos com partes relacionadas não visa esvaziar o patrimônio da Concessionária, tampouco proporcionar meios para o descumprimento contratual. Estas operações têm por objetivo uma alocação eficiente de recursos entre empresas do grupo econômico. Existem outras formas igualmente eficazes e menos intrusivas de se proteger a expectativa da ANTAQ de ver seus créditos satisfeitos em eventual cenário de inadimplemento da Concessionária. O Contrato de Concessão já conta com diversos mecanismos para assegurar o pagamento dos encargos contratuais, tais como a aplicação de penalidades, podendo culminar inclusive na excussão da garantia de execução prestada pela contratada. Assim, o Poder Concedente encontra-se suficientemente protegido ante o descumprimento destas obrigações por parte da Concessionária. Assim, sugerimos que a Cláusula 16.7.5 seja excluída da Minuta de Contrato.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. Como forma de viabilizar a melhor alocação de recursos, haverá outros mecanismos, como a distribuição de dividendos e a possibilidade de redução de capital, que terá a sua previsão contratual ajustada.

349	Minuta de Contrato Concessão	16.7.5.1. O Custo Efetivo Total da operação de mútuo não pode exceder a taxa de juros dos Depósitos Interfinanceiros	A Cláusula 16.7.5.1 prevê, especificamente em relação à aos contratos de mútuo celebrados entre a Concessionária e suas partes relacionadas, que o custo efetivo total da operação não exceda a taxa de juros dos Depósitos Interfinanceiros (CDI). A intenção do dispositivo demonstra uma preocupação do Poder Concedente no esvaziamento do patrimônio da Concessionária, por meio do pagamento de empréstimos que esta venha a firmar com partes relacionadas. No entanto, a medida impede a implementação de estruturas de financiamento entre as empresas do grupo econômico, visto que impõe a adoção de parâmetro não compatível com as práticas usualmente adotadas no mercado, ainda que entre partes relacionadas. Entendemos que o dispositivo deveria apenas obrigar que a Concessionária adote práticas de mercado quando da celebração de contratos de mútuo junto a suas partes relacionadas. Diante destas justificativas, sugerimos a seguinte redação: 16.7.5.1. A Concessionária deverá respeitar as práticas de mercado quando a celebração de contratos de mútuo junto a Partes Relacionadas .	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição será acatada.
350	Minuta de Contrato Concessão	16.8. Com relação ao capital social, a Concessionária está obrigada a manter capital social subscrito e integralizado, durante a vigência do Contrato de Concessão, em moeda corrente nacional, de, no mínimo, o somatório de	Em relação à cláusula 16.8. da Minuta de Contrato, verifica-se que a concessionária tem a obrigação de manter o Capital Social Subscrito e integralizado durante toda a vigência do Contrato de Concessão. Não ficou claro a partir da leitura dos documentos qual seria o ponto de partida, em relação aos níveis pré-determinados de Capital Social inicial precisariam ser pagos no início da concessão. O cenário ideal para fins de competitividade no certame, seria que os níveis de patrimônio sejam determinados pela avaliação do negócio em si pelas instituições financeiras e o nível de financiamento da dívida que o projeto teria capacidade de atrair. Como tal, o nível de subscrição inicial do Capital Social não deveria ser pré determinado, uma vez que engessa algumas variáveis da financiabilidade do projeto. Para aumentar a competitividade da concessão é muito importante não restringir a obrigatoriedade de integralização do Capital Inicial apenas com aportes em dinheiro pelos acionistas do consorcio, mas prever que o concessionário também pode contribuir para o capital exigido na forma de Empréstimos de Acionistas e/ou Garantias dos Acionistas. Ressalte-se que a concessão do Porto de Santos/SP exige muito capital, e ao alocar altos valores para outros aspectos da concessão, tais como Garantias de Proposta, Garantia de Execução, Capital Social Mínimo, tem-se como consequência o entesouramento de recursos que poderiam ser aplicados diretamente na concessão.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a exigência de manutenção de capital social mínimo é usual em contratos de concessão e visa o melhor alinhamento dos acionistas investidores e a sustentabilidade financeira da concessão. O ponto de partida do capital social dependerá da posição patrimonial e contábil da Autoridade Portuária de Santos S.A. no momento da liquidação e transferência das ações ao novo investidor, somada às obrigações de aporte de capital previstas na minuta de Edital.
351	Minuta de Contrato Concessão	16.8.1. Será vedada, em qualquer hipótese, a redução de capital social da Concessionária sem a prévia e expressa autorização da	O Contrato de Concessão dispõe que a Concessionária deverá manter capital social mínimo subscrito e integralizado, no montante disposto na Cláusula 16.8. Para além desta obrigação, a Cláusula 16.8.1 impede que a Concessionária reduza seu capital social sem a expressa anuência da ANTAQ. Entendemos que a obtenção de anuência da ANTAQ só é necessária no caso de redução que importe em um capital social inferior ao mínimo disposto na Cláusula 16.8. No entanto, a redação da Cláusula 16.8.1 sugere que qualquer redução deva ser objeto de anuência prévia, mesmo que o capital social resultante seja superior ao mínimo contratual. Assim, sugerimos a adoção da redação abaixo reproduzida, a fim de eliminar a referida ambiguidade: 16.8.1. Será vedada, em qualquer hipótese, a redução de capital social mínimo da Concessionária, disposto na Subcláusula 16.8, sem a prévia e expressa autorização da ANTAQ; 16.8.2 A Concessionária poderá reduzir o capital social da Concessionária, desde que respeite o capital social mínimo, sem anuência prévia da ANTAQ, nos termos do item acima.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição será parcialmente acatada, por meio da definição de nível mínimo de Capital Social em relação ao Patrimônio Líquido da companhia ao longo do tempo.
352	Minuta de Contrato Concessão	16.11.1. A Concessionária deverá manter em vigor a Garantia de Execução Contratual nos valores e prazos estabelecidos abaixo, sob qualquer uma das formas previstas na Subcláusula anterior, tendo como beneficiários o Poder	Garantia de Execução Proposta: É necessário que sejam apresentadas as informações econômico-financeiras completas do projeto para que seja possível a adequada análise do valor e prazo propostos para a garantia de execução, especialmente quanto ao período de 2 anos após o término da concessão. Justificativa: A partir da assinatura do contrato de concessão até o final do 5º ano de sua vigência, a garantia de execução é estabelecida em R\$ 1,2 bilhões (aproximadamente 5% do valor do contrato), nos termos da cláusula 16.11.11. Do final do 5º ano da vigência do contrato de concessão até 2 anos após o seu término, a garantia prestada será de R\$ 240 milhões (aproximadamente 1% do valor do contrato). Para que seja possível a adequada análise do valor e prazo propostos para a garantia de execução, é necessário que sejam apresentadas as informações econômico-financeiras completas do projeto, especialmente quanto ao período após o término da concessão.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que todas as informações econômico-financeiras do projeto foram apresentadas junto aos documentos disponibilizados na consulta pública, constando do Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1 e do Modelo Financeiro SPA (v1.8 - R29) - Cenário Base. Ao final do prazo de concessão, os bens reversíveis deverão ser devolvidos à União, ficando a destinação da SPA a critério do concessionário. A extensão da garantia para até dois anos após a finalização do contrato faz-se necessária para eventuais descumprimentos do contrato de concessão verificados após o encerramento do mesmo.
353	Minuta de Contrato Concessão	16.16. A Garantia de Execução Contratual poderá ser executada pelo Poder Concedente em casos de descumprimento, pela Concessionária, de seus deveres e obrigações previstos no Contrato de Concessão, inclusive mas	Verifica-se que o valor solicitado como Garantia de Execução para a concessão em questão é excessivo conforme argumentos a seguir. Entende-se que a Garantia Contratual é calculada a partir de um percentual do Valor do Contrato, no presente caso representado pela soma nominal de todas as receitas previstas ao longo de toda a vigência do contrato de concessão (Conforme 16.11.1 da minuta do contrato de concessão). Ao analisar a previsão de receita para a Concessão do Porto de Santos/SP, observam-se algumas premissas ousadas, como os valores alocados para renegociações contratuais, bem como os valores previstos para a exploração de áreas greenfield ainda não licenciadas. Em ambos os casos, presume-se que as previsões de receitas aumentaram substancialmente, o que resulta em requisitos muito elevados para a Garantia de Execução, uma vez que o valuation otimista do negócio gera um VPL elevado. Além disso, há uma grande preocupação quanto ao comportamento do Poder Concedente em relação à concessão ao longo do contrato em relação à execução da garantia de execução, uma vez que sendo a concessão um contrato de longo prazo, o papel do Poder Concedente perpassará diversas administrações, elevando assim a percepção de risco inerente a análises de ativos dessa natureza. Ressalta-se que a Garantia de Execução normalmente é feita pela empresa concessionária junto às instituições financeiras. Tais garantias pesarão de forma substancial no balanço da concessionária e, consequentemente, reduzirão proporcionalmente os recursos para investir em ativos reais que beneficiarão o desenvolvimento do porto. Destaque-se que a Garantia de Execução visa assegurar o cumprimento das obrigações da concessionária. Portanto, ao observar boas práticas internacionais nas concessões vemos que a Garantia de Execução normalmente está vinculada aos seguintes pontos: I. Investimentos Obrigatórios previstos em contrato (manter garantia de execução sempre de 1% em relação ao valor dos investimentos obrigatórios ainda não executados); II. Garantia para pagamento das outorgas (geralmente o equivalente a um período outorgas a serem pagas, no caso da concessão de Santos/SP, anual); III. Securitização para pagamento de eventuais penalidades por um determinado período de tempo (ex. 6 meses). Pelo exposto, sugere-se a alteração do parâmetro da garantia de execução para as sugestões apresentadas em substituição ao percentual do valor de contrato.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que os parâmetros utilizados para a definição da Garantia de Execução foram considerados a partir de benchmark de projetos similares, considerando o volume de investimentos obrigatórios e demais obrigações financeiras da Concessionária; para além disso foi considerado no orçamento operacional do projeto a manutenção desses seguros de forma que o lance mínimo definido para a licitação já leva em conta tais obrigações. A eventual redução acarretaria na maior capacidade financeira que, por sua vez, seria capturada em outras obrigações.

354	Minuta de Contrato Concessão	17. Deveres do Poder Concedente	Considerando as regras presente nas cláusulas 21.2.16 e 21.2.20 da Minuta de Contrato de Concessão, a alocação de riscos sobre o deferimento de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento estabelece, em suma, que a Concessionária será responsável por todos os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro cujo fato gerado tenha ocorrido após a celebração do Contrato de Concessão. De outro lado, os pleitos de reequilíbrio sobre fatos anteriores a celebração desse instrumento jurídico serão de responsabilidade do Poder Concedente, exceto nos casos em que o pleito foi (i) apresentado antes da aprovação dos estudos de modelagem do Leilão de Desestatização pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI); e (ii) divulgado no data room do Leilão. Entretanto, nota-se que não há qualquer regra contratual que estabeleça quando o Ministério da Infraestrutura e/ou a ANTAQ deverão terminar a análise dos pleitos sob responsabilidade do Poder Concedente, o que pode resultar em eventual prolongamento deletério da discussão administrativa. Considerando que, após a Data de Eficácia, a vencedora do Leilão passará a operar e administrar o Porto, pode haver eventual desinteresse, por parte da União, na célere resolução de procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro que se enquadrem nas cláusulas 21.2.16 e 21.2.20 do Contrato de Concessão. Caso essa sensibilidade jurídica se concretize, haverá relevantes chances de existirem contenciosos administrativo, judicial e arbitral sobre contratos de arrendamento, o que poderia prejudicar a transferência da gestão operacional do Porto Organizado de Santos para a Concessionária, principalmente os procedimentos relacionados à transferência e à adaptação dos Contratos de Uso de Área. Por isso, a fim de mitigar a ocorrência desses riscos, sugerimos a inclusão dos seguintes dispositivos nas cláusulas 17 (Deveres do Poder Concedente) e 18 (Deveres da ANTAQ) da Minuta de Contrato de Concessão: 17.1.8. No prazo de até 90 (noventa) dias após a Data de Eficácia, analisar e expedir decisão de mérito sobre pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento que são de sua responsabilidade, conforme previsto na Subcláusula 21.2 deste Contrato de Concessão. (...) 18.1.12. No prazo de até 90 (noventa) dias após a Data de Eficácia, analisar e expedir deliberação sobre o mérito de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento que são de responsabilidade do Poder Concedente, conforme previsto na Subcláusula 21.2 deste Contrato de Concessão.	A Antaq agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada por entender que a discussão quanto aos pleitos de reequilíbrio não impactam na transição dos contratos para o modelo privado, podendo os dois eventos ocorrerem em paralelo.
355	Minuta de Contrato Concessão	19. Direitos e Deveres dos Usuários	A ATP reconhece e louva os esforços empenhados pelo Governo Federal e os órgãos públicos pela competência e excelência com que as melhorias do setor portuário vêm sendo conduzidas. Entende-se que a iniciativa de desestatização do Porto de Santos é mais um desses esforços e, visando maximizar os ganhos desse processo, propõe a adoção de medidas que assegurem a segurança jurídica aos titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos. A garantia da segurança jurídica é elemento essencial para o sucesso do modelo de desestatização e base para o desenvolvimento da infraestrutura portuária, considerando que estabilidade e previsibilidade das relações impactam diretamente a atratividade de investimentos e o Custo Brasil. Nesse quadro, propõe-se ajuste ao modelo para assegurar respeito/estabilidade aos contratos de adesão, garantida a manutenção/cumprimento das condições dos contratos vigentes, para viabilizar a continuidade da exploração portuária pelos TUPs e assegurar respeito ao princípio da segurança jurídica. Trata-se ainda de ajuste que viabiliza respeito às regras de proteção do ato jurídico perfeito. A proteção ao ato jurídico perfeito é garantida pela Constituição Federal, em seu art. 5º, XXXVI, que dispõe que a lei não prejudicará o ato jurídico perfeito. Se a Constituição proíbe a prejudicialidade do ato jurídico perfeito por lei, há a necessidade de se afastar qualquer prejuízo pós-desestatização. Essa garantia permite que haja estabilidade nas relações, proteção à confiança legítima e boa-fé das partes. Entende-se que o atendimento a essas diretrizes perpassa pela previsão, no contrato de Concessão, de: manutenção/respeito à integra dos contratos vigentes e respeito da Concessionária vencedora do certame em relação aos compromissos já firmados pelo Poder Público anteriormente à desestatização, especialmente nos casos em que o referido compromisso seja referente a projetos já iniciados e com custos/investimentos assumidos pelo terminal portuário privado. Além disso, entende-se que a segurança jurídica se desdobra na (i.) garantia de publicidade, transparência, participação social e isonomia em alterações de planejamento público e regulamentações, e (ii.) regras de acesso e tratamento de eventos de desequilíbrio, que devem privilegiar recomposição que não gere encarecimento da logística (aumento de tarifas) e amplo/isonômico acesso. Por essas razões, a ATP propõe ajustes aos documentos da desestatização: 19.1.7. Ter seu contrato respeitado, na condição de Explorador de Instalação Portuária ou Detentor de Contrato de Adesão.	A ANTAQ agradece a participação e informa que não será acatada, porquanto os contratos de adesão de TUPs não são caracterizados como Contratos de Uso de Área para efeitos do Contrato de Concessão nem são os seus titulares caracterizados como Exploradores de Instalação Portuária, uma vez que os TUPs estão localizados fora da poligonal do Porto Organizado e, portanto, apenas se sujeitam aos regimentos da Autoridade Portuária na medida em que sejam usuários da infraestrutura do Porto Organizado e dos serviços prestados pela Autoridade Portuária. Além disso, a Concessionária não participa da relação contratual do contrato de adesão entre autorizatório e Poder Concedente.
356	Minuta de Contrato Concessão	20.4.2. A tarifação deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, sazonalidade, facilidades disponíveis para o Usuário	Entende-se que a tarifação deve estar alinhada com uma lógica de fruição, de forma que seja considerada a possibilidade de o Usuário fruir diretamente daquele determinado serviço. Da mesma forma, aumentos tarifários devem ser aplicáveis maiormente aos Usuários que fruírem diretamente do investimento a ser remunerado por meio do aumento. Assim, por exemplo, um aumento tarifário devido em razão de melhoramentos na infraestrutura de uma ponte de atracação não deve ser aplicado da mesma forma a usuários que utilizem de tal infraestrutura, e a usuários que não a utilizem. Tal sugestão visa a uma alocação justa e eficiente da remuneração da Concessionária pelos usuários, na medida em que forem diretamente beneficiados pela atuação da Concessionária. Assim, sugerimos que aumentos tarifários sejam alocados de forma eficiente entre os Usuários que usufruam das melhorias que motivaram o aumento, preservando-se os Usuários que não utilizam as infraestruturas e, portanto, não devem ser onerados na mesma medida.	A ANTAQ agradece a participação e informa que o contribuinte não foi objetivo ou específico sobre a alteração que propõe, de modo que não é possível analisá-la. A cobrança de tarifas se dá apenas quando o usuário utiliza determinado serviço e tem como princípio que, a tarifa-teto média, seja estipulada na partida do contrato de forma a remunerar os custos relacionados à prestação do serviço objeto da cobrança e a taxa de retorno do projeto. Posteriormente o valor de cada tarifa-teto média será reajustado periodicamente conforme mecanismo definido no Anexo 3. Ainda, reforça-se que o Concessionário poderá praticar preços distintos entre grupos de usuários, desde que de forma isonômica intragrupo, também seguindo as diretrizes do próprio Anexo 3.
357	Minuta de Contrato Concessão	20.4.4. As propostas de alteração dos valores das Tarifas Portuárias deverão ser submetidas à ANTAQ, para ciência, com antecedência de 90 (noventa) dias ao início da sua vigência e publicadas com antecedência de 60 (sessenta) dias ao início da sua vigência	O item 20.4.4 do Contrato de Concessão prevê à Concessionária o direito de submeter à ANTAQ, a qualquer tempo, desde que esteja de acordo com o prazo de antecedência previsto, propostas de alteração das Tarifas Portuárias. A minuta de contrato não traz, assim, restrição ou critérios mínimos a serem observados pela Concessionária quanto à frequência ou motivação de alterações das Tarifas Portuárias. Por outro lado, é prevista apenas a possibilidade de a ANTAQ suspender a aplicação das modificações tarifárias propostas pela Concessionária, também sem que sejam previstos parâmetros ou critério específicos a serem utilizados pela Agência em sua análise, mencionando apenas, e de forma bastante ampla, que as modificações serão suspensas caso (i) estejam em desacordo com o Contrato ou (ii) representem prejuízo potencial aos usuários. Da forma como consta da minuta de Contrato, assim, a Concessionária é autorizada a aumentar as tarifas a qualquer tempo e sem que seja estabelecido período máximo de frequência, sem necessidade de aprovação pela ANTAQ, que apenas poderá suspender a implementação do aumento caso entenda que tal aumento preenche um critério tão vago quanto "representar prejuízo potencial" aos usuários. Ou seja, mesmo que se preserve a desnecessidade de aprovação pela ANTAQ, não há clareza quanto aos critérios utilizados pela Agência para barrar um aumento. A Concessionária não precisa demonstrar a razoabilidade da proposta de aumento ou atrelar tal proposta à fatores que impactem a composição dos preços praticados, por exemplo. Trata-se de enorme desincentivo a adoção, pela Concessionária, de mecanismos que aumentem a eficiência de sua operação, visando à redução de custos e implantação de ferramentas que aumentem sua produtividade, por exemplo, problema que é exacerbado considerando a alta demanda do Porto de Santos e inviabilidade de competição para alguns carregadores. Muitos dos riscos assumidos pela Concessionária perante o Poder Concedente, assim, poderão simplesmente ser repassados, praticamente de forma automática, aos usuários. Dessa forma, a falta de previsibilidade quanto à frequência e à motivação das hipóteses de modificação tarifária, além de contrariar o objetivo da Concessão pretendida, de dotar a operação do Porto de maior eficiência, não condiz com o princípio da segurança jurídica, considerando que os usuários não terão qualquer garantia quanto à manutenção das tarifas por determinado período ou em relação a qual tipo de gatilho poderá provocar um aumento. Adicionalmente, a minuta do contrato contraria a lógica constante na Lei de Liberdade Econômica e em em Decreto regulamentador (Decreto nº 10.411/2020), segundo o qual alterações regulatórias que provoquem aumento expressivo de custos para os agentes econômicos deva ser precedido de Análise de Impacto Regulatório que analise seus prováveis efeitos, a fim de se verificar a razoabilidade do impacto gerado e subsidiar a tomada de decisão. Para que tais efeitos maléficos sejam evitados, e os usuários possam contar com uma gestão eficiente do Porto pelo concessionário, além de, principalmente, conseguirem ter alguma previsibilidade em relação a aumentos tarifários, sugerimos incluir que sejam incluídos item 20.4.4 do da minuta de Contrato de Concessão: (i) frequência máxima anual para alteração das Tarifas do Portuárias, conforme propostas apresentadas pela Concessionária; e (ii) parâmetros a serem observados pela Concessionária, para justificar suas propostas de modificação das tarifas, fundados na lógica de Análise de Impacto Regulatório, do Decreto nº 10.411 de 2020, e levando em consideração os efeitos concorrenciais e econômicos que as justifiquem, a fim de que sejam garantidos valores tarifários condizentes com os serviços prestados pelo concessionário.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto as tarifas serão fixadas pela Concessionária observando-se o limite de dispersão tarifário fixado no Anexo 3 do Contrato de Concessão, devendo a tarifa-teto média ser anualmente reajustada pela ANTAQ com a aplicação de fatores que consideram ganhos de produtividade (Fator X), indicadores de desempenho (Fator Q), dentre outros. Dessa maneira, a Concessionária não poderá elevar as tarifas de maneira indiscriminada, uma vez que deverá observar os parâmetros contratuais máximos.

358	Minuta de Contrato Concessão	20.4.4. As propostas de alteração dos valores das Tarifas Portuárias deverão ser submetidas à ANTAQ, para ciência, com antecedência de 90 (noventa) dias ao início da sua vigência e publicadas com antecedência de 60	viii. Sobre este tema é preciso destacar que o atual modelo de reajuste tarifário das administrações portuárias não segue um modelo de transparência, o que é prejudicial aos usuários até pelo enfraquecimento da figura do CAP após a promulgação da Lei nº. 12.815/13. Verifica-se pelo item 20.4.4 que as propostas de alteração dos valores das tarifas portuárias serão submetidas à ANTAQ não para aprovação, mas sim para ciência. Adota-se, portanto, uma regulação ex post que tem encontrado dificuldades práticas na regulação portuária. Desta forma, seria possível fundamentar a escolha deste modelo e não a possibilidade de uma regulação ex ante pelo agente regulador?	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que o entendimento está incorreto. A ANTAQ deve aprovar previamente os reajustes anuais da tarifa-teto média da concessionária dos serviços sujeitos à regulação ex-ante, o que não se confunde com as alterações em torno da tarifa-teto média que podem ser realizadas pela concessionária de acordo com os limites de tarifas-teto médias e de dispersão pré-estabelecidos, observadas as condições de prévia divulgação e regras de segmentação.
359	Minuta de Contrato Concessão	20.4.5. A ANTAQ poderá suspender a implementação das alterações tarifárias quando estas estiverem em desacordo com o disposto nesta cláusula ou quando identificado prejuízo potencial aos Usuários finais, sem prejuízo da aplicação das	ix. O item 20.4.5 pontua que a ANTAQ poderá suspender a implementação das alterações tarifárias quando estas estiverem em desacordo com o disposto nesta cláusula ou quando identificado prejuízo potencial aos Usuários finais. Quanto a primeira parte é correto dizer que a tarifa poderá ser suspensa quando não observar as diretrizes expedidas pela ANTAQ e praticadas pelas demais administrações portuárias? Ainda com relação a primeira parte, se pode dizer que a alteração tarifária poderá ser suspensa quando a proposta apresentada contrariar os critérios objetivos estabelecidos para todos os usuários? Por fim, existe um critério objetivo para determinar o que seria o prejuízo potencial ao usuário final? Não caberia incorporar este conceito no edital?	[ANTAQ/CPLA] A ANTAQ agradece a contribuição. A cláusula quando se refere a "em desacordo com o disposto nesta cláusula" está referenciando ao texto contratual, bem como em normativos específicos da ANTAQ sobre tarifas portuárias, naqueles casos em que não for contrária à regulação do contrato. Não tem relação com as tarifas praticadas pela demais administrações portuárias.
360	Minuta de Contrato Concessão	20.4.5. A ANTAQ poderá suspender a implementação das alterações tarifárias quando estas estiverem em desacordo com o disposto nesta cláusula ou quando identificado prejuízo potencial aos Usuários finais, sem prejuízo da aplicação das	Conforme contribuição à cláusula 20.4.4, de acordo com referido item, a ANTAQ não deve avaliar as modificações tarifárias propostas pela Concessionária, vez que a minuta fala apenas da necessidade de submissão para a ciência da ANTAQ. É prevista somente a possibilidade de a ANTAQ suspender a aplicação das modificações tarifárias propostas pela Concessionária, sem que sejam previstos parâmetros ou critério específicos a serem utilizados pela Agência para tanto. Apenas são mencionados, de forma bastante ampla, que as modificações serão suspensas caso (i) estejam em desacordo com o Contrato ou (ii) representem prejuízo potencial aos usuários. Da forma como consta da minuta de Contrato, assim, a Concessionária é autorizada a aumentar as tarifas a qualquer tempo e sem que seja estabelecido período máximo de frequência, sem necessidade de aprovação pela ANTAQ, que apenas poderá suspender a implementação do aumento caso entenda que tal aumento preenche um critério tão vago quanto "representar prejuízo potencial" aos usuários. Os usuários não possuem qualquer respaldo no Contrato em relação às hipóteses em que poderão contar com a atuação da Agência, mediante o estabelecimento de critérios para a configuração do potencial prejuízo que se visa evitar. Nesse sentido, o estabelecimento de requisitos mais objetivos para que a implementação da proposta de modificação tarifária da Concessionária seja suspensa dotará o contrato de maior segurança jurídica em benefício até mesmo da Concessionária, mas principalmente dos usuários, que possuiriam maior previsibilidade em relação à atuação da Agência. Dessa forma, sugerimos que o item 20.4.5 preveja a necessidade de aprovação prévia da Agência para a implantação de modificações tarifárias pela Concessionária, além do estabelecimento de critérios mais objetivos que guiarão a ANTAQ em sua análise, para caracterização de prejuízo potencial aos Usuários finais. Além disso, sugerimos o estabelecimento de um procedimento de denúncia, caso o usuário se encontre diante de potencial ou efetivo prejuízo, que considere prazo para que a ANTAQ se manifeste e suspensa a modificação tarifária a qualquer tempo.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que o entendimento está incorreto. A ANTAQ deve aprovar previamente os reajustes anuais da tarifa-teto média da concessionária dos serviços sujeitos à regulação ex-ante, o que não se confunde com as alterações em torno da tarifa-teto média que podem ser realizadas pela concessionária de acordo com os limites de tarifas-teto médias e de dispersão pré-estabelecidos, observadas as condições de prévia divulgação e regras de segmentação.
361	Minuta de Contrato Concessão	20.6. Qualquer alteração na estrutura do sistema tarifário decorrente de lei ou de norma editada pela ANTAQ será refletida no presente Contrato de Concessão, assegurado o equilíbrio econômico-	No contrato de concessão de Codesa dispõe em seu item "15.6 Qualquer alteração na estrutura do sistema tarifário do Contrato de Concessão, decorrentes de lei ou de norma editada pela ANTAQ será refletida no presente Contrato de Concessão." Cláusula igual consta no contrato de concessão de Santos, conforme item 20.6, contudo dispõe de complementação informando estar assegurado o equilíbrio econômico-financeiro. Por que a diferença? A ideia é que toda alteração na estrutura tarifária ensejará reequilíbrio econômico-financeiro? Por favor esclarecer.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que o entendimento está incorreto. Considera-se como alteração na estrutura do sistema tarifário do Contrato de Concessão alterações legais ou regulamentares que envolvam alteração do modelo de regulação econômica vigente, não se confundindo com simples alterações de valor das tarifas. Caso uma alteração dessa natureza ocorra e provoque impacto no Contrato de Concessão, observadas as regras sobre revisão extraordinária, será garantido o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

362	Minuta de Contrato Concessão	21. Alocação de Riscos	Alteração da cláusula 21.1: Propõe-se que os riscos integralmente alocados à futura Concessionária por meio cláusulas 21.1.2; 21.1.3; 21.1.13; 21.1.14; 21.1.15; 21.1.16; 21.1.32; 21.1.40 sejam compartilhados com o Poder Concedente. Com relação ao fato do príncipe, propõe-se que tal risco seja integralmente alocado ao poder concedente. Justificativa: A delegação, à iniciativa privada, de autoridades portuárias é uma atividade inovadora em âmbito global, e jamais realizada no Brasil. Por mais que o mercado brasileiro já esteja maduro com a atuação privada nos setores da infraestrutura nacional, é inevitável que o início de todo processo de delegação de uma nova atividade à iniciativa privada enseje uma série de riscos relevantes, cujo endereçamento é crucial para se garantir a viabilidade e a atratividade da concessão. Em um cenário como esse, ao invés de se alocar à futura Concessionária riscos tradicionalmente tidos como extraordinários, o Poder Concedente deveria assumir uma postura de compartilhamento de tais riscos, sobretudo no caso dos riscos cuja quantificação é difícil ou inviável. A integral alocação à Concessionária de riscos como, por exemplo, de interferências, atrasos na obtenção de licenças e mesmo o risco geológico caminha em sentido totalmente contrário às melhores práticas de modelagem, que indicam que a matriz de riscos deve observar a parte que melhor possa gerenciar determinado risco. No que diz respeito ao risco inerente às hipóteses de fato do príncipe, o Contrato de Concessão alocou esse risco de maneira compartilhada com a futura Concessionária. Ocorre que esse risco, além de tradicionalmente assumido pelo Poder Concedente em sua totalidade, a própria legislação isenta as contratadas dos impactos decorrentes de fato do príncipe. Confira-se, nesse sentido, o art. 65, II, d da Lei nº 8.666/93, verbis: Art. 65, II, [...] d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de conseqüências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual. Em outras palavras, o Poder Concedente, além de alocar à futura Concessionária riscos totalmente imprevisíveis, ou previsíveis, mas de conseqüências incalculáveis, ainda delega à futura Concessionária riscos que a legislação aloca à própria Administração Pública. Vale ressaltar que a alocação de riscos proposta caminha, ainda, em sentido contrário às melhores práticas recomendadas pelo International Finance Corporation, que propõe que as matrizes de risco sejam realistas, com o objetivo de se garantir uma execução estável do futuro contrato de concessão. Nesse sentido, vide: Estrutura de Projetos de PPP e Concessão no Brasil: Diagnóstico do modelo Brasileiro e Proposta de Aperfeiçoamento. Disponível em: https://documents1.worldbank.org/curated/en/560271525341929281/pdf/WP-BR-Estruturacao-de-Projetos-de-PPP-e-Concessao-no-Brasil-PUBLIC.pdf . Saliante-se, ainda, que, não bastasse a matriz ter alocado à Concessionária diversos riscos cuja gestão seria mais bem conduzida pelo próprio Poder Público, o contrato de compra e venda de ações, que poderia prever inúmeras hipóteses de indenização, declarações e garantias e ajustes no preço de aquisição do controle da SPA, no caso de concretização de determinados riscos, adotou o modelo de porteira fechada - cerceando tanto mais as hipóteses de indenização da Concessionária por riscos tradicionalmente alocados à conta do Poder Concedente. Com base no quanto exposto anteriormente, e com o objetivo de preservar a atratividade do projeto, requer-se a adequação da matriz de riscos de acordo com as premissas indicadas acima.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa o seguinte. Sobre a Subcláusula 21.1.2, a alocação do risco de interface na Concessionária visa a que esta tenha incentivo para envidar os melhores esforços para solucionar eventuais interferências. Sobre a Subcláusula 21.1.3, observa-se que a área do Porto de Santos é uma área altamente antropizada, não havendo um histórico de intercorrências geológicas que leve à necessidade de uma alocação de riscos diferenciada. Sobre 21.1.13, 21.1.14, 21.1.15 e 21.1.16, o contrato seguiu a alocação que tem sido usual em contratos de concessão em geral. Sobre 21.1.32, a contribuição será parcialmente acatada de forma a uniformizar com outros projetos de infraestrutura que preveem como risco assumido pela Concessionária em matéria tributária apenas os relacionados à variação do imposto sobre a renda. Com relação à subcláusula 21.1.40 sobre o Fato do Príncipe, a contribuição será parcialmente acatada para que seja excluído o item.
363	Minuta de Contrato Concessão	21.1.2. Interferências ou interfaces dos investimentos com outras estruturas, redes e equipamentos públicos ou privados, incluindo os custos necessários para	Interferências ou interfaces dos investimentos com outras estruturas público ou privadas Proposta: Alteração da alocação de riscos prevista na cláusula 21.1.2 do contrato de concessão. Justificativa: A cláusula 21.1.2, ao alocar o risco de interferências ou interfaces dos investimentos com outras estruturas, redes e equipamentos públicos ou privados, diverge das melhores práticas recomendadas para alocação de riscos em contratos de concessão. Com isso, sugere-se a alteração da alocação de riscos prevista na cláusula 21.1.2 do contrato de concessão da Concessionária para o Poder Concedente.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. A alocação do risco de interface na Concessionária visa a que esta tenha incentivo para envidar os melhores esforços para solucionar eventuais interferências.
364	Minuta de Contrato Concessão	21.1.3. Riscos geológicos relacionados à execução dos investimentos tais como a adequação do solo e do subsolo:	Risco geológico Proposta: Disponibilização de informações técnicas sobre a dimensão dos riscos geológicos envolvidos na concessão. Justificativa: O contrato de concessão aloca integralmente à Concessionária os riscos geológicos relacionados à execução dos investimentos tais como a adequação do solo e do subsolo em sua cláusula 21.1.3. Para compreender adequadamente a alocação deste risco, é necessária a disponibilização de informações técnicas sobre a dimensão dos riscos geológicos envolvidos na concessão, bem como a possibilidade de realização de diligências pelas Proponentes.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que haverá possibilidade de realização de visitas técnicas e / ou diligências, observando-se que a área do Porto de Santos é uma área altamente antropizada, não havendo um histórico de intercorrências geológicas que leve à necessidade de uma alocação de riscos diferenciada.
365	Minuta de Contrato Concessão	21.1.3. Riscos geológicos relacionados à execução dos investimentos tais como a adequação do solo e do subsolo:	A respeito da alocação de riscos, o contrato apresenta que os riscos geológicos relacionados à execução de investimentos tais como a adequação do solo e do subsolo são de responsabilidade da concessionária. E, no anexo 12, completa que a respeito do compartilhamento da infraestrutura, (...) a Túnel S.A deverá adotar soluções para mitigação do impacto da implantação e da operação do túnel sobre o tráfego aquaviário no canal de acesso ao porto Organizado e sobre as vias Perimetrais (...). Não fica claro, neste tópico da minuta do contrato, a especificação acerca da alocação dos riscos geológicos associados à instalação do túnel. Caso haja algum problema durante as obras, referentes a efeitos geológicos, a responsabilidade seria da concessionária da SPA ou da Túnel S.A? O item em aberto, pode criar margem para discussões em caso de acidentes. A FIESP defende que é necessário, portanto, explicitar a responsabilidade de risco geológico para a instalação do túnel.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.
366 367	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	21.1.5. Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução das Atividades ou dos investimentos, pelo prazo de até 90	A considerar que a Concessionária não possui poder de polícia para diretamente intervir na hipótese de riscos a ela alocada pela Cláusula 21.1.5, entende-se que o prazo de 90 dias é extremamente elevado, em especial a considerar o impacto que esse lapso causaria no cronograma de investimentos a que está vinculada. Desse modo, sugere-se a redução para 15 dias. Subsidiariamente, adote-se o prazo máximo de 30 dias.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição será parcialmente acatada de modo que a redação seja compatibilizada com a dos últimos leilões de concessão rodoviária.

368	Minuta de Contrato Concessão	21.1.5. Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução das Atividades ou dos investimentos, pelo prazo de até 90	Manifestações sociais ou públicas Proposta: Definição do conceito de manifestações sociais ou públicas mencionado pelas cláusulas 21.1.5 e 21.2.15 e apresentação de estudos que atestem o histórico de manifestações sociais ou públicas em termos de frequência e, especialmente, de duração, de modo a justificar o valor de 90 dias como marco de diferenciação da alocação do risco entre Concessionária e Poder Concedente. Justificativa: Segundo a cláusula 21.1.5 do contrato de concessão, caso manifestações sociais ou públicas afetem de qualquer forma a exploração da infraestrutura portuária até 90 dias, eventuais custos decorrentes da turbacão serão alocados na Concessionária. Na hipótese de tais manifestações perdurarem por mais tempo, o risco é alocado ao Poder Concedente (cl. 21.2.15). Ocorre que não há definição no âmbito do contrato de concessão do conceito de manifestações sociais ou públicas, o que precisa ser apresentado pela documentação. Além disso, recomenda-se a apresentação de estudos que atestem o histórico de manifestações sociais ou públicas em termos de frequência e, especialmente, de duração, de modo a justificar o valor de 90 dias como marco de diferenciação da alocação do risco entre Concessionária e Poder Concedente.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. A definição de manifestações sociais e públicas segue o padrão para projetos de infraestrutura, englobando protestos, aglomerações e mobilizações de pessoas em contexto de reivindicações e eventos análogos.
369	Minuta de Contrato Concessão	21.1.11. Interrupção ou intermitência do fornecimento ou variação no custo de insumos necessários à prestação das	Compreende-se que a interrupção ou intermitência, ou ainda variação de custo de insumos, quando ocorrem de maneira ordinária por condições normais de mercado, são riscos do negócio e podem ser alocados à Concessionária. É preciso, contudo, qualificar a cláusula, pois na hipótese de eventos extraordinários, disruptivos, não passíveis de tratamento pela Concessionária, não há qualquer razão para a alocação de risco ao agente privado, que não poderia tratá-lo adequadamente. Em benefício da racionalização dos riscos, sugere-se qualificar que apenas as interrupções e incrementos de custos ordinários serão suportados pela Concessionária.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. Via de regra, as variações devem ser suportadas pela Concessionária. Para casos extraordinários, o risco é endereçado por meio de outras hipóteses contratuais como, por exemplo, a previsão de caso fortuito e força maior.
370	Minuta de Contrato Concessão	21.1.24. Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se a variação decorrer da implantação de novos Portos Organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora	Risco de Demanda Proposta: Modificação da cláusula 21.1.24 do contrato de concessão. Justificativa: A cláusula 21.1.24 do contrato de concessão aloca à concessionária integralmente o risco da demanda do projeto. Apesar de tal alocação ser a recomendada pelas melhores práticas como regra geral, foram propostas exceções que podem comprometer a viabilidade da concessão. A implementação de infraestruturas concorrentes ao Porto Organizado de Santos gera alterações impossíveis de serem internalizadas nas projeções financeiras estabelecidas nos estudos que embasam a proposta no momento do leilão. Neste sentido, eventual exploração de novos Portos Organizados ou instalações portuárias privadas capazes de impactar a demanda do ativo concedido deve ocorrer mediante o devido reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Importante ressaltar que este risco se intensifica considerando os procedimentos em trâmite e projetos na ANTAQ para o desenvolvimento de novos empreendimentos, especialmente dentro da área de influência do Porto Organizado de Santos. Redação atual: 21.1.24. Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se a variação decorrer da implantação de novos Portos Organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado. Redação proposta: 21.1.24. Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, exceto se a variação decorrer da implantação de novos Portos Organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. A cláusula segue o padrão das melhores práticas em contratos de concessão de ativos. A concessionária do porto organizado de Santos será responsável pela elaboração do planejamento para desenvolvimento do porto organizado, pela operação das áreas de uso comum e pelas ações comerciais, entre outros. Sob essa ótica, mostra-se adequada a alocação do risco de demanda ao concessionário.
371 372	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	21.1.33. Custos correspondente s aos impostos sobre serviços que possam vir a incidir em decorrência da forma de contabilização ou do tratamento fiscal dado aos serviços prestados na execução deste Contrato de	O risco alocado pela cláusula 21.1.33 à Concessionária é extraordinário, não passível de mensuração e/ou tratamento adequado pelo agente privado, razão pela qual a sua atribuição tal como posta apenas incrementa a percepção de risco não tratável, levando o Leilão a realizar seleção adversa, vindo a selecionar Proponente com pouco conhecimento ou com grande apetite ao risco, o que poderá resultar no aparente sucesso da licitação, mas na absoluta inviabilidade da execução de contrato de longo prazo e alta complexidade operacional e financeira. Sugere-se a exclusão da cláusula.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição será acatada.
373 390	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	21.1.35. Atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou investimentos adicionais decorrentes de hipóteses de caso fortuito e força maior que, em condições normais de mercado, possam ser	Muito embora a solução de alocação de risco sobre Evento Segurável à Concessionária seja possível, a inclusão da expressão "em condições normais de mercado" descaracteriza a normalidade e caráter ordinário da circunstância efetiva em que essa avaliação poderá ter que ser feita. Efetivamente, se o risco não for segurável quando da cotação pela Concessionária, por estar em conjuntura atípica de mercado, isso deve identificar o evento como sinistro não segurável, portanto alheio à matriz de risco assumida pelo agente privado. Pede-se a exclusão do trecho "em condições normais de mercado".	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma será parcialmente acatada, de modo que a Subcláusula 21.1.35 será reformulada de modo a estar uniforme de acordo com o que foi estabelecido em CODESA e em concessões rodoviárias recentes da ANTT.

374	Minuta de Contrato Concessão	21.1.35. Atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou investimentos adicionais decorrentes de hipóteses de caso fortuito e força maior que, em condições normais de mercado, possam ser	A alocação de riscos de casos fortuitos ou força maior seguráveis à época da contratação do seguro, ao arrendatário (Item 21.1.35 - p. 43 da minuta de Contrato) está associada a evento subjetivo e de difícil mensuração pelo ente regulador - aferição da existência de seguros para cobertura do evento à época da contratação ou renovação das apólices dos seguros exigidos da arrendatária. Nesse contexto, visando a reduzir incertezas, recomenda-se explicitar todos os riscos atribuíveis ao arrendatário. (CONTRIBUIÇÃO 5) Obs.- Anexo Parecer SEI Nº 3893/2022/ME Encaminhado por e-mail para anexos.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma será parcialmente acatada, de modo que a Subcláusula 21.1.35 será reformulada de modo a estar uniforme de acordo com o que foi estabelecido em CODESA e em concessões rodoviárias recentes da ANTT.
375	Minuta de Contrato Concessão	21.1.38. Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação e na	Alocação de riscos decorrentes de ações judiciais e a concorrência da Concessionária para tanto Proposta: Modificação das cláusulas 21.1.38 e 21.2.10 do contrato de concessão. Justificativa: Segundo o contrato de concessão, os riscos decorrentes de decisão judicial ou administrativa que inviabilizem a exploração do ativo estão alocados à Concessionária, quando esta der causa ou contribuir para a decisão, e ao Poder Concedente, nas outras hipóteses. Entende-se como razoável a alocação do risco à Concessionária desde que exista comprovação efetiva de sua culpabilidade ou se sua concorrência for demonstrada como inequívoca. A Concessionária não deve suportar os custos de inviabilização da exploração do ativo quando não for demonstrado nexo de causalidade claro ou quando tiver concorrido de maneira subsidiária para a decisão judicial ou administrativa. Trata-se consideração especialmente relevante para os casos de fatos pretéritos à desestatização, cujos efeitos devem ser suportados pela União. Portanto, recomenda-se a modificação das cláusulas 21.1.38 e 21.2.10 dos contratos de concessão: Redação atual: 21.1. 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: 21.1.38. Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação e na regulamentação aplicáveis, nos casos em que a Concessionária, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão; Redação proposta: 21.1.38. Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação e na regulamentação aplicáveis, nos casos em que a Concessionária, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão; Redação proposta: 21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 21.2.10. Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições nele estabelecidas, bem como na legislação e na regulamentação, nos casos em que a Concessionária, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, não houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão. Redação proposta: 21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 21.2.10. Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições nele estabelecidas, bem como na legislação e na regulamentação, nos casos em que a Concessionária, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, não houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão, observada a disposição da Cláusula 21.1.38.1.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. A cláusula segue o padrão para o tema em tela e a redação original engloba a ressalva do nexo de causalidade ao tratar de ação ou omissão direta ou indireta que cause ou contribua para o evento.
376 377	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	21.1.39. Adequação à regulação exercida pela ANTAQ e por outros agentes, órgãos ou entidades fiscalizadores cuja competência inclua as atividades objeto deste Contrato de Concessão, incluindo os impactos decorrentes de alterações do	O risco alocado pela cláusula 21.1.39 (cc. com 21.1.40) à Concessionária, tamanha sua generalidade e amplitude, configura risco extraordinário, não passível de mensuração e/ou tratamento adequado pelo agente privado, razão pela qual a sua atribuição tal como posta apenas incrementa a percepção de risco não tratável, levando o Leilão a realizar seleção adversa, vindo a selecionar Proponente com pouco conhecimento ou com grande apetite ao risco, o que poderá resultar no aparente sucesso da licitação, mas na absoluta inviabilidade da execução de contrato de longo prazo e alta complexidade operacional e financeira. Sugere-se a alteração da cláusula, mantendo-se, se o caso, apenas adequações pontuais ou procedimentais do serviço pela ANTAQ, para manutenção do serviço adequado (em linha com o art. 6º, Lei n. 8.987/1995), como risco da Concessionária.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que os riscos expressos na minuta de contrato alocados ao concessionário não constituem em uma relação exaustiva diferentemente daqueles alocados ao Poder Concedente. Dessa forma, a inclusão desse dispositivo visa a dar maior clareza à possibilidade de impactos decorrentes de decisão judicial ou administrativa e seus efeitos como risco do negócio a ser suportado pelo concessionário.
378	Minuta de Contrato Concessão	21.1.41. Eventuais passivos dos Contratos de Uso de Área transferidos à Concessionária nos termos da Cláusula 13 e do Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	Contratos de uso de área Proposta: Modificação da cláusula 21.1.41 e inclusão da cláusula 21.2.21 no contrato de concessão. Além disso, disponibilização de todas as informações relacionadas aos contratos de uso de área que serão transferidos à SPA, como cópia integral de todos os instrumentos, eventuais termos aditivos celebrados e processos administrativos e judiciais nos quais os contratos permanecem produzindo efeitos por força de liminar. Justificativa: A cláusula 21.1.41 aloca à Concessionária a responsabilidade por quaisquer eventos questionados pelas Arrendatárias, incluindo eventos pretéritos à assinatura do contrato de concessão. Considerando as melhores práticas de alocação de riscos em contratos de concessão, é indispensável que seja alocado ao Poder Concedente a responsabilidade por eventos pretéritos à assinatura do contrato de concessão questionados pelas Arrendatárias perante a Concessionária que não sejam conhecidos por meio da documentação disponibilizada no Data Room, já que isto impossibilita a precificação do ativo pelas Proponentes. Nesse sentido, a Concessionária deve ser responsável única e exclusivamente por passivos comprovadamente originados após a data de eficácia ou por passivos devidamente revelados na documentação do Data Room. Quaisquer outros passivos devem ser de responsabilidade do Poder Concedente e sujeitos ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da concessionária. Portanto, sugere-se a modificação da cláusula 21.1.41 e inclusão da cláusula 21.2.21 no contrato de concessão: Redação atual: 21.1. 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: 21.1.41. Eventuais passivos dos Contratos de Uso de Área transferidos à Concessionária nos termos da Cláusula 13 e do Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área; 21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: Redação proposta: 21.1. 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: 21.1.41. Eventuais passivos dos Contratos de Uso de Área transferidos à Concessionária nos termos da Cláusula 13 e do Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área, desde que (i) sejam comprovadamente originados após a Data de Eficácia; e (ii) sejam conhecidos previamente; 21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 21.2.21. Eventuais passivos dos Contratos de Uso de Área transferidos à Concessionária nos termos da Cláusula 13 e do Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área, desde que (i) sejam comprovadamente pré-existentes à Data de Eficácia; e (ii) não sejam conhecidos previamente.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.

379	Minuta de Contrato Concessão	21.1.41. Eventuais passivos dos Contratos de Uso de Área transferidos à Concessionária nos termos da Cláusula 13 e do Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de	Há uma incerteza a respeito do destino que se dará aos pedidos de prorrogação de prazo dos contratos de arrendamento que estão em andamento na atualidade e que possivelmente não tenham sido decididos e implementados antes da assinatura do Contrato de Concessão do Porto. Não há nenhuma previsão expressa tratando de tal hipótese e, portanto, não há certeza sobre qual seria a solução aplicável. Há apenas uma regra no item 21.1.41 da minuta do Contrato de Concessão que dispõe sobre Eventuais passivos dos Contratos de Uso de Área transferidos à Concessionária nos termos da Cláusula 13 e do Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área. Sendo assim, pede-se que seja aprimorada a redação da documentação relacionada à concessão do Porto de Santos a fim de que seja esclarecido se os pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro e de prorrogação de prazo de contratos de arrendamento já apresentados ao Poder Concedente, mas ainda pendentes de decisão e liquidação, ou que possam vir ainda a ser apresentados com base em fatos anteriores à Data de Eficácia, podem ser considerados passivos dos Contratos de Uso de Área transferidos à Concessionária. Além disso, deve-se esclarecer exatamente como se dará a execução de uma decisão administrativa que acolha um pedido de prorrogação de contrato de arrendamento após a concessão do Porto.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.
380 381	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	21.1.47. Resistência de Explorador de Instalação Portuária em desocupar área após término do respectivo contrato; e	Em que pese o risco alocado à Concessionária na cláusula 21.1.47 seja razoável, é preciso excepcionar hipóteses em que haja decisão judicial ou por Órgão de Controle que mantenha o Explorador sobre a Instalação Portuária, especialmente quando a decisão for proferida em procedimento de que seja parte a ANTAQ e/ou o Poder Concedente.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada, porquanto o objetivo é que a Concessionária tenha incentivos para tomar todas as providências cabíveis para a desocupação.
382	Minuta de Contrato Concessão	21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder	Governança com autoridades aduaneira e marítima Proposta: Inclusão da cláusula 21.2.21 no contrato de concessão. Justificativa: A estrutura do Porto Organizado é complexa e envolve diversos atores e autoridades. Dentre elas estão as autoridades aduaneira e marítima, as quais podem solicitar medidas à Concessionária que deverão ser atendidas com fundamento. Outro exemplo é a suspensão das operações portuárias (cl. 16.3.10). Não há, contudo, alocação expressa de riscos decorrentes ao Poder Concedente sobre eventuais determinações das autoridades aduaneira e marítima que prejudiquem a fiel exploração da concessão pela Concessionária. Portanto, recomenda-se inclusão da cláusula 21.2.21 no contrato de concessão: Redação atual: 21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: Redação proposta: 21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 21.2.21. Impactos decorrentes de medidas solicitadas pelas demais autoridades no Porto Organizado que prejudiquem a fiel exploração da Concessão pela Concessionária.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada, porquanto já há previsão nesse sentido na Subcláusula 21.2.10.
383	Minuta de Contrato Concessão	21.2.2. Descumprimento contratual cometido pela Concessionária motivado ou decorrente diretamente por ato ou omissão do Poder Concedente;	Descumprimento contratual da Concessionária por conta do Poder Concedente Proposta: Alteração da cláusula 21.2.2 do contrato de concessão. Justificativa: A cláusula 21.2.2 do contrato de concessão prevê que apenas descumprimento contratual cometido pela Concessionária que seja motivado diretamente por ato ou omissão do Poder Concedente será risco alocado a ele. Como forma de prever uma alocação adequada de riscos e em consonância com outras previsões da matriz de riscos do contrato de concessão (i.e. cl. 21.1.38 e 21.2.10), entende-se que as hipóteses de ocorrência indireta também devem ser alocadas ao Poder Concedente. Portanto, recomenda-se a alteração da cláusula 21.2.2 do contrato de concessão: Redação atual: 21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 21.2.2. Descumprimento contratual cometido pela Concessionária motivado ou decorrente diretamente por ato ou omissão do Poder Concedente; Redação proposta: 21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 21.2.2. Descumprimento contratual cometido pela Concessionária motivado ou decorrente, direta ou indiretamente, por ato ou omissão do Poder Concedente;	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a Subcláusula será reformulada. A previsão de hipóteses de descumprimento ocasionado de forma "direta" ou "indireta" pode levar a discussões sobre o que de fato vem a ser "direto" ou "indireto". Entende-se como razoável que essas expressões não sejam utilizadas, bastando que seja demonstrado o nexo de causalidade e o impacto decorrente para materialização do risco.
384	Minuta de Contrato Concessão	21.2.5. Custos relativos a novos investimentos requeridos pelo Poder Concedente, não previstos	Embora a cláusula 21.2.5 esteja adequada, para evitar má compreensão que dificulte a boa aplicação do dispositivo futuramente, sugere-se alterar a expressão "custos relativos" por "remuneração relativa", a considerar que para além dos custos (tipicamente compreendidos como de insumos), há custos de capital a serem recompostos à Concessionária.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. A redação, no entanto, será ajustada, passando a ser especificado o "impacto causado pela realização de novos investimentos".
385	Minuta de Contrato Concessão	21.2.6. Vícios ocultos em Bens Reversíveis transferidos à Concessionária pelo Poder Concedente, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da	Vícios ocultos Proposta: Alteração da alocação de riscos prevista na cláusula 21.2.6 do contrato de concessão. Alternativamente, modificação da cláusula 21.2.6 do contrato de concessão. Além disso, disponibilização de todas as informações relacionadas aos bens reversíveis integrantes da concessão e que serão transferidos à SPA. Justificativa: Considerando as melhores práticas de alocação de riscos em contratos de concessão e PPPs, entende-se que a alocação de vícios ocultos deve ser feita ao Poder Concedente. Nesse sentido, em algumas hipóteses, para garantir a eficiência da gestão contratual, a Concessionária é responsável apenas pelas ações necessárias, mas não pelo ônus financeiro decorrente de vícios ocultos, este sempre suportado pelo Poder Concedente. Portanto, sugere-se a alteração da cláusula 21.2.6: Redação atual: 21.2.6. Vícios ocultos em Bens Reversíveis transferidos à Concessionária pelo Poder Concedente, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia; Redação proposta: 21.2.6. Vícios ocultos em Bens Reversíveis transferidos à Concessionária pelo Poder Concedente; Alternativamente, caso tal sugestão não venha a ser acolhida, propõe-se a modificação do prazo previsto pela cláusula 21.2.6 do contrato de concessão para que, ao menos, o período de responsabilidade do Poder Concedente seja de no mínimo 60 (sessenta) meses contados da data de eficácia. Redação atual: 21.2.6. Vícios ocultos em Bens Reversíveis transferidos à Concessionária pelo Poder Concedente, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia; Redação proposta: 21.2.6. Vícios ocultos em Bens Reversíveis transferidos à Concessionária pelo Poder Concedente, desde que tenham sido identificados em até 60 (sessenta) meses contados da Data de Eficácia;	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. O prazo em tela, de até 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia, está de acordo com as melhores práticas do setor e é suficiente para a identificação de vícios ocultos, sendo até mesmo mais longo do que o estipulado em outros contratos do setor.

386	Minuta de Contrato Concessão	21.2.7. Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que: (i) sejam comprovadamente pré-existent à	Riscos Ambientais Proposta: Modificação da cláusula 21.2.7 do contrato de concessão. Justificativa: A infraestrutura portuária de Santos possui área amplamente inserida em regiões sensíveis do ponto de vista ambiental. É razoável supor a existência de extensa gama de situações capazes de configurar passivos ambientais. A imposição de quaisquer limites à regra de alocação de riscos ao Poder Concedente apenas se justifica se for possível uma precificação adequada dos riscos ambientais desde antes da formulação da proposta no leilão. Por este motivo, é necessária a apresentação de maiores informações relativas à situação concreta do ativo concedido. Considerando a experiência brasileira no setor, sugere-se a alteração da lógica de distribuição dos riscos ambientais. Recomenda-se que seja criada uma listagem dos passivos ambientais já identificados pelo Poder Concedentes e sua consolidação na forma de Anexo ao Contrato de Concessão. Desse modo, a matriz de riscos deverá apresentar determinação expressa de equacionamento de tais riscos pela Concessionária. Ainda, idealmente deve-se conferir a ela, logo no início da exploração do ativo, a possibilidade de identificação de passivos ambientais não listados pelo Poder Concedente, os quais devem ser a ele alocados. A partir de tais regras, seria possível a alocação integral dos riscos ambientais à Concessionária independentemente de sua pré-existência ou não à Data de Eficácia do contrato de concessão. Sobre a cláusula 21.2.7, é preciso ressaltar que a comprovação de pré-existência em relação à Data de Eficácia do Contrato de Concessão é de difícil estipulação, sendo recomendável a exclusão da condicionante descrita no item (i) para evitar discussões de difícil resolução. Em segundo lugar, considerando a dificuldade da precificação adequada pelas Proponentes, acredita-se ser pouco razoável a limitação temporal à responsabilidade do Poder Concedente, para riscos ambientais no prazo proposto. Portanto, sugere-se a alteração da cláusula 21.2.7: Redação atual: 21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 21.2.7. Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que: (i) sejam comprovadamente pré-existent à Data de Eficácia; (ii) não sejam conhecidos previamente; e (iii) tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia. Redação proposta: 21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 21.2.7. Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que: (i) não sejam conhecidos previamente; e (ii) tenham sido identificados em até 60 (sessenta) meses contados da Data de Eficácia.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. A lógica da cláusula de riscos ambientais segue o padrão do setor, sendo inclusive mais abrangente do que em outros contratos - onde há, por exemplo, situações em que o Poder Concedente somente se responsabiliza pelos passivos ambientais arrolados em anexos específicos. O prazo de 12 (doze) meses para a identificação de novos passivos também está de acordo com a experiência setorial de leilões de arrendamentos portuários.
387	Minuta de Contrato Concessão	21.2.7. Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que: (i) sejam comprovadamente pré-existent à	A Subcláusula 21.2.7 da Minuta de Contrato aloca ao Poder Concedente os custos decorrentes da recuperação de passivos ambientais comprovadamente pré-existent à Data de Eficácia, desde que desconhecidos até então e que sejam identificados em até 12 meses pela Concessionária a contar da data de eficácia do Contrato de Concessão. Ocorre, contudo, que não há definição clara do que seria um passivo ambiental "não conhecido". É possível que passivos ambientais do Porto Organizado tenham sido identificados em documentos de acesso restrito, não disponibilizados aos proponentes à época do leilão. Neste caso, os interessados não poderão precificar adequadamente seus lances, justamente por não possuírem sequer conhecimento da existência desses passivos. Assim, sugerimos que seja incluída uma lista exhaustiva de documentos nos quais constarão os passivos ambientais conhecidos no Porto Organizado, aos quais será concedido amplo acesso aos proponentes, para devida precificação quando da apresentação da proposta econômica. Estes documentos poderão compreender o EVTEA, os estudos ambientais disponibilizados para licitação do empreendimento, processos administrativos instaurados por autoridades ambientais, estudos relacionados aos processos de licenciamento etc. Passivos ambientais não compreendidos na referida lista serão considerados desconhecidos para fins de alocação de riscos e interpretação da Cláusula 21.2.7. Esta medida evitará discussões futuras, quando da assunção da concessão pela Concessionária, acerca do que caracteriza ou não um passivo ambiental "desconhecido", além de trazer maior segurança jurídica ao projeto e mitigar a assimetria de informação existente entre a autoridade portuária atual e os proponentes. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação: 21.2.7. São considerados passivos ambientais desconhecidos aqueles que não estejam devidamente identificados no Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que os passivos ambientais não conhecidos são aqueles que ou não tenham sido previamente identificados ou não tenham sido informados no Data Room / Sala de Informação do projeto de modo que os interessados possam ter prévio conhecimento.
388	Minuta de Contrato Concessão	21.2.7. Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que: (i) sejam comprovadamente pré-existent à	A Subcláusula 21.2.7 da Minuta de Contrato determina que somente os passivos ambientais desconhecidos e identificados pela Concessionária em até 12 meses da Data de Eficácia, serão responsabilidade do Poder Concedente. É necessário pontuar que, durante o curto intervalo de 12 meses - período que compreende os estágios iniciais da concessão e todo o processo de transição - a Concessionária dialogará com as arrendatárias e cessionárias do Porto para verificação de eventuais passivos não reportados quando da licitação. Nesse contexto, é provável que a Concessionária enfrente dificuldades para obtenção de informações acerca dos passivos ambientais localizados nas áreas geridas pelas arrendatárias / cessionárias. Essas informações possivelmente só virão a ser obtidas após o prazo de 12 meses, de modo que o passivo ambiental passará a ser de responsabilidade da Concessionária, sem que esta tenha dado causa ao atraso na identificação do passivo ambiental. Com o objetivo de mitigar este risco, propõe-se a inclusão de cláusula indicando que a Concessionária não será responsável por passivos ambientais pré-existent em áreas geridas pelas arrendatárias / cessionárias, desde que sejam cumpridos dois requisitos: (i) caso haja resistência, por parte de arrendatárias / cessionárias, na disponibilização de informações acerca de passivos ambientais em áreas por elas geridas; e (ii) essa resistência tenha sido devidamente informada à ANTAQ dentro do prazo de 12 meses contados da Data de Eficácia. A sugestão de redação desta cláusula foi reproduzida abaixo: 21.2.8. Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro de áreas geridas por Exploradores de Instalação Portuária, desde que: (i) haja resistência, por parte do Explorador de Instalação Portuária, na disponibilização de informações acerca dos Passivos Ambientais presentes na área do Porto Organizado sob sua gestão; e (ii) essa resistência tenha sido objeto de comunicação da Concessionária à ANTAQ, no prazo de 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia, contendo os devidos documentos comprobatórios; 21.2.8.1. Será caracterizada a resistência do Explorador de Instalação Portuária caso: (i) após comunicação da Concessionária, o arrendatário não apresente as informações requeridas, ou as apresente de forma incompleta e (ii) após a oportunidade, pela Concessionária, de novo prazo para apresentação ou revisão das informações disponibilizadas, não o faça tempestivamente ou o faça de maneira incompleta.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que o gerenciamento de passivos ambientais existentes nas áreas ocupadas por Exploradores de Instalação Portuárias deve ocorrer na forma prevista nos respectivos contratos de exploração de área, cabendo à Concessionária, no âmbito da relação privada estabelecida com os Exploradores de Instalação Portuária, tomar eventuais providências legais que se façam necessárias.
389	Minuta de Contrato Concessão	21.2.7. Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que: (i) sejam comprovadamente pré-existent à	A Subcláusula 21.2.7 da Minuta de Contrato aloca ao Poder Concedente os custos decorrentes da recuperação de passivos ambientais comprovadamente pré-existent à Data de Eficácia, desde que desconhecidos até então e identificados em até 12 meses pela Concessionária. A identificação de todos os passivos ambientais na área do Porto Organizado, considerando as dificuldades inerentes a este processo e a pluralidade de atores envolvidos, dificilmente não superará o prazo de 12 meses contido na Subcláusula 21.2.7. Ainda, o início das obras por parte da Concessionária poderá impossibilitar a comprovação de que estes passivos eram pré-existent à Data de Eficácia. A fim de contornar estes problemas, sugerimos alguns aprimoramentos no regimento contratual. O primeiro deles seria a contratação de figura independente às partes (relator independente) para execução de vistoria na área do Porto Organizado, objetivando a identificação dos passivos ambientais existentes e desconhecidos no empreendimento. A contratação desta figura poderá seguir o regimento de contratação do Verificador disposto na Cláusula 11.3 da Minuta de Contrato. A partir da realização desta vistoria, o relator deverá produzir relatório contendo suas conclusões e os passivos ambientais identificados na área concedida. O conteúdo deste relatório será vinculante às partes. Assim, todos os passivos identificados pelo relator serão considerados pré-existent e serão de responsabilidade do Poder Concedente, nos termos da Subcláusula 21.2.7. Caso o Poder Concedente ou a Concessionária discordem da análise do relator (por exemplo, em virtude da não-identificação de determinado passivo ambiental, ou sua identificação equivocada), o conflito deverá ser submetido diretamente à arbitragem, regulada na Cláusula 40ª do Contrato de Concessão. De forma subsidiária, caso a ANTAQ não concorde com a proposta de conceder efeito vinculante à decisão do relator independente, propomos o seguinte regimento. A partir da realização desta vistoria, o relator deverá produzir relatório contendo suas conclusões e os passivos ambientais identificados na área concedida. Este relatório será encaminhado à ANTAQ, para análise por parte da Agência. Caso a ANTAQ não tenha divergências quanto às conclusões apresentadas pelo relator, todos os passivos por ele identificados serão considerados pré-existent e serão de responsabilidade do Poder Concedente, nos termos da Subcláusula 21.2.7. Caso a ANTAQ discorde das conclusões alcançadas pelo relator, deverá submeter o conflito ao Comitê de Resolução de Disputas, regido na Cláusula 39ª da Minuta de Contrato. O Comitê decidirá acerca do assunto de maneira vinculante. Se quaisquer das partes discordem das conclusões alcançadas pelo Comitê, deverão submeter o conflito à arbitragem (Cláusula 40ª).	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada, porquanto a Concessionária poderá, durante o prazo previsto para identificação dos passivos pré-existent não conhecidos, contratar consultoria independente e, caso o Poder Concedente ou a Agência discordem das conclusões apresentadas, a Concessionária poderá acionar os mecanismos contratuais de resolução de controvérsias.

391	Minuta de Contrato Concessão	21.2.12. Modificação promovida pela ANTAQ nos Parâmetros da Concessão, que cause impacto direto e comprovado nas receitas e despesas da Concessionária	Quando comparado às minutas dos Contratos de Concessão dos demais projetos de desestatização, a alocação de riscos prevista na minuta do contrato de concessão do Porto de Santos atribui maior responsabilidade ao Poder Concedente, em especial, ao estabelecido no item 21.2.12. Assim, com vistas a dar maior uniformidade entre os projetos, sugere-se a retirada da referida cláusula. Entende-se que esse a revisão dos parâmetros da concessão é para adotar as melhores práticas regulatórias vigentes e ajustar a concessão em termos de mecanismos regulatórios mais adequados a cada momento da concessão, sendo um processo de escopo restrito, não ensejando reequilíbrio em favor do regulado, sob o risco disso anular qualquer incentivo decorrente do resultado da revisão dos parâmetros da concessão.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que será acatada
392 393	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	21.2.15. Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução das Atividades ou dos investimentos, pelo prazo que exceder 90 (noventa) dias:	A considerar que a Concessionária não possui poder de polícia para diretamente intervir na hipótese de riscos a ela alocada pela Cláusula 21.1.5 e a limitação da 21.2.15, entende-se que o prazo de 90 dias é extremamente elevado, em especial a considerar o impacto que esse lapso causaria no cronograma de investimentos a que está vinculada. Desse modo, sugere-se a redução para 15 dias. Subsidiariamente, adote-se o prazo máximo de 30 dias.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição será parcialmente acatada de modo que a redação seja compatibilizada com a dos últimos leilões de concessão de rodovias.
394 402	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	21.2.16. Aprovação pela ANTAQ, pelo Poder Concedente ou em sede de decisão judicial ou arbitral de eventuais pleitos de reequilíbrio promovidos por arrendatários do Porto Organizado que (i) sejam relativos a eventos anteriores à	Embora fosse em tese possível a alocação de risco à Concessionária trazida pela Cláusula 21.2.16, subitem ii., essa possibilidade presume que as Proponentes conhecem todos os pleitos apresentados até a data de submissão de propostas no Leilão e são capazes de precificar os impactos no objeto da Concessão. Tratando-se de risco de impossível tratamento nas condições postas, requer-se a alteração do dispositivo.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a Subcláusula 21.2.16 trata de risco alocado ao Poder Concedente.
395	Minuta de Contrato Concessão	21.2.16. Aprovação pela ANTAQ, pelo Poder Concedente ou em sede de decisão judicial ou arbitral de eventuais pleitos de reequilíbrio promovidos por arrendatários do Porto Organizado que (i) sejam relativos a eventos anteriores à	A Minuta do Contrato de Concessão prevê em sua cláusula 21.2 os riscos relacionados à concessão que estão alocados ao Poder Concedente e em dois dispositivos, quais sejam a cláusulas 21.2.16 e 21.2.20, são mencionados riscos relacionados ao tema do reequilíbrio econômico-financeiro de arrendatários do Porto Organizado. A redação adotada por essas duas cláusulas abre margem para conflitos interpretativos e eventuais processos contenciosos entre as partes envolvidas (arrendatários, Poder Concedente e Concessionária), na medida em que uma mesma situação fática é regrada por dois dispositivos contratuais, que possuem critérios para definir quais pleitos de reequilíbrio aprovados serão de responsabilidade do Poder Concedente. De um lado, a cláusula 21.2.16 prevê que é responsabilidade da União os pleitos de reequilíbrio que sejam relativos a eventos anteriores à celebração do Contrato de Concessão e tenham sido pleiteados após a data para submissão das propostas econômicas do Leilão. De outro lado, a cláusula 21.2.20 adota como critério a apresentação do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro após a aprovação dos estudos de modelagem do Leilão pelo PPI. No caso dos pleitos apresentados antes da aprovação dos estudos, esse dispositivo do Contrato de Concessão prevê que serão de responsabilidade do Poder Concedente somente aqueles que não foram informados no Data Room previsto no Edital. Dito isso, com o objetivo de evitar conflitos interpretativos que poderiam prejudicar a devida execução do Contrato de Concessão, principalmente procedimentos de transferência e adaptação dos Contratos de Uso de Área, sugere-se que os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro sejam objeto de uma única cláusula vinculada à cláusula 21.2 do Contrato de Concessão, que estabelece os riscos alocados ao Poder Concedente. Dessa forma, sugere-se a adoção da seguinte redação: 21.2.[â€¦]. Aprovação pela ANTAQ, pelo Poder Concedente ou em sede de decisão judicial ou arbitral de eventuais pleitos de reequilíbrio promovidos por arrendatários do Porto Organizado que (i) sejam relativos a eventos anteriores à celebração do Contrato de Concessão e (ii) tenham sido pleiteados após a aprovação dos estudos de modelagem do Leilão pelo PPI. 21.2.[â€¦].1. No caso de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro que tenham sido apresentados antes a aprovação dos estudos de modelagem do Leilão pelo PPI, o Poder Concedente é responsável por aqueles que não foram informados no Data Room previsto no Edital.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.

396	Minuta de Contrato Concessão	21.2.16. Aprovação pela ANTAQ, pelo Poder Concedente ou em sede de decisão judicial ou arbitral de eventuais pleitos de reequilíbrio promovidos por arrendatários do Porto Organizado que (i) sejam relativos a eventos anteriores à	Considerando que, na matriz de risco da Concessão, a responsabilidade por pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento é alocada ao Poder Concedente ou à Concessionária a depender das características de cada um dos pleitos, pergunta-se: Tendo em vista o processo de adaptação dos contratos às normas de direito privado, haverá diferença de tratamento entre os contratos de arrendamento cujos pleitos de reequilíbrio são de responsabilidade do Poder Concedente e aqueles cujos pleitos de reequilíbrio são de responsabilidade da Concessionária?	O Poder Concedente decidirá os pleitos que lhe couberem no prazo regulamentar, observando a regulamentação e a metodologia vigentes, observado o que estiver disposto no contrato. A Concessionária decidirá os pleitos que lhe couberem adotando as melhores práticas, usualmente adotadas no setor, observado sempre o que estiver disposto no contrato.
397	Minuta de Contrato Concessão	21.2.16. Aprovação pela ANTAQ, pelo Poder Concedente ou em sede de decisão judicial ou arbitral de eventuais pleitos de reequilíbrio promovidos por arrendatários do Porto Organizado que (i) sejam relativos a eventos anteriores à	Considerando que, na matriz de risco da Concessão, a responsabilidade por pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento é alocada ao Poder Concedente ou à Concessionária a depender das características de cada um dos pleitos, pergunta-se: Os futuros pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro que forem apresentados após a Data de Eficácia também seguirão as regras de repartição de responsabilidade previstas na matriz de riscos da Concessão?	A ANTAQ agradece sua contribuição e observa que, caso não haja repactuação da alocação de riscos entre as partes após a transferência de titularidade dos contratos de uso de área, as cláusulas originalmente pactuadas devem ser respeitadas.
398	Minuta de Contrato Concessão	21.2.16. Aprovação pela ANTAQ, pelo Poder Concedente ou em sede de decisão judicial ou arbitral de eventuais pleitos de reequilíbrio promovidos por arrendatários do Porto Organizado que (i) sejam relativos a eventos anteriores à	Considerando que, na matriz de risco da Concessão, a responsabilidade por pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento é alocada ao Poder Concedente ou à Concessionária a depender das características de cada um dos pleitos, pergunta-se: Qual será o tratamento dado aos pleitos de reequilíbrio cujos processos (administrativos, judiciais e/ou arbitrais) ainda estarão em curso na Data de Eficácia do Contrato de Concessão?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.
399	Minuta de Contrato Concessão	21.2.16. Aprovação pela ANTAQ, pelo Poder Concedente ou em sede de decisão judicial ou arbitral de eventuais pleitos de reequilíbrio promovidos por arrendatários do Porto Organizado que (i) sejam relativos a eventos anteriores à	A cláusula 21.2.16 estabelece duas condições para isentar a responsabilidade da Concessionária por pleitos de reequilíbrio existentes antes da assunção da Concessão: (a) estejam os pleitos de reequilíbrio atrelados a eventos anteriores à celebração do Contrato de Concessão; e (b) tenham sido pleiteados após a data prevista para a submissão de propostas econômicas do Leilão. Entendemos que as previsões não são suficientes para limitar a responsabilidade da Concessionária em relação aos pleitos de reequilíbrio derivados de eventos pretéritos à Data de Eficácia da Concessão. Por exemplo, é possível que novos pleitos sejam apresentados logo após a data de submissão da proposta econômica, o que deixaria a Concessionária exposta a um passivo que sequer pôde ser precificado durante o Leilão. Veja-se, portanto, que a cláusula 21.2.16 parece atribuir à Concessionária risco que não pode ser por ela gerido de forma eficiente. É o Poder Concedente quem possui a melhor informação disponível acerca dos eventos de desequilíbrio pretéritos nos contratos de arrendamento. Sendo assim, recomendamos a revisão da cláusula 21.2.16 nos seguintes termos: 21.2.16. Aprovação pela ANTAQ, pelo Poder Concedente ou em sede de decisão judicial ou arbitral de eventuais pleitos de reequilíbrio promovidos por arrendatários do Porto Organizado que sejam relativos a eventos anteriores à data de eficácia da Concessão.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.

400	Minuta de Contrato Concessão	21.2.16. Aprovação pela ANTAQ, pelo Poder Concedente ou em sede de decisão judicial ou arbitral de eventuais pleitos de reequilíbrio promovidos por arrendatários do Porto Organizado que (i) sejam relativos a eventos anteriores à	A cláusula 21.2.16 estabelece duas condições para isentar a responsabilidade da Concessionária por pleitos de reequilíbrio existentes antes da assunção da Concessão: (a) estejam os pleitos de reequilíbrio atrelados a eventos anteriores à celebração do Contrato de Concessão; e (b) tenham sido pleiteados após a data prevista para a submissão de propostas econômicas do Leilão. Conforme indicado na contribuição anterior, entendemos que não é adequado atribuir à Concessionária o passivo de pleitos de reequilíbrio relativos a eventos anteriores à data de eficácia do Contrato de Concessão. De qualquer forma, caso a intenção da ANTAQ seja de fato imputar parte desse risco à Concessionária, propomos os seguintes ajustes no Contrato de Concessão para que a assunção desse risco não gere distorções no Leilão de Desestatização. Nossa primeira proposta de aprimoramento é de que a Concessionária seja responsável apenas e tão somente pelos pleitos de reequilíbrio reconhecidos e aprovados pela ANTAQ até a data de publicação do edital, conforme lista exaustiva disponibilizada pela ANTAQ. Assim, a Concessionária, caso tenha que efetivar reequilíbrios aos arrendatários aprovados pela ANTAQ ou Poder Concedente após a publicação do edital ou aprovados anteriormente, mas não indicados na lista divulgada, terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Nossa segunda proposta de aprimoramento é que seja estipulado um limite para o passivo que será suportado pela Concessionária para efetivar os reequilíbrios aos arrendatários. Embora a Concessionária possa ter conhecimento dos pleitos existentes na data de publicação do edital, assumindo que o Poder Concedente e ANTAQ tenham divulgado essa informação, não é possível antecipar o volume de recursos que será necessário para fazer frente a efetivação desses reequilíbrios em favor dos arrendatários. Sendo assim, propomos que seja estipulado um valor limite que, caso venha a ser superado, dará direito à Concessionária à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.
401	Minuta de Contrato Concessão	21.2.16. Aprovação pela ANTAQ, pelo Poder Concedente ou em sede de decisão judicial ou arbitral de eventuais pleitos de reequilíbrio promovidos por arrendatários do Porto Organizado que (i) sejam relativos a eventos anteriores à	O item 21.2.16. prevê como responsabilidade do Poder Concedente eventuais pleitos de reequilíbrio promovidos por arrendatários do Porto Organizado que (i) sejam relativos a eventos anteriores à celebração do Contrato de Concessão (ii) tenham sido pleiteados após a data prevista para a submissão de propostas econômicas do Leilão; Com a privatização do Porto de Santos, todos os contratos de arrendamento atualmente vigentes serão adaptados ao regime privado, cabendo à concessionária notificar os atuais arrendatários para adequá-los às normas de direito privado. O que o contrato de concessão não prevê, contudo, é qual mecanismo será seguido nos casos em que há previsão de investimentos ainda não realizados quando da celebração do contrato de concessão, cenário este que traz para os atuais arrendatários uma situação extremamente desfavorável em relação ao regime até então vigente para recomposição do equilíbrio contratual. Com a privatização da SPA as opções existentes para o reequilíbrio do contrato, que atualmente incluem a possibilidade de realização de investimentos complementares em prol da melhoria, atualidade e eficiência das operações, poderão ser reduzidas apenas ao pagamento dos valores não investidos, o que tornará muito mais ineficiente e oneroso o reestabelecimento dos equilíbrios econômico-financeiros dos contratos. Isso porque, em vez de se adotar soluções que permitam ganho de eficiência na prestação do serviço e otimizam as atividades econômicas realizadas pelas arrendatárias, poderá ser imposto a obrigação de realizar desembolso de quantias à União aplicação será totalmente desvinculada das instalações e dos serviços portuários. Em face do exposto, sugere-se que: 1) seja assegurado ao arrendatário, após a adaptação, a possibilidade de recomposição dos contratos de arrendamento por meio da realização de novos investimentos, e; 2) a inclusão dos desequilíbrios econômico-financeiros reconhecidos favoráveis à União dentro do valuation da concessão, de modo estes sejam considerados na modelagem do projeto, permitindo que a concessionária assuma o crédito e realize a negociação diretamente com as arrendatárias.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento transferidos à Concessionária deverá se dar de acordo com o que prevê o respectivo contrato, salvo se as partes, de comum acordo, deliberarem de forma diversa. Além disso, a opção de realização de investimentos citada na contribuição também poderá ser pactuada entre as partes.
403	Minuta de Contrato Concessão	21.2.20. Decisões administrativas, judiciais ou em sede de arbitragem que, após a apresentação de Proposta Econômica no Leilão, defiram pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento portuário do Porto Organizado d	No contexto da matriz de riscos da Concessão, a cláusula 21.2.20 estabelece que decisões que defiram pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento do Porto Organizado de Santos serão de responsabilidade do Poder Concedente, desde que os pleitos tenham sido apresentados após a aprovação dos estudos de modelagem do leilão pelo PPI. No caso dos pleitos anteriores a esta data, a responsabilidade do Poder Concedente abrangerá apenas aqueles que não forem divulgados no Data Room previsto no Edital. Porém, diferente do que é observado em relação a outros marcos importantes da Concessão (p. ex. Data de Eficácia), não se tem clareza absoluta acerca de quando seria o dia exato em que o PPI aprovou os estudos de modelagem do Leilão. Isso porque, a despeito de estar em negrito na Minuta de Contrato de Concessão, a cláusula 1.1.1 não apresenta o termo definido PPI, o que traz incertezas sobre essa data se referir ou não à aprovação pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos. Em sentido semelhante, a referida cláusula 1.1.1 não possui termo definido que explicita, de maneira inequívoca, qual é a data a ser considerada como o marco temporal de aprovação dos estudos de modelagem do leilão pelo PPI. Soma-se a isso a ausência de informações precisas sobre esse fato nos documentos disponibilizados na Audiência Pública ANTAQ nº 1/2022 e na página oficial do Projeto de Desestatização do Porto de Santos (https://portal.ppi.gov.br/estudos-para-desestatizacao-do-porto-de-santos). Essas lacunas contratuais acabam por gerar incertezas sobre a ausência de objetividade dos critérios utilizados para a alocação de riscos da Concessão, o que pode incentivar a ocorrência de litígios entre as partes envolvidas (Concessionária, Poder Concedente e arrendatárias) e, conseqüentemente, prejudicar a transferência e a adaptação dos Contratos de Uso de Área. Para mitigar isso, sugerimos a inclusão dos seguintes dispositivos: 1.1.1.[â€¢]. Data de aprovação dos estudos de modelagem do Leilão pelo PPI: data da [â€¢]ª Reunião do Conselho do PPI, quando foram aprovados os estudos da modelagem do Leilão, que ocorreu no dia [â€¢]/[â€¢]/[â€¢]. 1.1.1. [â€¢]. Programa de Parcerias de Investimentos - PPI: Programa criado pela Lei nº 13.334/2016 com a finalidade de ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria e de outras medidas de desestatização, cuja principal instância deliberativa é o conselho interministerial. De toda forma, entende-se que eventual discussão existente entre a alocação de riscos entre Concessionária e Poder Concedente não poderá prejudicar os direitos oriundos dos contratos de arrendamento portuário do Porto Organizado, sendo assegurada a continuidade das discussões sobre os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro, independentemente da alocação dos riscos entre Poder Concedente e Concessionária. Confirma este entendimento?	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.

404	Minuta de Contrato Concessão	21.2.20. Decisões administrativas, judiciais ou em sede de arbitragem que, após a apresentação de Proposta Econômica no Leilão, defiram pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento portuário do Porto Organizado d	A cláusula 21.2.20 do Contrato de Concessão aloca ao Poder Concedente o risco de decisões (administrativas, judiciais ou arbitrais) que, após a apresentação das propostas econômicas do Leilão de desestatização, defiram pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento do Porto Organizado de Santos, desde que essas decisões estejam relacionadas a pleitos posteriores à aprovação dos estudos de modelagem do Projeto de Desestatização. Na hipótese de pleitos anteriores à aprovação desses estudos, a alocação de risco prevista na cláusula contratual 21.2.20 será aplicável se os pleitos de reequilíbrio não tenham sido informados no Data Room do Leilão. De todo modo, independentemente do pleito de reequilíbrio ter sido apresentado antes ou depois da aprovação da modelagem pelo PPI, sugerimos a elaboração de novo anexo contratual com a relação de todos os contratos de arrendamentos que são objeto de pleito de reequilíbrio ainda em análise pela autoridade competente (Poder Concedente, ANTAQ, Poder Judiciário e/ou câmara arbitral), com o intuito de proporcionar maior clareza, previsibilidade e segurança jurídica a todos os interessados no Leilão e também aos próprios arrendatários. Nesse sentido, recomenda-se que sejam apresentadas informações gerais sobre cada um desses processos, a fim de garantir maior segurança jurídica às partes no momento de adaptação e renegociação dos contratos de arrendamento transferidos à Concessionária.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que, oportunamente, serão disponibilizadas no Data Room do projeto todas as informações pertinentes acerca dos contratos de arrendamento e dos respectivos pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.
405	Minuta de Contrato Concessão	21.2.20. Decisões administrativas, judiciais ou em sede de arbitragem que, após a apresentação de Proposta Econômica no Leilão, defiram pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento portuário do Porto Organizado d	Considerando as regras presente nas cláusulas 21.2.16 e 21.2.20 da Minuta de Contrato de Concessão, a alocação de riscos sobre o deferimento de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento estabelece, em suma, que a Concessionária será responsável por todos os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro cujo fato gerado tenha ocorrido após a celebração do Contrato de Concessão. De outro lado, os pleitos de reequilíbrio sobre fatos anteriores a celebração desse instrumento jurídico serão de responsabilidade do Poder Concedente, exceto nos casos em que o pleito foi (i) apresentado antes da aprovação dos estudos de modelagem do Leilão de Desestatização pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI); e (ii) divulgado no data room do Leilão. Contudo, para os pleitos de reequilíbrio sob responsabilidade da Concessionária há uma relevante lacuna contratual, mais especificamente em relação aos pleitos apresentados antes da aprovação dos estudos de modelagem do Projeto de Desestatização e que forem divulgados no data room do futuro Leilão. Ressalta-se a não taxatividade acerca do enquadramento dos referidos pleitos nessa hipótese, nem se as discussões incorridas nos autos dos processos administrativos da ANTAQ e do MINFRA deverão ser aproveitadas nas negociações entre arrendatários e futura Concessionária. Não se sabe dizer como deverão ser absorvidas as informações parciais de processos, bem como qual será a situação que o arrendatário ficará perante um processo que, por exemplo, possa ter um parecer favorável, ou ainda que, para sua conclusão, falte apenas uma decisão final de aprovação ou negativa. A incerteza sobre como será o posicionamento da futura Concessionária traz relevantes fragilidades às atuais arrendatárias de áreas do Porto de Santos, na medida em que a vencedora do Leilão, sob o pretexto de não concordar com o mecanismo de reequilíbrio estabelecido na decisão que deferiu o pleito, pode inviabilizar a continuidade da exploração de determinada Instalação Portuária. Isso se torna ainda mais incerto na medida em que não há regra que estabeleça se as discussões, documentos e análises produzidos em discussões anteriores com a ANTAQ, o Ministério da Infraestrutura e/ou a SAP serão ou não vinculantes às negociações entre futura Concessionária e arrendatários. Com o intuito de mitigar a materialização desses riscos, sugerimos a inclusão de novos dispositivos no Anexo 7 da Minuta de Contrato de Concessão (Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área): 2.2.4. No caso dos contratos de arrendamento cujos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro são de responsabilidade da Concessionária nos termos da Subcláusula 21.2 do Contrato de Concessão, as tratativas de adaptação deverão observar os documentos e as manifestações expedidos pelo Poder Concedente, pela ANTAQ, pelo Poder Judiciário ou pela câmara arbitral responsável pelo procedimento de reequilíbrio contratual.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.
406	Minuta de Contrato Concessão	22. Equilíbrio Econômico-Financeiro	A ATP reconhece e louva os esforços empenhados pelo Governo Federal e os órgãos públicos pela competência e excelência com que as melhorias do setor portuário vêm sendo conduzidas. Entende-se que a iniciativa de desestatização do Porto de Santos é mais um desses esforços e, visando maximizar os ganhos desse processo, propõe a adoção de medidas que assegurem a segurança jurídica aos titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado - TUP integrantes do Complexo Portuário de Santos. A garantia da segurança jurídica é elemento essencial para o sucesso do modelo de desestatização e base para o desenvolvimento da infraestrutura portuária, considerando que estabilidade e previsibilidade das relações impactam diretamente a atratividade de investimentos e o Custo Brasil. Nesse quadro, propõe-se ajuste ao modelo para assegurar respeito/estabilidade aos contratos de adesão, garantida a manutenção/cumprimento das condições dos contratos vigentes, para viabilizar a continuidade da exploração portuária pelos TUPs e assegurar respeito ao princípio da segurança jurídica. Trata-se ainda de ajuste que viabiliza respeito às regras de proteção do ato jurídico perfeito. A proteção ao ato jurídico perfeito é garantida pela Constituição Federal, em seu art. 5º, XXXVI, que dispõe que a lei não prejudicará o ato jurídico perfeito. Se a Constituição proíbe a prejudicialidade do ato jurídico perfeito por lei, há a necessidade de se afastar qualquer prejuízo pós-desestatização. Essa garantia permite que haja estabilidade nas relações, proteção à confiança legítima e boa-fé das partes. Entende-se que o atendimento a essas diretrizes perpassa pela previsão, no contrato de Concessão, de: manutenção/respeito à integra dos contratos vigentes e respeito da Concessionária vencedora do certame em relação aos compromissos já firmados pelo Poder Público anteriormente à desestatização, especialmente nos casos em que o referido compromisso seja referente a projetos já iniciados e com custos/investimentos assumidos pelo terminal portuário privado. Além disso, entende-se que a segurança jurídica se desdobra na (i.) garantia de publicidade, transparência, participação social e isonomia em alterações de planejamento público e regulamentações, e (ii.) regras de acesso e tratamento de eventos de desequilíbrio, que devem privilegiar recomposição que não gere encarecimento da logística (aumento de tarifas) e amplo/isonômico acesso. Por essas razões, a ATP propõe ajustes aos documentos da desestatização: 22.2. O equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será preservado por meio de mecanismos de Reajuste, Revisão dos Parâmetros da Concessão, Proposta Apoiada e Revisão Extraordinária. 22.2.1. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deve adotar mecanismos que, preferencialmente, não gerem aumento de tarifas portuárias.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é recomendável estabelecer de forma prévia uma preferência pela técnica de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro. No entanto, observa-se que, no intuito de evitar que recomposições do equilíbrio econômico-financeiro se deem com o aumento de tarifas, foi previsto o mecanismo de conta vinculada no qual periodicamente parte da receita bruta da concessionária é depositada com a finalidade de prover liquidez para para eventuais recomposições futuras.
407 408	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	23.1. As Tarifas Teto Médias serão reajustadas a cada 12 (doze) meses, sempre em dezembro, com vigência para o ano-calendário posterior nos termos previstos no Anexo 3 -	Sugere-se retificação do erro de referência identificado (1.3.1.3).	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que será acatada.

409	Minuta de Contrato Concessão	23.1. As Tarifas Teto Médias serão reajustadas a cada 12 (doze) meses, sempre em dezembro, com vigência para o ano-calendário posterior nos termos previstos no Anexo 3 - Tarifas e Preços.	Sobre o item receitas tarifárias e não tarifárias, a minuta do contrato prevê que a remuneração da concessionária será composta por: valores de Tarifa Teto Média indicados acima deverão ser reajustados de sua data base até a data de eficácia, por meio da aplicação da variação média do IGP-M (9), INCC (28) e IPC-A (63), ponderados pelos pesos respectivos. Devido às metodologias e aos fins específicos, os índices de reajuste de preços acima sofrem oscilações características ao longo do tempo. Considerando o precedente verificado no setor rodoviário, no qual os contratos de concessão sofreram alterações na atualização monetária das receitas do IGP-M para o IPCA, a estabilidade (previsibilidade) de preços é uma forma de proteger os usuários. Neste caso, em razão da estrutura portuária e das necessidades de investimentos, de maneira a garantir a justa remuneração à concessionária e a cobrança coerente aos usuários do porto, ideal é a utilização de apenas um índice de preços. A FIESP defende a atualização das tarifas unicamente pelo IPCA. No documento plano de negócios referencial (PNR), o estudo refere-se ao IPCA como índice referencial para a projeção de receitas e custos. Assim, nem mesmo as projeções consideram a premissa da média ponderada dos três índices de preços (IGPM, INCC e IPCA). Portanto, como proposto, a atualização monetária das tarifas portuárias deve ocorrer APENAS pelo IPCA. O relatório de mercado, bem como os estudos de demanda, teve como base para projeções o IPCA. Dessa forma, a utilização de mais de um índice só reduz o risco para a Concessionária, sem nenhuma garantia de redução de custo para o usuário, o que deveria ser o principal objetivo da Concessão. Da forma como está modelado, por maximização de outorga e com garantia de indexação, o modelo tende a incentivar que os ganhos de eficiência sejam repassados ao Poder Concedente (via outorga) ou mantidos pelo Concessionário. Outro ponto de atenção, é a possibilidade de discriminação de preços por parte da concessionária, desde que sujeita aos mecanismos de Tarifa Teto Média e Limite e Dispersão tarifária, conforme previsto no Anexo 3. No entanto, o a sujeição a esse mecanismo não, necessariamente, se mostra efetivo para coibir abusos. Como proposto, o controle se dá pelo cálculo do coeficiente de dispersão, que depende do desvio padrão dos preços exercidos pelo Concessionário e 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. Neste sentido, a FIESP defende a aplicação da estrutura prevista na Resolução ANTAQ nº 61, sendo a tarifa-teto estabelecida a partir da vigência do Contrato. Os parâmetros da regulação econômica da concessão devem ser fiscalizados e revisados periodicamente pela ANTAQ, respeitados os princípios da transparência e isonomia em eventuais descontos sobre as tarifas-teto, para vedar a discriminação entre agentes semelhantes e privilegiar a competição.	A ANTAQ agradece a manifestação e informa que a contribuição não será acatada. A variação do IPCA não é suficiente para englobar as variações de alguns dos principais itens de custos ao longo do período da concessão, como é o caso da dragagem, seja ela de manutenção ou aprofundamento. Tal serviço está mais correlacionado a variações cambiais e aos custos de insumos utilizados na construção civil e preços do atacado. Ainda, custos com manutenção e obras de infraestrutura civil são melhor medidos pela variação do INCC, e também apresentam grande significância dentro da estrutura de custos futura da Concessionária. A mera adoção do IPCA poderia gerar distorções, ainda mais quando medido um médio/longo período de tempo de variação. Desta forma, previu-se uma cesta de índices para melhor se adequar a realidade que será enfrentada pelo concessionário, de modo a mitigar eventuais distorções da receita em relação aos custos.
410	Minuta de Contrato Concessão	24. Revisão dos Parâmetros da Concessão	x. Poderiam ser apresentados os fundamentos utilizados para justificar o peso dos indexadores ao longo dos anos para a definição do fato Y?	A ANTAQ informa que a definição dos pesos na cesta de indexadores que compõem o Fator Y foi feita com base na proporção de cada natureza de custeio, entendido como qualquer desembolso operacional, como investimentos, custos diretos e indiretos, despesas operacionais e outros encargos decorrentes das obrigações contratuais, conforme projeções de custo ano a ano. As proporções de cada natureza de custeio são associadas ao índice de preços que foi considerado como melhor aproximação para representação da sua evolução.
411	Minuta de Contrato Concessão	25.3.1. A Proposta Apoiada poderá prever que o valor da obra que não for amortizado, conforme os estudos previstos acima na Subcláusula 25.3, será abatido do pagamento da Contribuição Fixa e, caso ainda necessário da	Na previsão da cláusula 25.3.1, convém estabelecer, além da Contribuição Fixa e Variável como fontes de recurso para reequilíbrio em Proposta Apoiada, mencionar "outros meios admitidos neste Contrato e na lei aplicável", assim não delimitando desnecessariamente eventual recomposição que venha a ser necessária, por demanda futura associada ao interesse público.	A ANTAQ agradece a contribuição. Em primeiro lugar, cabe esclarecer que a proposta apoiada é mecanismo de flexibilização regulatória que, caso apresentada pelo concessionário em comum acordo com Usuários, pressupõe, per se, o equilíbrio contratual. O objetivo do dispositivo citado na contribuição, no entanto, foi o de estabelecer a possibilidade de se abater, dos valores não amortizados, os valores devidos pela Concessionária à União, nos termos de uma proposta apoiada. Esta previsão não impede, contudo, que a proposta apoiada se valha de outros elementos para manutenção do equilíbrio contratual, conforme disposto nos subitens 26.2.1, 26.2.2 e 26.2.3.
412	Minuta de Contrato Concessão	25.7. Caso requerido, a ANTAQ poderá atuar como mediadora para facilitar o alcance de acordo entre as partes em negociação na Proposta Apoiada	O item 25.7 da minuta do Contrato de Concessão prevê que a ANTAQ possa atuar como mediadora para facilitar o acordo entre as partes envolvidas na negociação da Proposta apoiada. No entanto, não há previsão para que sejam considerados na proposta os interesses dos usuários que não tenham estado em negociação da Proposta. Assim, entende-se que, a ANTAQ, enquanto mediadora e regulamentadora do procedimento a ser observado pela Concessionária para obtenção de Propostas apoiadas, deve cuidar para que os acordos a serem celebrados durante a negociação da Proposta apoiada não prejudiquem os interesses dos usuários que não sejam apoiadores da iniciativa da Concessionária. Note-se, sobre isso, que não há previsão de mecanismos que possibilitem aos usuários questionarem ou denunciarem Proposta da qual discordem, caso a considerem prejudicial aos seus interesses. Ainda que no item 25.8 esteja previsto que a ANTAQ regulamente as regras e procedimentos disciplinares da formulação e aprovação da Proposta Apoiada, entende-se importante incluir no contrato um procedimento para tomada de decisão regulatória que considere a possibilidade de serem levantados questionamentos pelos usuários, ainda antes da aprovação da proposta formulada, de modo a garantir maior segurança jurídica para sua aplicação. Dessa forma, a minuta de Contrato deve trazer salvaguardas aos usuários que não participarem das negociações ou discordem de seu resultado final, sob risco de não se fazerem ouvidos pelo regulador. O Contrato deve prever garantias aos usuários, no sentido de que, além de garantir a atuação da ANTAQ como mediadora para obtenção dos acordos, sejam estabelecidas regras capazes de gerir adequadamente conflitos de interesse entre os Usuários quando da negociação de Propostas apoiadas. Ademais, devem ser detalhadas as regras para a aprovação da Proposta apoiada (se pela maioria ou unanimidade dos Usuários, etc.), considerando ainda o acatamento de denúncias e/ou questionamentos advindos de Usuários que não apoiem as propostas da Concessionária.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que, conforme previsto no item 26.8, a ANTAQ regulamentará regras e procedimentos que disciplinem a formulação e aprovação da Proposta Apoiada.
413 414	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	26.1. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos	Embora desejável a referência objetiva à configuração da relevância do evento de desequilíbrio (superior a 1% da receita bruta anual), é necessário haver regra de efeitos cumulados, de maneira a que mesmo eventos que impactem em menos de 1% sejam objeto de reequilíbrio quando, em seu conjunto, somarem em um ano mais de, por exemplo, 5% da receita bruta anual. A correção implica também a revisão das cláusulas 26.1.1 e 26.1.3.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto a ausência de cumulatividade já tem sido adotada em outros contratos de concessão.

415	Minuta de Contrato Concessão	26.1.1. Para efeitos do disposto na Subcláusula 26.1, será considerada alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária o impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3	Requisitos para a abertura de Revisão Extraordinária Proposta: Modificação da cláusula 26.1.1 e exclusão da cláusula 26.1.3 do contrato de concessão. Justificativa: A revisão extraordinária é instrumento fundamental para a adequada gestão de contratos de concessão. Embora seja compreensível que sejam estipulados requisitos para sua abertura, estes não podem ser tamanhos que a inviabilizem. Nesse sentido, considerando a magnitude dos valores circunscritos ao contrato de concessão, considera-se excessivo o patamar de 1% (um por cento) para que um evento o atinja de maneira autônoma. Nesse sentido, além de ser fundamental a redução do valor percentual para ao menos 0,5% (meio por cento) da receita bruta anual média da concessão, é também necessária a possibilidade da soma dos valores de cada evento para alcance do percentual estipulado. Portanto, recomenda-se a modificação da cláusula 26.1.1 e a exclusão da cláusula 26.1.3 do contrato de concessão: Redação atual: 26.1.1. Para efeitos do disposto na Subcláusula 26.1, será considerada alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária o impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores auditados ao início do processo de Revisão Extraordinária, admitindo-se o somatório de eventos impactantes. 26.1.3. Na hipótese de pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, considerar-se-á o percentual a que se refere à Subcláusula 26.1.1 para cada evento de forma isolada. Redação proposta: 26.1.1. Para efeitos do disposto na Subcláusula 26.1, será considerada alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária o impacto superior a 0,5% (meio por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores auditados ao início do processo de Revisão Extraordinária, admitindo-se o somatório de eventos impactantes para o atingimento do percentual definido nesta cláusula.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada. Informa-se que o percentual de 1% da receita bruta anual média tem sido adotado em outros projetos de concessão, portanto será mantido.
416	Minuta de Contrato Concessão	26.3. Cabe ao Poder Concedente a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de	O volume de investimentos exigidos nos primeiros anos da concessão e a reduzida margem para negociação dos contratos vigentes, deixará a Concessionária em situação de maior fragilidade frente a desequilíbrios contratuais. Sendo assim, eventual desequilíbrio contratual, caso não seja tempestiva e adequadamente solucionado pelo Poder Concedente, poderá afetar negativamente a capacidade financeira da Concessionária para fazer frente aos investimentos previstos no Contrato de Concessão. É necessário que o reequilíbrio seja reconhecido e efetivado mediante indenização para assegurar a solvência da Concessionária nos primeiros anos da concessão. Diante disso propomos os seguintes ajustes no contrato de Concessão: 26.3.7 os Reequilíbrios nos primeiros 5 (cinco) anos de concessão deverão ser efetivados mediante pagamento de indenização pelo Poder Concedente à Concessionária mediante a utilização de Recursos Vinculados existentes na Conta Garantia.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que será acatada parcialmente. Será acrescentada como hipótese para utilização dos recursos da Conta Vinculada a indenização em sede de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro. No entanto, a decisão sobre a técnica a ser utilizada para recompor o equilíbrio econômico-financeiro permanecerá sendo uma decisão discricionária do Poder Concedente.
417	Minuta de Contrato Concessão	26.5. O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão deverá ser concluído em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias, ressalvadas as hipóteses, devidamente justificadas, em que seja necessária a	A previsão de prazo máximo para o procedimento de reequilíbrio é fundamental. Mas, para efetivamente prover proteção eficaz à Concessionária e investidores, é fundamental que haja uma consequência prevista para mora. Sugere-se que, na hipótese de inobservância do prazo pela ANTAQ ou pelo Concedente, ficam suspensos os pagamentos de outorga fixa até resolução da pendência.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto, caso haja alguma mora no cumprimento das obrigações contratuais seja por parte do Poder Concedente seja por parte da ANTAQ, a Concessionária poderá tomar as medidas legais cabíveis.
418 419	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	28.2. Pelo descumprimento ou atraso no cumprimento deste Contrato de Concessão, a Concessionária se sujeitará à aplicação das seguintes sanções nela	Pede-se especificar quais serão os critérios de dosimetria para a aplicação de penalidades contratuais.	As sanções a serem aplicadas são aquelas previstas no Contrato de Concessão, sendo que qualquer aplicação será sempre precedida do contraditório e da ampla defesa, observando-se o rito procedimental estabelecido pela norma vigente aprovada pela Resolução/ANTAQ nº 3.259/2014.

420	Minuta de Contrato Concessão	31. Financiamento e Acordo Tripartite	As previsões contratuais acerca da possibilidade de outorga do direito de assumir o controle da Concessionária em caso de inadimplemento contratual aos Financiadores (cláusula 31). Tal assunção deverá ser autorizada pelo Poder Concedente, para que haja a transferência do controle ou da administração temporária da Concessionária para o Financiador com o objetivo de promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da exploração do objeto da Concessão. Entretanto, nesse regramento, é possível identificar pontos de atenção que podem resultar em um cenário de instabilidade quanto à celeridade dos procedimentos adotados para a saída da Concessionária e os trâmites que serão realizados para dar continuidade da prestação dos serviços. Isso porque, há lacunas contratuais acerca dos trâmites para o afastamento da Concessionária que se encontram em crise, bem como suas consequências para outros interessados, como os arrendatários. Exemplo disso está na cláusula 31.2, que trata da assunção do controle ou da administração temporária da Concessionária por seu Financiador. A referida cláusula é silente sobre os limites temporais para tal assunção, bem como acerca dos meios a serem utilizados com fito na reestruturação financeira da Concessionária. Tal situação se torna ainda mais relevante para o eventual caso em que não for celebrado o Acordo Tripartite (Anexo 6 do Contrato de Concessão), que é de celebração facultativa e traz balizamentos importantes sobre o plano de reestruturação a ser implementado no caso de os Financiadores assumirem o controle ou a administração temporária da Concessionária. Dessa forma, sugere-se a transferência, para a cláusula 31 do Contrato de Concessão, alguns dos dispositivos que atualmente constam no Anexo 6 do Contrato (Diretrizes para Elaboração de Acordo Tripartite), dentre eles: (i) item 10, que trata da administração temporária da Concessionária pelos financiadores; e (ii) item 11, que trata da assunção do controle societário da Concessionária pelos financiadores.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que não será acatada. As prerogativas de assunção do controle e administração temporária dependem da vontade do(s) financiador(es) em tomar tais medidas. Caso o(s) financiador(es) entenda(m) que é importante ter a possibilidade de exercício de tais direitos, basta que assinem o acordo tripartite.
421	Minuta de Contrato Concessão	34. Extinção da Concessão	Ainda que se trate de um contrato celebrado por ente privado para desenvolvimento de atividade empresarial, a qual se sujeita à crise como risco próprio da atividade, é patente o tratamento diferenciado dado aos contratos de concessão em cenário de crise. Isso porque é necessário sopesar os interesses empresariais e o atendimento ao interesse público, bem como outros interesses que gravitam ao seu entorno, respeitando o princípio da continuidade dos serviços públicos. Consoante a Minuta de Contrato, há regramento específico sobre as hipóteses de extinção da Concessão do Porto Organizado de Santos, estabelecendo quando cada uma delas pode ser utilizada. Entretanto, nota-se que o instrumento contratual é silente em relação à situação de recuperação judicial da Concessionária e de relicitação do objeto contratual. Isso torna patente a fragilidade para a continuidade dos serviços. Isso porque ambos os institutos estão se tornando cada vez mais frequentes enquanto instrumentos de stop loss e de preservação dos interesses que gravitam em torno do Contrato de Concessão, dentre eles os dos arrendatários portuários. Tal como visto no caso da concessão do Aeroporto de Viracopos, a ausência de previsão contratual torna o processo de soerguimento mais moroso, atingindo desse modo a qualidade e a ininterrupção dos serviços. Em que pese o narrado, a legislação brasileira também é silente quanto à possibilidade de relicitação de concessões portuárias, na medida em que a Lei Federal nº 13.448/2017 apenas disciplina as diretrizes gerais de seu uso para os setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal. No entanto, haja vista a evolução legislativa do tema consoante o desenvolvimento dos setores, cumpre trazer a ressalva acima mencionada. No que concerne ao instituto da recuperação judicial, não há óbices legais para sua utilização por concessionárias do setor portuário até o momento. Em suma, nota-se que o contrato carece de um tratamento mais adequado para garantir a continuidade dos serviços em igual ou superior nível de qualidade com a eventual saída da Concessionária. Tal risco tem impactos diretos nas operações realizadas por arrendatários portuários, na medida em que há uma relação próxima entre o exercício de suas atividades e a continuidade de prestação de serviços públicos portuários. Dessa forma, sugere-se as seguintes alterações na Minuta de Contrato de Concessão: - Mudança na redação das cláusulas 34.1.6 e 34.33 para incluir previsão sobre recuperação judicial, tendo em vista exemplos de recentes contratos de arrendamento estruturados pela ANTAQ (por exemplo, Leilão nº 02/2022-ANTAQ: arrendamento de SUA07): 34.1.6. Falência, recuperação judicial que impossibilite a execução deste Contrato ou extinção da Concessionária. (...) 34.33. Na hipótese de extinção do Contrato por falência, recuperação judicial que impossibilite a execução deste Contrato ou extinção da Concessionária, eventual indenização devida à Concessionária será calculada e paga conforme os critérios previstos para a caducidade da Concessão, na forma da Subcláusula 34.23 e seguintes. - A inclusão de regramento específico sobre relicitação do Porto Organizado de Santos, com base em modelo adotado pela ANAC nas Concessões Aeroportuárias: [â€¦].1. A concessão poderá ser extinta por acordo entre Poder Concedente e Concessionária, em procedimento que garanta a continuidade da prestação dos serviços até a celebração de novo ajuste negocial para exploração das infraestruturas aeroportuárias. [â€¦].2. As providências a cargo do Poder Concedente tendentes à relicitação da concessão se iniciam após a qualificação do empreendimento para esse fim específico no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e obedecerão, por analogia, aos ritos e procedimentos de que trata a Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, bem como demais atos regulamentares supervenientes, expedidos pelo Poder Executivo Federal. [â€¦].3. Cabe à Concessionária requerer a qualificação do contrato para fins de relicitação, demonstrada sua incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente. [â€¦].4. Para viabilizar a relicitação do contrato, as partes deverão ratificar termo aditivo, cujo conteúdo observará os limites definidos pela legislação em vigor no momento de sua celebração. [â€¦].5. A indenização relativa aos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados, devida à Concessionária em caso de relicitação, será calculada segundo metodologia a ser disciplinada pela ANTAQ. [â€¦].6. Na hipótese de trata a presente seção, os serviços prestados pela Concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a assunção da operação do Porto Organizado pelo novo contratado, conforme modelo de transição a ser definido pelo Poder Concedente.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que não será acatada. Reforça-se que a Lei nº 13.448/2017 não se aplica ao setor portuário, impossibilitando o disciplinamento de devolução amigável seguida de relicitação da concessão. Conforme previsão na minuta de contrato de arrendamento da citada área denominada SUA 07, a recuperação judicial apenas é causa de extinção do contrato se impossibilitar a sua execução (vide cláusula 24.7.1 da minuta de contrato de arrendamento da SUA07). Em reforço, o edital da área SUA07, quando trata das limitações à participação no leilão dispõe, no item 12.1.7.1, que o impedimento não se aplica se a proponente estiver em processo de recuperação judicial ou extrajudicial, caso haja acolhimento judicial do seu plano de recuperação ou certidão emitida pela instância judicial competente, que ateste que a interessada está apta econômica e financeiramente a cumprir as condições do Contrato de Arrendamento.
422	Minuta de Contrato Concessão	34.11. Até 2 (dois) anos antes da data do término de vigência da Concessão, a Concessionária apresentará um Programa de Desmobilização Operacional, observando as diretrizes do Poder Concedente quanto à continuidade da prestação dos serviços pela Concessão	Ao passo em que se reconhece o esforço em exigir da Concessionária um Plano de Desmobilização Operacional, não foi encontrado plano equivalente, com o detalhamento necessário, para o período de transição quando da assunção da Concessão pelas equipes da Adjudicatária. Sugere-se revisão dos termos do Contrato e anexo para estipular procedimento de transição que efetivamente possa evitar descontinuidade das prestações.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e esclarece que no Porto de Santos, o processo de desestatização passará pela concessão do Porto Organizado de Santos à SPA com alienação de participação societária da União, ou seja, a SPA, que terá sua natureza jurídica alterada, tornar-se-á concessionária dos serviços de autoridade portuária. Em outras palavras, o ativo permanecerá na mesma empresa. Dessa forma, a transição ocorrerá de forma natural entre a antiga e a nova gestão.
423	Minuta de Contrato Concessão	34.14. Em qualquer hipótese de extinção antecipada do presente Contrato de Concessão, não serão devidos os encargos contratuais previstos na Cláusula 6 vincendos, salvo aqueles devidos pelo	Hipóteses de extinção antecipada Proposta: Definição das hipóteses de extinção antecipada (way-out) do contrato de concessão em cláusula específica. Justificativa: As hipóteses de extinção antecipada em contratos de concessão, também conhecidas como way-out, representam instrumento importante na gestão das relações contratuais e refletem boa técnica quando da elaboração desses instrumentos de longo prazo. Apesar do contrato de concessão mencionar a expressão nas cláusulas 16.7.5, 34.14, 35.2.10 e 35.2.4, não é verificada cláusula específica sobre as hipóteses de extinção antecipada (way-out), seja para a Concessionária e Poder Concedente, seja para parte específica da relação contratual. Portanto, recomenda-se que seja feita essa definição, considerando especialmente os aspectos técnicos do projeto e hipóteses contempladas na modelagem que não há certeza sobre sua ocorrência no futuro.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a mesma não será acatada. O tratamento às hipóteses de extinção antecipada constantes dos instrumentos foi considerado suficiente e não será alterado.

424 425	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	34.15. Na hipótese de encampação, para atender ao interesse público, mediante lei autorizativa específica, a União poderá retomar a Concessão, após assegurar o prévio pagamento de indenização à Concessionária, composta das seguintes	A considerar a gravidade do evento de encampação, sugere-se a seguinte redação, a prover maior segurança à Concessionária e financiadores: "34.15. Na hipótese de encampação, para atender ao interesse público, mediante lei autorizativa específica, a União poderá retomar a Concessão, após assegurar o prévio pagamento, em moeda corrente, de indenização à Concessionária, composta das seguintes parcelas:"	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que será acatada.
426 427	Minuta de Contrato Concessão Minuta de Contrato Concessão	34.17. As multas, indenizações e quaisquer outros valores devidos pela Concessionária serão descontados da indenização prevista para o caso de encampação, até o limite do saldo devedor dos financiamentos contraídos pela Concessionária	A considerar a gravidade do evento de encampação, sugere-se a seguinte redação, a prover maior segurança à Concessionária e financiadores: "34.17. As multas, indenizações e quaisquer outros valores devidos pela Concessionária, se já exigíveis na forma da Lei incidente, serão descontados da indenização prevista para o caso de encampação, até o limite do saldo devedor dos financiamentos contraídos pela Concessionária para cumprir as obrigações de investimento previstas no Contrato de Concessão."	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que será parcialmente acatada. Será reforçado que os eventuais descontos ficarão restritos a débitos que sejam exigíveis.
428	Minuta de Contrato Concessão	35.2.1. Não são considerados Bens Reversíveis todos os demais bens, incluindo: (i) os bens administrativos da Concessionária, tais como móveis e material de escritório e computadores; e (ii) os bens e	Considerando as regras de licenciamento de softwares e soluções de tecnologia da informação, convém incluir dentre os bens não reversíveis, explicitamente, soluções de tecnologia da informação e/ou sistemas empregados pela Concessionária na prestação dos serviços.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, pois serão considerados como reversíveis softwares que estejam diretamente ligados à prestação dos serviços tarifados.
429	Minuta de Contrato Concessão	35.2.2. Os Bens Reversíveis vinculados à Concessão na Data de Eficácia e transferidos à Concessionária estão listados	Na cláusula 35.2.2, sugere-se incluir, após menção ao Anexo 8, a possibilidade de que outros bens posteriormente identificados sejam também categorizados como reversíveis. Assim, esse item teria a seguinte redação: "Os bens reversíveis ao patrimônio da União vinculados à concessão estão listados no Anexo 8, sem prejuízo de outros que venham a ser identificados pelo prazo mínimo adicional de 24 (vinte e quatro) meses, salvo nos casos excepcionais quando tiverem vida útil menor."	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, pois a possibilidade de que outros bens sejam listados como reversíveis já está contemplada na Cláusula 36 e suas subcláusulas.

430	Minuta de Contrato Concessão	39.2. O Comitê de Resolução de Disputas será constituído em caráter permanente e será competente para decidir de forma vinculante às Partes e à ANTAQ as controvérsias relacionadas a direitos patrimoniais disponíveis	Comitê de Resolução de Disputas Proposta: Inclusão de regramento no contrato de concessão para a resolução de disputas de natureza técnica por meio de Juntas Técnicas. Justificativa: O Comitê de Resolução de Disputas é um ótimo instrumento para dirimir conflitos sem a necessidade de avançar nas esferas arbitral ou judicial. No entanto, importante ponderar que ele ainda é restrito, nos termos da cláusula 39.2 do contrato de concessão, a direitos patrimoniais disponíveis. Considerando a complexidade da concessão do Porto Organizado de Santos, é razoável supor que uma série de disputas de natureza técnica podem transcorrer ao longo da gestão contratual. São exemplos disso (i) o melhor entendimento a respeito de determinado termo técnico ou (ii) qual a melhor exigência de certificação para determinado subcontratado. Nesse sentido, sugere-se a previsão da possibilidade de criação de Juntas Técnicas, que nada mais são do que um foro de discussões técnicas para criar espaços de consenso entre as partes. Portanto, recomenda-se a inclusão de regramento no contrato de concessão para a resolução de disputas de natureza técnica por meio de Juntas Técnicas. Redação proposta: 1.1.1.87. Junta Técnica: comitê constituído na forma da Cláusula 42 para auxiliar as Partes na composição de disputas de caráter técnico oriundas do Contrato de Concessão e decidi-las; 42. Juntas Técnicas 42.1. A Concessionária e o Poder Concedente poderão, consensualmente, se valer de Juntas Técnicas para dirimir eventuais conflitos de ordem técnica relativos a quaisquer disputas de natureza técnicas que não envolvam questões de direito, tais como a harmonização de entendimentos, protocolos ou processos para a melhor gestão do serviço público. 42.1.1. As Juntas Técnicas poderão fornecer subsídios à tomada ou revisão de quaisquer decisões contempladas no presente Contrato por meio do esclarecimento de eventuais dúvidas, da solicitação de esclarecimentos ou da demanda de parecer ou manifestações técnicas que sirvam à compreensão dos aspectos relacionados à operação portuária ou às melhores práticas mercadológicas de exploração do ativo. 42.1.2. As Juntas Técnicas serão compostas por 1 (um) representante da Concessionária, 1 (um) representante do Poder Concedente e 1 (um) representante da ANTAQ, 1 (um) terceiro independente indicado pela Concessionária e 1 (um) terceiro independente indicado pelo Poder Concedente; 42.1.3. É condição de validade de quaisquer subsídios elaborados pelas Juntas Técnicas a assinatura pelos 5 (cinco) representantes indicados na Subcláusula 42.1.2.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto o Comitê de Resolução de Disputas já seria competente para resolver questões relacionadas à interpretação de normas técnicas que sejam aplicáveis ao cumprimento de obrigações contratuais estabelecidas no Contrato de Concessão.
431	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	Manutenção do vínculo empregatício e programa de requalificação profissional Proposta: Alteração dos itens (xiv) e (xv) da cláusula 5.1 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA. Justificativa: Em relação aos funcionários integrantes do quadro da SPA quando da data de eficácia do contrato de concessão, o Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA determina que o Comprador deverá garantir a manutenção do vínculo empregatício funcionários da SPA durante o período de transição de 12 meses (item xv), bem como conceder gratuitamente programa de requalificação profissional aos eventuais funcionários da SPA que forem demitidos (item xiv). Sobre o período de transição, entende-se que ele pode ser ajustado para o prazo de 6 (seis) meses, de modo a ser tempo suficiente para um adequado período de transição dos funcionários e a possibilidade de avaliação pelo Comprador dos colaboradores que se adequam ao novo controle da SPA. Quanto ao programa de requalificação profissional, entende-se que o ideal é que ele seja oferecido após a manifestação de interesse dos funcionários e que possa ser oferecido de forma presencial ou virtual, considerado os avanços da tecnologia após a pandemia de Covid-19. Portanto, recomenda-se a alteração dos itens (xiv) e (xv) da cláusula 5.1 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA. Redação atual: 5.1. Sem prejuízo das demais obrigações do Comprador previstas neste Contrato, o Comprador e seus eventuais sucessores e cessionários, a qualquer título, inclusive em decorrência de qualquer reestruturação societária ou cessão e transferência a terceiros das ações adquiridas da SPA pelo Comprador neste Contrato, estarão obrigados, solidariamente, de forma irrevogável e irretroatável, com expressa renúncia a todo e qualquer benefício de ordem, a cumprir as seguintes obrigações, sendo que, para tanto, se comprometem a exercer, se necessário, seu direito de voto nas Assembleias Gerais da SPA de maneira a: (xiv) conceder gratuitamente aos eventuais funcionários da SPA que forem demitidos após a assinatura do presente Contrato, um programa de requalificação profissional compatível com as melhores práticas do mercado, comprometendo-se, para tanto, a celebrar convênios e/ou parcerias com empresas especializadas nesse tipo de mercado; (xv) garantir a manutenção do vínculo empregatício funcionários da SPA durante o período de transição de 12 (doze) meses, salvo nas hipóteses de demissão por justa causa; Redação proposta: 5.1. Sem prejuízo das demais obrigações do Comprador previstas neste Contrato, o Comprador e seus eventuais sucessores e cessionários, a qualquer título, inclusive em decorrência de qualquer reestruturação societária ou cessão e transferência a terceiros das ações adquiridas da SPA pelo Comprador neste Contrato, estarão obrigados, solidariamente, de forma irrevogável e irretroatável, com expressa renúncia a todo e qualquer benefício de ordem, a cumprir as seguintes obrigações, sendo que, para tanto, se comprometem a exercer, se necessário, seu direito de voto nas Assembleias Gerais da SPA de maneira a: (xiv) conceder gratuitamente aos eventuais funcionários da SPA que forem demitidos após a assinatura do presente Contrato, mediante manifestação de interesse, um programa de requalificação profissional, presencial ou virtual, compatível com as melhores práticas do mercado, comprometendo-se, para tanto, a celebrar convênios e/ou parcerias com empresas especializadas nesse tipo de mercado; (xv) garantir a manutenção do vínculo empregatício funcionários da SPA durante o período de transição de 6 (seis) meses, salvo nas hipóteses de demissão por justa causa;	A Antaq agradece a contribuição e informa que as condições de transição dos atuais empregados da companhia serão analisados e aprovados pelo CPPI. Entretanto, adotou-se como referência as condições aprovadas no projeto da Codesa, assim, repetiu-se na modelagem o período de 12 meses para não demissão sem justa causa, uma vez que entende-se que esse período seria suficiente para os empregados conhecerem a nova gestão e para os novos controladores conhecerem os empregados e a companhia, permitindo assim escolhas de ambas as partes.
432	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	De acordo com a Subcláusula 4.1 do Anexo 1 do Edital, a Alienante não se responsabilizará por qualquer insubsistência ativa, superveniência passiva e/ou contingência de qualquer natureza da SPA. Sendo assim, o Comprador assumirá responsabilidade integral pelos passivos da SPA, inclusive aqueles de natureza previdenciária. O edital, a esse respeito, indica a existência de um passivo referente ao plano de Pensão Portus no montante de R\$ R\$ 908,3 milhões (base 06/2020). Essa informação servirá como elemento de precificação ao Comprador, uma vez que consiste em informação pública indicada nas demonstrações financeiras da SPA e reforçada no próprio edital. No entanto, em decorrência da cláusula genérica e ampla de responsabilidade prevista no contrato de compra e venda de ações da SPA, existe a possibilidade de o Comprador ser responsabilizado por passivos supervenientes de natureza previdenciária que não são passíveis de serem conhecidos e muito menos precificados. Tendo em vista a magnitude dos débitos já levantados, consideramos necessário que o risco pela materialização superveniente de passivos previdenciários seja atribuído à União. Para isso, propomos o seguinte ajuste no Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA : 4.1. A Alienante não se responsabilizará, com exceção da Subcláusula 4.1.1, em qualquer hipótese e seja a que título for, no todo ou em parte, individual, solidariamente e / ou em conjunto, por qualquer insubsistência ativa, superveniência passiva e/ ou contingência de qualquer natureza da SPA, independentemente se tenham sido ou não mencionados e / ou identificados durante a auditoria legal conduzida na SPA pelos consultores contratados pelo BNDES, ou tenham sido provisionados ou não nas demonstrações financeiras da SPA, estejam ou não mencionadas no Edital e seus respectivos Anexos, nos relatórios elaborados pelos consultores contratados pelo BNDES e/ou em qualquer outro material disponibilizado pela SPA e / ou pela Alienante, incluindo os documentos disponibilizados para fins de avaliação pelo Comprador na Sala de Informações (Data room) tampouco pela suficiência e / ou completude de quaisquer das referidas informações, enfim, a Alienante não será responsável, em qualquer hipótese e seja a que título for, no todo ou em parte, individualmente, solidariamente e / ou em conjunto, por quaisquer perdas diretas, indiretas e lucros cessantes. 4.1.1. Caso sejam identificados, de forma superveniente, débitos previdenciários conhecidos à época da alienação, mas não identificados no material disponibilizado pela SPA e/ ou pela Alienante, o Comprador poderá pleitear indenização e / ou reparação por quaisquer perdas diretas, indiretas e lucros cessantes. Outra opção seria prever um valor teto sob responsabilidade do Comprador, correspondente ao montante indicado no edital (item 1.49). Por fim, também consideramos necessária a identificação e divulgação dos convênios e acordos relativos à previdência social que deverão ser mantidos pelo Comprador.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. A sucessão da SPA em relação aos bens, direitos e obrigações será integral. A fim de permitir que os interessados realizem suas próprias diligências jurídicas e contábeis, todos os convênios e informações relativas às contingências, ações judiciais cíveis, trabalhistas e tributárias, débitos previdenciários, entre outras, serão disponibilizadas na Sala de Informações.
433	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA. Item 5 - Obrigação do comprador (vencedor do leilão): Cumprir a garantia da manutenção do vínculo empregatício dos funcionários da SPA, durante o período de transição de 12 (doze) meses. 1 - Considerando que, os contratos de arrendamentos possuem cláusula de existência por 20, 25 anos, podendo ainda serem renovadas por igual período; 2 - Considerando que, o vencedor do leilão terá um prazo de contrato de 35 anos para administrar o Porto; 3 - Considerando que é notória a presença de interessados neste certame, porque existe a certeza de grande lucro entre outras; 4 - Considerando que, os diversos especialistas portuários questionam e mostram que o vencedor do leilão na verdade só entrará com a expertise de administrar o Porto. Os valores apresentados para investimento são jogo de números, que na verdade serão retirados das próprias receitas existentes hoje na SPA e seu caixa que possui hoje aproximadamente 1,3 bilhão; 5 - Considerando que a defesa do trabalhador está sendo usada apenas para, na verdade, defender/favorecer a Empresa vencedora do leilão em manter suas operações durante esse período aprendendo com os funcionários e posteriormente fazer demissões; 6 - Considerando que o lucro líquido da SPA em 2021, representou 25,75% do faturamento bruto, na média dos últimos três anos (16,84%), mas, nas projeções financeiras para o período de 35 anos de concessão, passam a indicar uma representatividade média de 33,95%. A folha salarial de 2021 teve um custo equivalente a 25,4% do faturamento bruto e, na média dos últimos três anos de 29,6%, mas, para o período de concessão tem um peso estimado de apenas 4% da receita bruta (estamos falando de maior % lucrativo ou teremos demissões de funcionários para chegar ao estimado de 4%). É necessário o reparando da injustiça aos trabalhadores da SPA de apenas 1 ano de estabilidade, os quais sempre contribuíram para o nível de excelência que o Porto possui. Pelo acima citado é justo o seguinte: 1 - Estabilidade de 10 (dez) anos para todos os empregados da SPA na nova empresa vencedora do leilão, ou seu desligamento conforme o trabalhador alcançar o direito a sua aposentadoria integral; 2 - Garantia da responsabilidade quanto ao Instituto de Previdência PORTUS, tanto da vencedora do leilão quanto da SPA/Governo, para com os trabalhadores em receberem suas suplementações até o final de suas vidas; 3 - Manter o atual Acordo Coletivo de Trabalho com todos os direitos coletivos e sociais existentes. Desta forma será feita a justiça com quem sempre contribuiu para o bom funcionamento da empresa, desde CDS/CODESP/SPA, evitando também prejuízo socioeconômico na região.	A Antaq agradece a contribuição e informa que as condições de transição dos atuais empregados da companhia serão analisados e aprovados pelo CPPI. Entretanto, adotou-se como referência as condições aprovadas no projeto da Codesa, assim, repetiu-se na modelagem o período de 12 meses para não demissão sem justa causa, uma vez que entende-se que esse período seria suficiente para os empregados conhecerem a nova gestão e para os novos controladores conhecerem os empregados e a companhia, permitindo assim escolhas de ambas as partes. No que tange ao PORTUS, foram considerados na modelagem todos os custos com os salários dos empregados da SPA ao longo do prazo da concessão, bem como os passivos junto ao plano de aposentadoria PORTUS, que continuam sob responsabilidade da empresa, já que a mesma não será extinta. Em relação à manutenção do ACT, o comprador da Companhia adquirirá todos os ativos e passivos da empresa, o que inclui os contratos de trabalho existentes e respectivos ACT's vigentes.

434	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	Desproporcionalidade das penalidades no Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA Proposta: Modificação da cláusula 7.3 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA. Justificativa: A cláusula 7.3 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA dispõe que se ocorrer condição resolutiva, não haverá devolução do dinheiro pago pelo comprador, executa-se a garantia da proposta e ainda haverá aplicação das multas contratuais previstas na cláusula 8 sem prejuízo do Poder Concedente pleitear perdas e danos. Nota-se uma aplicação demasiada de sanções à Concessionária na hipótese de verificação de uma das condições resolutivas, sendo que o perdimento dos valores pagos em conjunto com a execução da garantia proposta, aplicação de multas contratuais e ainda perdas e danos, revela uma aplicação desproporcional de penalidades pelo implemento de uma condição resolutiva, beirando ao enriquecimento ilícito por parte do Poder Concedente o que é vedado no ordenamento jurídico. Somente a execução da garantia de proposta e eventualmente a retenção de um determinado percentual do valor pago no leilão, visando a reparação por perdas e danos do Poder Concedente, são medidas satisfatórias para manter o equilíbrio da relação e distribuição de riscos no Anexo 1 - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA. Referida mitigação das sanções decorrentes das condições resolutivas traria mais segurança jurídica às empresas interessadas em participar da licitação, aumentando exponencialmente o potencial valor de venda das ações da SPA e atendendo os princípios da proporcionalidade e razoabilidade e vedação do enriquecimento ilícito que regem as relações contratuais no nosso ordenamento jurídico. Portanto, sugere-se a modificação da cláusula 7.3 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA: Redação atual: 7.3. A execução desta cláusula resolutiva expressa ensejará a perda dos valores pagos pelo Comprador quando da Liquidação do Leilão, sem prejuízo de execução da Garantia de Proposta, conforme previsto na Seção IV do Capítulo IV do Edital, e da aplicação das penalidades descritas na Cláusula 8 deste Contrato. Redação proposta: 7.3. A execução desta cláusula resolutiva expressa ensejará a perda de parte dos valores pagos pelo Comprador quando da Liquidação do Leilão, no valor corresponde ao valor das perdas e danos suportados pela Alienante, sem prejuízo de execução da Garantia de Proposta, conforme previsto na Seção IV do Capítulo IV do Edital.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que não será acatada. A redação da cláusula foi ajustada para "A execução desta cláusula resolutiva expressa ensejará a perda dos valores pagos pelo Comprador quando da Liquidação do Leilão, a título de princípio de indenização, sem prejuízo da reparação integral do dano sofrido pela União e/ou SPA, da execução da Garantia de Proposta, conforme previsto na Seção IV do Capítulo IV do Edital, e da aplicação das penalidades descritas na Cláusula 9 deste Contrato".
435	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	Necessidade de estabelecer cap das multas previstas na cláusula 8 do Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA Proposta: Definição de cap na cláusula 8.1 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA; e aplicação não cumulativa das penalidades prevista na cláusula 8, com o cap até o valor do preço da obrigação principal do contrato. Justificativa: A cláusula 8 do Anexo 1 do Edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA chama atenção em razão da quantidade de sanções aplicáveis cumulativamente por qualquer inadimplemento contratual pelo Comprador. A ausência de cap para aplicação das multas previstas na cláusula 8.1. do Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA revela desproporcionalidade e irrazoabilidade, sujeitando o Poder Público à eventual revisão desta cláusula pelo Poder Judiciário, senão vejamos. O artigo 89, da Lei Federal nº 14.133/2021 consagra a aplicação supletiva das regras de direito privado aos contratos administrativos. Desta forma, aplica-se, por analogia, os artigos 412 e 413 do Código Civil vigente, nos contratos administrativos. Referidos dispositivos legais preveem que a cominação imposta na cláusula penal não poderá exceder o valor da obrigação principal e que o juiz pode reduzir equitativamente a multa se a obrigação principal já tiver sido cumprida em parte. A redação da cláusula 8.1 do Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA não traz qualquer limitação às cominações impostas ao comprador. Além disso, a cláusula 8.2 do Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA prevê que serão aplicados juros além de todas as multas cumulativas contabilizadas por dia de inadimplemento. Entendemos que há uma penalização demasiada para comprador nesta cláusula, ferindo diretamente os princípios da proporcionalidade e razoabilidade e vedação ao enriquecimento ilícito, que norteiam as relações contratuais. Portanto, sugere-se a definição de cap na cláusula 8.1 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA e aplicação não cumulativa das penalidades prevista na cláusula 8, com o cap até o valor do preço da obrigação principal do contrato.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que será parcialmente acatada. Será incluído dispositivo que disponha que as multas aplicadas, individual ou somadas, não poderão exceder o valor da obrigação principal.
436	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	Responsabilidade do comprador pelas formalidades para a transferência das ações Proposta: Alteração da cláusula 3.2 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA. Justificativa: A cláusula 3.2 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA prevê que o comprador será obrigado a fazer com que a SPA cumpra as formalidades para a transferência das ações. Contudo, no momento anterior ao fechamento da operação, o comprador não terá condições de dar cumprimento à obrigação mencionada, uma vez que ainda não estará investido como acionista/controlador da SPA. Qual o racional desta cláusula? Portanto, sugere-se a alteração da cláusula 3.2 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA: Redação atual: 3.2. O Comprador se obriga a fazer com que a SPA e/ou terceiro por ela indicado cumpra o disposto na Subcláusula 3.1. Redação proposta: 3.2. O Poder Concedente se obriga a fazer com que a SPA e/ou terceiro por ele indicado cumpra o disposto na Subcláusula 3.1.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que não será acatada. Decerto, a cláusula se restringe a atos que a SPA terá de realizar após a transferência das ações, necessários ao completo aperfeiçoamento da transação.
437	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	Operação porteira fechada da desestatização da SPA Proposta: Inclusão de cláusula que disponha sobre a possibilidade de resilição unilateral do contrato pela Concessionária, consistente na devolução da concessão, se o passivo ou inconsistência ativa atingir certo valor em determinado período; inclusão de responsabilidade do Poder Concedente se houver omissão ou inveracidade dolosa das informações do data room; e inclusão de representations e warrants, cláusula de indenização, covenants e closing entre outras garantias contratuais previstas na legislação. Justificativa: A cláusula 4 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA, retira qualquer responsabilidade do Poder Concedente pelas insubsistências ativa, superveniência passiva e/ou contingência de qualquer natureza da SPA. Trata de uma forma de indenização denominada de porteira fechada onde o alienante das ações tem isenção de responsabilidade sobre insubsistências ativa, superveniência passiva e/ou contingência após a data de fechamento da operação. Nas operações de M&A, geralmente esse tipo de operação diminui consideravelmente o valor de venda das ações em razão da assunção de um risco maior pelo comprador. Visando o melhor resultado da licitação e o melhor interesse público, seria interessante pontuar exceções à regra de isenção de responsabilidade do Poder Público e prever certas garantias e indenizações ao comprador, equacionando os riscos e consequentemente aumentando o preço de avaliação das ações da SPA.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a contribuição não será acatada. A transferência integral dos passivos e ativos supervenientes da estatal é a regra geral adotada em processos de desestatização do PND. No caso da SPA, não foram identificados na diligência jurídica realizada, até o momento, passivos que necessitassem de um tratamento específico diferente da sua manutenção sob responsabilidade da SPA.
438	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	Necessidade de identificação dos direitos da SPA que passarão para titularidade da União Proposta: Inclusão de rol taxativo e, alternativamente, exemplificativo, dos direitos que serão transferidos à União em decorrência da desestatização da SPA. Justificativa: A cláusula 4.3 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA, trata da obrigação da concessionária de notificar o Poder Concedente sobre qualquer aviso e/ou notificação relacionado a qualquer direito que era de titularidade da SPA e passou a ser da União. A Cláusula 4.3.1. dispõe que se a concessionária não fizer a comunicação em tempo hábil para a União tomar as providências cabíveis, deverá arcar com os prejuízos causados à União. Contudo nos documentos do processo licitatório de desestatização da SPA, não identificamos quais direitos serão transferidos à União em decorrência da concessão. A ausência de identificação dos direitos que serão transferidos à União, cria uma obrigação desproporcional, irrazoável e incerta à concessionária que assumir a gestão da SPA. Para aumentar a segurança jurídica do Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA, seria imprescindível identificar os direitos que serão transferidos à União em razão da desestatização da SPA.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que será acatada.
439	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	Cross default dos itens (viii) e (xiii) da cláusula 5.1 do Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA Proposta: Exclusão dos itens (viii) e (xiii) da cláusula 5.1 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA. Justificativa: Os itens (viii) e (xiii) da cláusula 5.1 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA, fazem referência à execução do contrato de concessão. Percebe-se a natureza cross default destes itens, entendemos que as obrigações do procedimento de desestatização devem ser segregadas com base na natureza dos contratos para aumentar a boa técnica dos documentos do procedimento licitatório. Portanto, sugere-se a exclusão dos itens (viii) e (xiii) da cláusula 5.1 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que ela será parcialmente acatada, com a exclusão do item (viii)
440	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	Necessidade de delimitação dos documentos da SPA e dos órgãos públicos para fins do item (xi) da cláusula 5.1 do Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA Proposta: Delimitação de quais órgãos públicos poderão ter acesso aos documentos e livros da SPA; e definição da materialidade dos documentos que poderão ser acessados pelos órgãos públicos. Justificativa: O item (xi) da cláusula 5.1 do anexo 1 do Edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA trata como obrigação da concessionária o atendimento às solicitações de qualquer órgão governamental e a permissão para que os prepostos dos órgãos governamentais tenham acesso irrestrito aos livros e documentos da SPA. Entretanto, entendemos que o acesso aos livros e documentos da SPA deverão ser limitados aos órgãos governamentais que estejam, de alguma forma, relacionados ao objeto da prestação do contrato de concessão ou tenha poder de fiscalização sobre a atividade desenvolvida pela SPA. Além disso, a falta de delimitação da materialidade dos documentos da SPA que a concessionária deverá permitir acesso aos órgãos públicos, reforça a desproporcionalidade da referida cláusula. O acesso irrestrito e desarrazoado, sem a adequada delimitação da materialidade documentos da SPA que poderão ser acessados pelos órgãos públicos, cria uma obrigação desproporcional à concessionária. Portanto, sugere-se a delimitação de quais órgãos públicos poderão ter acesso aos documentos e livros da SPA; e definição da materialidade dos documentos que poderão ser acessados pelos órgãos públicos.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que ela será parcialmente acatada, esclarecendo que o o acesso irrestrito está relacionado aos livros e registros societários e contábeis da companhia.
441	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	Possível inconsistência da cláusula 11.2 do Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA Proposta: Inclusão de cláusula de arbitragem no Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA. Justificativa: A cláusula 11.2 do Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA elege o foro da Comarca de Brasília/DF para dirimir as disputas oriundas do contrato. Entretanto, o contrato de concessão elegeu a Câmara de Comércio Internacional - CCI para conduzir procedimento arbitral. Os litígios submetidos às câmaras arbitrais têm transcorrido de maneira mais célere do que os litígios submetidos ao Poder Judiciário. Então por que não elegeu a Câmara de Comércio Internacional - CCI para conduzir o procedimento arbitral no âmbito do Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA? Nesse sentido, recomenda-se a inclusão de cláusula de arbitragem no Anexo 1 do edital - Contrato de Compra e Venda de Ações da SPA.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a mesma será acatada
442	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	Bom dia. Foram levantadas em todas as audiências públicas questões envolvendo a manutenção dos empregos. No item 5. OBRIGAÇÕES DO COMPRADOR, há ações que envolvem diretamente os empregados da SPA, tais como os itens (xiv) e (xv), sendo colocado diversas vezes em discussão se a manutenção do vínculo empregatício em doze meses não seria insuficiente. Sugiro que durante o processo de transição e alterações dos contratos de trabalhos com os empregados da SPA, seja colocada também a opção de manutenção com vínculo à União, podendo os referidos empregados serem transferidos para outros órgãos vinculados ao Ministério da Infraestrutura, por exemplo, uma vez que prestaram concursos para serem empregados públicos. Essa opção poderia ser nos moldes do PIDV já apresentado pela SPA e aberta a todos. Esses empregados poderiam prestar serviços em outros portos que não sofrerão desestatizações ou mesmo em secretaria ou departamento que necessitasse de recursos humanos com as mesmas qualificações técnicas, mantendo-os como empregados públicos.	A Antaq agradece a contribuição e informa que não é possível a transferência de empregados da SPA a outros entes públicos, pois diferentemente dos casos de concessão aeroportuária, por exemplo, a SPA será alienada a um agente privado junto com a outorga de concessão do Porto Organizado de Santos/SP. Portanto, o comprador da Companhia adquirirá todos os ativos e passivos da empresa, o que inclui os contratos de trabalho existentes. Ademais, não há lei que autorize tal transferência de empregados no caso da SPA.
443	Anexo 1 da Minuta de Edital - Contrato de Compra e Venda das Ações da SPA.	Todo o documento.	Sugiro que o futuro Comprador, VENEDOR DO LEILÃO, mantenha a obrigação de participação no atual plano de previdência que a SPA oferece aos seus empregados. E que esta obrigação seja colocada no referido documento, Anexo 1.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que o contrato de concessão ou de compra e venda das ações não desobriga a SPA de suas obrigações atuais perante seus colaboradores e/ou plano de pensão do qual participe.

446	Anexo 7 da Minuta do Edital - Modelo de Ratificação de Lance (Rev. 0)	Todo o documento.	Apenas teste para comprovar informação repassada por usuário externo	Não tem contribuição
447	Anexo 8 da Minuta do Edital - Manual de Oferta de Ações aos Empregados e Aposentados da SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	Oferta de ações aos empregados e aposentados. Proposta: Alteração do item 1.5.2 do Anexo 8 do edital, bem como itens relacionados, como 3.1.4 e 12.2, por exemplo. Justificativa: Entendemos que a oferta aos empregados e aposentados deve ser feita apenas de ações preferenciais, ou seja, sem direito a voto e com preferência no recebimento de dividendos. Isto porque a motivação dessa oferta é de ordem patrimonial e não política, o que resta evidente da opção de venda estabelecida da oferta. A concessão de direitos políticos e de voto aos empregados e aposentados pode acarretar embaraços na aprovação de deliberações e dificultar a fluidez os negócios e atividades da Concessionária. Redação atual: 1.5.2. Ações Objeto do Leilão: são as 123.144.630.306 (cento e vinte e três bilhões, cento e quarenta e quatro milhões, seiscentos e trinta mil e trezentas e seis) ações ordinárias e 123.167.545.437 (cento e vinte e três bilhões, cento e sessenta e sete milhões, quinhentos e quarenta e cinco mil e quatrocentas e trinta e sete) ações preferenciais, todas nominativas e sem valor nominal, devidamente integralizadas, do capital social da SPA de titularidade da União, a serem adquiridas pelo Novo Controlador. Redação proposta: 1.5.2. Ações Objeto do Leilão: são as [â€¦] ([â€¦]) ações preferenciais, todas nominativas e sem valor nominal, devidamente integralizadas, do capital social da SPA de titularidade da União, a serem adquiridas pelo Novo Controlador.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que não será acatada. Na verdade, há um erro material nas minutas dos documentos licitatórios. A SPA não possui ações de classe preferencial, somente ações ordinárias. Esse item será ajustado nos documentos licitatórios.
450	Anexo 10 da Minuta do Edital - Modelo de Declaração de Submissão à Legislação Brasileira (Rev. 0)	Todo o documento.	Contribuição: Após a consolidação das contribuições das duas Audiências Públicas realizadas, os novos estudos deverão ser disponibilizados para os usuários, antes de serem encaminhados ao TCU, na forma de Tomada de Subsídios ou de Audiência Pública. Justificativa: Todas as contribuições encaminhadas pela ANUT tem reflexo na modelagem econômica e, por conseguinte, nas tarifas a serem cobradas aos usuários. Outro ponto importante, e que tem reflexo na modelagem econômica, é que ficou estabelecido que a data de corte e ajuste da Due Diligence Contábil-Patrimonial (DDCP) é Julho/2020 e que haverá revisão e atualização desta data de corte previamente à data de publicação do Edital, oportunidade na qual também caberá revisão no presente relatório Avaliação Econômico Financeira. Será impossível a avaliação do documento final por parte do usuário caso não tenha conhecimento das novas análises, inclusão de novos passivos, variações de custos, aumento de tarifas ou novo valor de outorga.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que será dado tempo hábil para que os interessados tenham acesso às últimas versões das informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas constantes dos estudos de viabilidade antes da realização do leilão.
451	Anexo 15 da Minuta de Edital - Manual de Procedimento de Diligências (Rev. 0)	Todo o documento.	Item 2.4 ("Auditor Externo: [0] , empresa privada [...]") A considerar que está pendente a indicação de Auditor Externo, e que esta foi contratada somente para prover avaliação independente do procedimento (item 10 do Anexo), tem-se duas sugestões: (1.) que seja selecionada Auditoria de porte compatível com a complexidade e vulto do projeto, selecionada entre as três maiores atuantes no mercado brasileiro; (2.) possa ser incluída no escopo da Auditora Externa a avaliação independente sobre a adequação e suficiência das informações divulgadas no data room, para os fins a que se destina, de modo a mitigar a assimetria de informação, questão fundamental para o sucesso do Leilão.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e esclarece que os serviços de auditoria seguem práticas e protocolos usuais no mercado e são objetos de regulamentação por diversas entidades. O processo de contratação de auditor externo segue o estabelecido na Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Programa Nacional de Desestatização e no Decreto nº 2.594 de 15 de maio de 1998. Segundo o referido Decreto, os processos de desestatização serão auditados, a partir da publicação do respectivo edital, por auditor externo independente, registrado na CVM. Ao auditor externo independente competirá verificar e atestar a lisura e a observância das regras estabelecidas no edital de alienação, prestar os demais serviços previstos no respectivo contrato e apresentar, ao final do processo, relatório que será submetido à apreciação do CND.
452	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Em relação aos estudos de mercado que tentam justificar que o aprofundamento do canal a cota de 17m seja realizado apenas em 2033, temos as seguintes considerações a fazer: . O Porto de Santos é responsável por aproximadamente 40% de todo o volume de cargas movimentado por portos brasileiros. É portanto, o maior e mais relevante porto do país. Quando comparado aos maiores portos na região da América Latina, com quantidades de movimentação de cargas muito inferiores a Santos, percebe-se que o principal porto brasileiro está hoje muito aquém em relação à infraestrutura do acesso aquaviário. Por exemplo, o porto de Lázaro Cardenas, no México, já permite a entrada de navios com 16.1m de calado; o porto de Cartagena, na Colômbia, de forma similar, já permite escalas de navios com 16m de calado. O porto de Callao, no Peru, também permite a entrada de embarcações com 15.5m de calado. . Com maiores profundidades, esses portos geram economias de escala aos armadores, os quais conseguem oferecer tarifas mais competitivas a exportadores e importadores, possibilitando que empresas brasileiras tenham mais acesso ao mercado global, podendo importar insumos de forma mais eficiente ou exportar seus produtos a outras regiões. Entre as economias da região da América Latina, existe significativa competição entre os países para vender seus produtos nos mercados globais. Ter portos mais competitivos é um fator importantíssimo e Santos continuar atrás nessa corrida dos Portos , o Brasil certamente perderá mercado frente a outros países da região. . Como exemplo, considerando um navio tipo de aproximadamente 15.000 TEUs de capacidade nominal e premissas atuais de mercado, a antecipação da profundidade de 17m já em 2026, permitiria o transporte adicional de 1700 a 2300 TEUs por escala no Porto de Santos. . Além disso, quase todo navio porta-contêiner que vem ao Brasil, escala Santos pelo menos uma vez dado que o porto é o principal mercado brasileiro para mercadoria contêinerizada. Se Santos possui limitações de acesso aquaviárias, impossibilitando que os navios maiores e mais eficientes venham ao país, essa limitação afeta a competitividade de todos os outros estados brasileiros e, consequentemente, de todo o parque empresarial brasileiro. . Pela análise das tabelas sobre os dados do custo com dragagem de aprofundamento e manutenção, percebe-se que antecipar o aprofundamento do canal a 17m já em 2026, geraria uma economia de aproximadamente R\$ 45 milhões. Simultaneamente, a antecipação do aprofundamento também geraria custos adicionais com dragagem de manutenção da ordem de R\$ 40 milhões/ano, no período de 2026 a 2033. Esses valores adicionais, em comparação com os montantes de investimentos previstos pelo futuro concessionário do Porto, não são significativos. Além disso, os benefícios gerados pela economia de escala, e possibilidade de uma expansão dos mercados exportadores e importadores geradas por um porto mais profundo, superam em muito o custo adicional com a dragagem de manutenção. . O ano de 2021 foi marcado por um número expressivo de novos investimentos em capacidade no setor de navegação para mercadoria contêinerizada, de acordo com a consultoria internacional Alphaliner. Isso poderá uma aceleração do efeito cascata, em que navios maiores, empregados em rotas mais maduras são substituídos por novos navios, fazendo com que as rotas menores e menos maduras, como a Costa Leste da América do Sul, absorvam essas embarcações previamente utilizadas em outras rotas. . Não apenas critérios econômicos são importantes na questão do aprofundamento do canal do Porto de Santos. Maiores navios possibilitam menos emissões de CO2 por contêiner transportado. Uma outra possibilidade, é que se Santos oferecesse uma profundidade de 17m, haveria a necessidade de novas encomendas de navios para atendimento da rota da Costa Leste da América do Sul, assim como para substituir os navios do efeito cascata deslocados de rotas mais maduras. Acompanhando as tendências mundiais, esses navios poderiam ser, inclusive, movidos a Metanol, gerando uma economia ambiental ainda mais relevante. . Apesar de apoiarmos a iniciativa de privatização do Porto de Santos e parabenizarmos pelo excelente trabalho realizado pelas diferentes entidades envolvidas, não entendemos a razão do principal gargalo para maior eficiência dos portos brasileiros ser exatamente aquele menos priorizado no que tange a obrigatoriedade de investimentos pelo futuro concessionário do Porto de Santos. Sugerimos que os documentos finais de licitação incluam a obrigatoriedade do Porto de Santos possuir já em 2026, uma profundidade de no mínimo 17m.	O Estudo de Mercado referencial a esta licitação aponta que o número de escalas de navios que demandem calado de -17m é pouco representativa até o ano de 2033, e que a antecipação do aprofundamento de todo o canal para 2026 oneraria demasiadamente o ativo sem que houvesse contrapartida imediata dos seus efeitos. Corroborando ainda a dragagem de aprofundamento para 2033 o fato de que mesmo apto a receber navios 366m desde 2021, alguns na Classe 6 definida no Estudo de Mercado, o Porto de Santos ainda não recebeu sequer uma escala desse porto mais de 1 ano após a homologação do calado, o que indica que a necessidade de que a infraestrutura para navios da Classe 7 deva levar alguns anos para se concretizar. Deste modo, será mantida que a dragagem de aprofundamento para 16m deva ocorrer nos primeiros 3 anos de concessão, e a dragagem para 17m em 2033, como previsto nos Estudos da Consulta Pública.

453	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	<p>O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (PDZ) terá uma nova versão, a ser elaborada pela futura Concessionária e encaminhada para análise do Poder Concedente em até 12 meses contados da Data de Eficácia do Contrato (item 4.i do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária). Dentre as funções e finalidades do PDZ, vale destacar que a exploração de Instalações Portuárias e das Áreas Não Afetas às Operações Portuárias deverão observar tal Plano (cláusula 14.1.1 do Contrato de Concessão). Nesse sentido, os Usuários e os Exploradores de Instalações Portuárias serão consultados pela futura Concessionária sobre, ao menos, as propostas por ela elaboradas para cumprir as obrigações previstas no Plano de Exploração Portuária, principalmente no que se refere a projetos de investimentos e à atualização do PDZ. De outro lado, o Regulamento de Exploração do Porto (REP) é definido como documento de caráter normativo que será elaborado pela Concessionária (cláusula 16.2.6) e estabelecerá os princípios gerais e condições de funcionamento e exploração do Porto Organizado, que deverão ser observados pelas pessoas físicas e jurídicas que quiserem exercer atividades no Porto de Santos. Nesse sentido, o REP deverá prever os critério e regras para atracação de navios, bem como condições mínimas de carga pronta para embarque e a utilização de ferramental para cálculo do calado dinâmico (Anexo 1 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Portuária). No prazo de 18 (dezoito) meses contados da Data de Eficácia, a Concessionária deverá revisar e publicar o novo REP. Diferente do procedimento previsto para o PDZ, a Concessionária não terá, nesse caso, a obrigação de prévia aprovação de instâncias competentes. Pelo contrário, há somente a obrigação comunicar as alterações do REP ao Poder Concedente e à ANTAQ com, no mínimo, 30 (trinta) dias de antecedência da sua entrada em vigor (item VII.3 do Anexo 1 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Portuária). Assim, observa-se que os documentos editais não abrem margem para que Usuários e Exploradores de Instalações Portuárias participem e colaborem no processo de elaboração e alteração do REP, apesar desse documento impactar de maneira substancial nas atividades portuárias que serão desempenhadas por esses atores. Na mesma toada, não há previsão de participação obrigatória de Usuários e de Exploradores de Instalação Portuária quando a nova versão do PDZ estiver sendo elaborada pela Concessionária. Isso acaba por trazer riscos relacionados a eventuais disposições no PDZ que limitem ou inviabilizem a realização de atividades que são hoje exercidas pelas arrendatárias de áreas do Porto Organizado. Além disso, a ausência de participação de agentes interessados nos procedimentos de elaboração dos novos PDZ e REP diminui a segurança jurídica e dificulta a prévia preparação dos agentes envolvidos na adaptação às novas regras e diretrizes que serão previstas. De maneira conjunta, a ausência de participação mais ampla na elaboração desses documentos também poderá resultar em eventual distorção dos objetivos do Plano e do Regulamento. Ao invés de serem priorizados o interesse público envolvidos nas atividades portuárias e as finalidades das políticas públicas do setor de portos e transportes aquaviários, haveria maiores chances de a Concessionária e o Poder Concedente priorizarem exclusivamente as atividades que trarão maior rentabilidade financeira. Isso ocorreria sem a preocupação de garantir plenas condições de movimentação e armazenagem de todos os tipos de cargas presentes no Porto Organizado de Santos. Assim, algumas cargas e atividades portuárias poderiam ser demasiadamente limitadas pelas regras do PDZ e do REP, apenas com base no fundamento de que elas seriam menos interessantes, do ponto de vista financeiro, à Concessionária e ao Poder Concedente do Porto. Para mitigar esses riscos e incertezas, sugerimos a alterações dos seguintes dispositivos do Plano de Exploração Portuária: VII. REP e PDZ (...) 3) Do REP: i. Nos primeiro 18 (dezoito) meses contados da Data de Eficácia, a Concessionária deverá revisar e publicar o novo REP, sendo obrigatória a realização prévia de consulta pública com duração de, no mínimo, 30 (trinta) dias, a fim de possibilitar aos Usuários e aos Exploradores de Instalação Portuária o envio contribuições e solicitações de esclarecimento acerca da minuta de REP elaborada pela Concessionária; (...) 4) Do PDZ: Nos primeiros 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia, a Concessionária deverá formular sua proposta de novo PDZ e encaminhá-la ao Poder Concedente, que a analisará no prazo de até 90 (noventa) dias. Antes do encaminhamento ao Poder Concedente, a Concessionária deverá realizar consulta pública com duração de, no mínimo, 30 (trinta) dias, a fim de possibilitar aos Usuários e aos Exploradores de Instalação Portuária o envio contribuições e solicitações de esclarecimento acerca da proposta de novo PDZ."</p>	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição será parcialmente acatada, pois a Concessionária deverá consultar os Usuários em relação às alterações ou atualizações do PDZ e do REP.
454	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	<p>Trata-se de procedimento preparatório com vistas à abertura de consulta e audiência públicas para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos ao projeto de desestatização do Porto de Santos, em trâmite perante a ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Referido projeto, qualificado no âmbito do programa de parcerias de investimentos (PPI), faz parte de uma política do Governo Federal que visa modernizar o modelo de gestão portuária e atrair novos investimentos em infraestrutura, desenvolvido em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Considerando a relevância da matéria e visando a legitimação social da decisão administrativa, o modelo Institucional-Regulatório que norteia a desestatização pretendida e as demais condições de participação no certame licitatório foram submetidos à Consultas e Audiências Públicas, seguindo o quanto disposto na Lei nº. 9.491/1999, na Lei nº. 10.233/2001 e na Lei 12.815/2013, a fim de pluralizar o debate e permitir aos interessados sugerir e contribuir com o ato. Seguindo esse regramento e visando obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos referentes à licitação, esta ANTAQ autorizou a realização de Consulta e Audiência Públicas nº. 01/2022, por meio da Deliberação DG nº. 11/2022 proferida no processo em referência, publicada no Diário Oficial da União de 21.01.2022, homologada pelo Acórdão nº. 90-2022-ANTAQ. Nesse sentido, visando aprimorar os documentos que estão sob consulta, primando pela segurança jurídica dos usuários do Porto Organizado, o CENTRONAVE vem apresentar suas contribuições nos termos a seguir expostos: Na modelagem proposta, foi incluído entre os investimentos obrigatórios a dragagem de aprofundamento do canal do porto, dividida em duas etapas: a primeira até a cota de -16m, com prazo de finalização até março de 2026 e a segunda, da cota de -16m para -17m, a ser concluída até o final de agosto de 2033. De acordo com os documentos disponibilizados, essa divisão considerou a projeção de frotas de navios para os portos e o benefício econômico a ser gerado frente a nova demanda de navios de grande porte. No entanto, é sabido que o aprofundamento do canal de acesso para -16m não permitirá a entrada dos navios de 366 metros de extensão sem depender da maré, o que se mostra fundamental para ampliar a capacidade de movimentação de cargas no Porto de Santos, para que este possa alcançar, com eficiência, a projeção de demanda prevista no Plano Mestre e no PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado. Por esta razão, requer a revisão do Anexo I do Contrato de Concessão para que o novo concessionário realize o aprofundamento do leito do canal de acesso até a profundidade de -17m, em uma única fase, a ser iniciada a partir da data de eficácia e concluída até 2026. Ainda sobre esse tema (dragagem), é importante destacar que o PEP - Plano de Exploração Portuária, prevê que a Autoridade Portuária mantenha a dragagem de manutenção nos trechos de 1 a 5, bem como nos berços, ao longo do prazo do contrato de concessão, a fim de garantir as boas condições de navegabilidade e a segurança à navegação. O Estudo Ambiental feito pelo BNDES, por sua vez, destacou que atualmente a Santos Port Authority - SPA possui licença ambiental para realizar a constante manutenção da profundidade do canal a -15m. Entretanto, para seu aprofundamento, o novo concessionário deverá elaborar o EIA/RIMA exigido pelo IBAMA. Significa dizer que, para executar os investimentos obrigatórios, o novo concessionário deverá adotar as medidas necessárias para obter as devidas autorizações dos órgãos ambientais competentes em tempo hábil para cumprir o cronograma fixado no contrato de concessão. No entanto, não há um instrumento jurídico capaz de estabelecer eventual obrigação dos órgãos ambientais em conceder as mencionadas autorizações em determinado lapso temporal que possibilite o novo concessionário a cumprir suas obrigações contratuais. Nesse sentido, questiona-se se o contrato de concessão a ser celebrado com o novo concessionário terá algum mecanismo de adaptação de prazos para a execução da dragagem de aprofundamento do canal, na hipótese de não obtenção da licença ambiental necessária para a execução.</p>	A ANTAQ agradece a sua contribuição. O Relatório de Estudo de Mercado apresenta a projeção de frota de navios para o horizonte da concessão e, diante das projeções não foi identificada a necessidade de aprofundamento imediato para 17 metros, tendo em vista que a respectiva profundidade aumenta o valor da dragagem de manutenção, se tornando menos vantajosa se comparada ao aprofundamento do canal de acesso de forma faseada, conforme indicado nos documentos. No entanto, conforme entendimento da Concessionária a dragagem em fase única para 17 metros, poderá ser antecipada. Em relação aos prazos e cronograma de implantação, o Contrato de Concessão indica que: "22.5. No caso dos riscos previstos nas Subcláusulas 22.1.16, 22.1.18 e 22.1.40 quando a Concessionária não houver dado causa ao atraso, paralisação ou às novas exigências ambientais, a Concessionária não sofrerá aplicação de penalidades e os prazos das obrigações contratuais serão prorrogados enquanto durar o atraso ou paralisação, sem prejuízo de que seja apurado eventual desequilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente decorrente do adiamento de investimentos previstos neste contrato."
455 460	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0) Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	<p>Entende-se ser fundamental ao atendimento dos interessados que os Usuários e os Exploradores de Instalações Portuárias sejam devidamente consultados pela Concessionária durante os processos de elaboração de propostas de redação de novas versões e/ou de alteração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (PDZ) e do Regulamento de Exploração do Porto (REP). Confirma este entendimento? Em caso negativo, faz-se necessário à devida exposição dos motivos que embasariam a limitação de participação desses agentes, vez que são, sem quaisquer dúvidas, diretamente afetados pelos instrumentos normativos que serão expedidos pela futura Concessionária do Porto Organizado de Santos.</p>	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição será acatada.

456	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	A Lei n.º 12.815/2013 determina que compete à Administração do Porto organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente. (artigo 17, §1º, inciso XV). Com a desestatização do Porto de Santos, todas as atribuições da Autoridade Portuária passarão a ser exercidas pela Concessionária, uma empresa privada. Considerando que o Supremo Tribunal Federal já se manifestou no sentido da indelegabilidade, a uma entidade privada, de atividade típica de Estado, que abrange até poder de polícia, (ADI 1717. Relator: Sydney Sanches. Publicado em 28.03.2003), questiona-se qual será o tratamento jurídico dado à Guarda Portuária, notadamente no que se refere ao controle de suas atribuições típicas (fiscalizar e aplicar penalidades).	A Antaq agradece a participação e informa o entendimento geral sobre o tema - atualizado pela Portaria MINFRA nº 84/2021, a qual revogou a Portaria GM/SEP nº 350, de 01.10.2014: 1. A Lei nº 12.815/13 trouxe passo definitivo para a possibilidade de modernização dos portos públicos, aprofundando a alteração que a Lei nº 8.630/93 já havia iniciado ao expurgar a operação portuária das competências das autoridades portuárias. 2. A nova Lei dos Portos deixa claro o papel da Autoridade Portuária como gestora de uma universalidade de bens, delimitados pela poligonal do porto organizado, afetos aos serviços portuários, responsável, portanto, 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 CF/88. 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) seguem 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 exercerão o Poder de Polícia, portanto. 6. Note-se, nesse sentido, que a Portaria nº 84/21 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 17 e 18 (Deveres do Poder Concedente e Deveres da ANTAQ, respectivamente). 8. A concessionária manterá, quando possível, relacionamento com os agentes presentes no Porto Organizado ou com outros entes que se façam necessários para cumprir suas competências definidas no contrato de concessão, notadamente na Cláusula 16, podendo fiscalizar os aspectos que estiverem sob sua gestão. 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/Antaq no caso do Transporte Aquaviário), vigilância sanitária, etc A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição será acatada.
457	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	5. REP - REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO (Anexo 1 do Contrato de Concessão) Em apoio à manifestação do SOPESP, sugere-se a inserção de obrigação ao novo concessionário de submeter as revisões do REP, de forma prévia, ao comitê dos usuários do porto organizado, formado exclusivamente por operadores portuários e titulares de contratos de exploração de instalações portuárias, para aprovação.	
458	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	A ATP confia que o processo de desestatização busca alcançar a desburocratização da gestão portuária, melhorias na manutenção/modernização da área comum e facilitação de investimentos para expansão das atividades do Porto de Santos. Alinhada a essa ideia, o Anexo 1 ao Contrato traz a proposta de investimentos da presente desestatização, que traz obrigatoriedade de dragagem no porto. O modelo prevê investimentos no acesso aquaviário e aprofundamento dos trechos 1, 2, 3 e 4 do Canal (17m), além de gerar obrigação da concessionária de realizar regularmente campanhas de dragagens de manutenção nos trechos 1 (17m), 2 (17m), 3 (17m), 4 (17m) e 5 (13,5m) do Canal. Deste modo, o Canal 5 permanece pelos próximos 35 anos (ou até mesmo 40 anos) com a mesma profundidade atual (13,5m) segundo os investimentos obrigatórios, impedindo que navios de calado superior sejam atendidos pelos terminais dessas áreas. Isso é incompatível com o cenário atual: segundo informações da própria SPA, Se, na década de 70, os navios de carga eram capazes de transportar cerca de 3 mil TEU, hoje a capacidade de carga dessas embarcações pode chegar a 21 mil TEU. (Notícia A evolução da frota marítima e a necessidade de dragagem, 2017, Disponível em http://dragagem.portodesantos.com.br/portal/noticia?noticia=MjQ2) Para se adaptar e receber os gigantes dos mares, que podem ter até 400m de comprimento e 60m de largura, as instalações portuárias precisam se adaptar constantemente para acompanhar o crescimento do tamanho dos navios. No entanto, isso se torna inútil sem o aprofundamento do Canal. A SPA ainda informa que, no Porto de Santos, o calado operacional (medida entre o ponto mais baixo da quilha do navio e a superfície da água) permitido para a atracação de embarcações é de cerca de 13m. Os maiores navios cargueiros do mundo já possuem 16m de calado, o que demonstra a atual defasagem da profundidade do Canal. Assim, analisando os problemas atuais e o histórico de acesso ao canal do mais relevante complexo portuário do hemisfério sul, é possível verificar que sem as obras de aprofundamento de todo o canal, torna-se impossível o acesso de embarcações de maior calado, o que compromete a competitividade e desenvolvimentos pretendidos na desestatização. Ainda, o aprofundamento do Canal apenas ocorrerá em 1 década (ano 12º do Contrato), razão pela qual se requer avaliação da antecipação desses investimentos, para impedir a perda de competitividade do Porto de Santos. O documento também prevê responsabilidade da concessionária para a manutenção e a operação da infraestrutura de proteção e dos acessos aquaviários do Porto Organizado, incluindo as áreas de manobra e fundeio e os canais de acesso e berços de atracação que não estejam sob responsabilidade exclusiva de terceiros; . Porém, a exclusão da responsabilidade de dragagem pela Concessionária deve ser uma exceção, possível única e exclusivamente caso essa obrigação esteja prevista em contrato de terceiro, apenas para o período em que essa obrigação estiver vigente. Assim, a ATP entente que se faz necessária realização de obras para aprofundamento do Canal, sendo incorporada a disposição de obrigação de Aprofundamento do Canal de acesso 5 à profundidade de 17 m ao Anexo 1 do contrato. Ainda, sugere-se a inclusão de informações claras sobre a responsabilidade de dragagem, pela Concessionária, inclusive em áreas de uso de terminais privados, com avaliação da antecipação desses investimentos para o curto prazo. Pelo exposto, a ATP reconhece o trabalho empenhado para realização das desestatizações, e visando colaborar com a elaboração dos termos contratuais, sugere: (i) incorporação do Canal 5 dentro dos investimentos de aprofundamento de Canal para 17m, permitindo acesso a navios de grande calado, (ii) obrigatoriedade de dragagem pelo nova Concessionária de todas as áreas molhadas localizadas no porto organizado, inclusive áreas de terminais portuários privados, e (iii) a exclusão do termo que não estejam sob responsabilidade exclusiva de terceiros do Anexo 1 permanecendo a seguinte redação: A manutenção e a operação da infraestrutura de proteção e dos acessos aquaviários do Porto Organizado, incluindo as áreas de manobra e fundeio e os canais de acesso e berços de atracação, exceto em áreas com contratos de terceiros com previsão de dragagem apenas pelo período que essa obrigação contratual estiver válida, eficaz e vigente .	A ANTAQ agradece a sua participação. O trecho 5 do canal não será considerado sob a Administração Portuária, bem como os berços dos TUPs localizados no complexo portuário de Santos, não sendo de responsabilidade da concessionária do porto a realização de investimentos e manutenção.
459	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	A cláusula 9 do Contrato de Concessão estabelece o regramento acerca dos investimentos obrigatórios que serão realizados pela futura Concessionária, em linha com os encargos especificados no seu Anexo 1 (Plano de Exploração Portuária). Nesse rol de investimentos, consta a implementação, no acesso à Avenida Perimetral da Margem Esquerda (APME), de segregação do tráfego urbano e portuário, com a não utilização da Rua do Adubo. Mais especificamente, a futura Concessionária deverá atender os seguintes requisitos no âmbito desse investimento obrigatório, previsto no item II do Plano de Exploração Portuária: Compatibilização com as obras da 1ª fase já concluída; â€¢ Intervenções na Avenida Perimetral e na Avenida Santos Dumont; â€¢ Adequação de passeios, ciclovia, implantação de rotatórias e passarelas; â€¢ Remanejamento de redes e implantação de sinalização viária; â€¢ Viaduto de transposição à Rodovia Cônego Domênico Rangoni; â€¢ Viaduto na Avenida Santos Dumont, se sobrepondo à Avenida Perimetral. O prazo para conclusão dessas obras é o ano 5 da Concessão. Conforme consta do Ato Justificatório da Audiência Pública ANTAQ nº 1/2022 (Nota Técnica nº 4/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA), o processo de licenciamento teria duração prevista de 33 (trinta e três) meses, enquanto a das obras seria de 24 (vinte e quatro) meses. Entretanto, esse prazo para realização do investimento obrigatório na APME é demasiadamente extenso e pode possibilitar a permanência de uma situação deletéria para a operação de instalações portuárias localizadas na margem esquerda do Porto Organizado de Santos. Isso porque, atualmente, há relevante gargalo de transporte na região, que é observado na intersecção entre (i) o fluxo rodoviário e ferroviário na Passagem em Nível (PN) da Conceiçãozinha; (ii) o ramal ferroviário que atende o TUP Terminal Sucoctrico Cutrale ; e (iii) o acesso à Comunidade Conceiçãozinha. Diante do risco relatado acima, sugerimos a redução do prazo para realização dos Investimentos Obrigatórios no acesso à APME, previsto no item II do Plano de Exploração Portuária, a fim de viabilizar, o mais breve possível, a eliminação do conflito existente na citada intersecção.	A ANTAQ agradece a sua participação. Os prazos estimados para o licenciamento e execução foram definidos de acordo com a complexidade de cada intervenção, sendo os diferentes processos de licenciamento apresentados no Capítulo 02 do Relatório de Avaliação Socioambiental. Já os prazos para execução das obras apresentados no item 7.2 do Relatório de Avaliação Técnico Operacional podem ser reduzidos conforme detalhamentos dos projetos futuramente.
461	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Como não existem projetos detalhados disponíveis, gostaríamos de esclarecer: os novos investimentos irão demandar desapropriações e/ou remoções de interferências? Nesse caso, de quem será a responsabilidade pelos processos, pelo prazo e pelos custos? E de quem será a responsabilidade pelo prazo, custos e pelos processos licenciamento e aprovações diversas (inclusive nos âmbitos federais, estaduais e municipais) dos novos projetos? Atrasos nos prazos de licenciamento, custos e condicionantes adicionais, provenientes dos processos de licenciamentos dos novos investimentos, poderão ser objeto de reequilíbrio?	A ANTAQ agradece a sua participação. Para a execução dos investimentos obrigatórios não foi prevista nenhum tipo de desapropriação por parte do concessionário. Conforme disposto na subcláusula 22.5 do Contrato de Concessão, quando a Concessionária não houver dado causa ao atraso, paralisação ou às novas exigências ambientais, a Concessionária não sofrerá aplicação de penalidades e os prazos das obrigações contratuais serão prorrogados enquanto durar o atraso ou paralisação, sem prejuízo de que seja apurado eventual desequilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente decorrente do adiamento de investimentos previstos neste contrato.
462	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Quais as garantias e/ou providências para garantir aumento de capacidade de acesso rodoviário/ferroviário para o Porto de Santos, a ponto de não comprometer o atendimento das demandas dos terminais e/ou das projeções de movimentações previstas para Santos? Solicitamos esclarecer e justificar as interfaces entre os Investimentos Obrigatórios no Porto de Santos e os investimentos externos ao Porto de Santos. A frustração de receita e capacidade pela falta de investimentos nos acessos e na própria FIPS poderá ser motivo de reequilíbrio financeiro?	A ANTAQ agradece a participação. A minuta de contrato de concessão apresenta na Cláusula 21 a alocação de riscos do projeto, que no item 21.1.24. esclarece que a não efetivação da demanda é risco atribuído ao concessionário. Conforme indicado nos estudos técnico operacionais, uma parcela dos investimentos obrigatórios a serem realizados pela concessionária visam compatibilizar a capacidade operacional do porto às adequações em curso nas malhas ferroviárias, inclusive na malha interna (FIPS). A execução dos investimentos previstos na FIPS também será um risco atribuído ao concessionário, tendo em vista que a SPA será a contraparte contratual da SPE FIPS (ver item 21.1.42.). Contudo, caso a concessionária venha a assumir os serviços de disponibilização de infraestrutura de transporte ferroviário por força da extinção do Contrato de Cessão da FIPS, está prevista a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, conforme item 21.2.19. da Cláusula 21.

463	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Favor disponibilizar projetos detalhados para acesso rodoviário aos terminais da Ilha Barnabé e TUP DP World Santos.	A ANTAQ agradece a sua participação. O memorial descritivo dos projetos está detalhado no relatório Técnico Operacional que será disponibilizado na Sala de Informações para análise dos interessados.
464	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Qual será a responsabilidade de fiscalização de obrigações ambientais de cada terminal? Existem passivos ainda não sanados? Qual a lista de passivos de cada terminal? Como fica a relação com os terminais se houver descumprimento e multa por parte da CETESB ou outro órgão que não for sanada pelo terminal? Como fica a corresponsabilidade do Concessionário em caso de danos ambientais, acidentes etc., causados pelos arrendatários? Alguma responsabilidade solidária? Obrigação de fiscalização (omissão)?	A ANTAQ agradece a sua participação. Os passivos alocados aos terminais identificados estão em fase de remediação. Não foram mapeados passivos ambientais sob responsabilidade da Autoridade Portuária. A concessionária será responsável pela fiscalização ambiental das operações portuárias de seus usuários, observando-se as condições vigentes nos contratos firmados com Exploradores de Instalação Portuária. Nos termos da subcláusula 21.2.7, serão alocados ao poder concedente os custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área do Porto Organizado, desde que: (i) sejam comprovadamente pré-existentes à Data de Eficácia; (ii) não sejam conhecidos previamente; e (iii) tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia.
465	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Por que o indicador de desempenho do calado do trecho 3 e 4 não é 100% como no trecho 2 (apêndice B, do Anexo 1, do Plano de Exploração Portuária)? Solicitamos que todo o porto tenha o mesmo peso, para evitar que o futuro Concessionário seja penalizado, de formas diferentes, por ineficiência de dragagem em trechos do canal. Vai haver diferenciação da tarifa entre os trechos?	A ANTAQ agradece a sua participação. O percentual alocado para cada trecho no indicador de desempenho mencionado é justificado pelo fato de que cada trecho impacta um número diferente de berços, sendo maior o impacto conforme o trecho sob restrição. Não haverá diferenciação tarifária conforme o trecho do canal de acesso pré-estabelecida no contrato de concessão, cabendo ao concessionário segmentar os mercados conforme critérios e regramento do Anexo 3 ao Contrato de Concessão.
466	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	A ABRATEC entende que o modelo traz importantes investimentos para o Porto Organizado, principalmente ao prever dragagem de aprofundamento. Verifica-se problema histórico no Porto de Santos pela falta de dragagem de manutenção somada ao assoreamento do canal, que já provocaram nos últimos anos o cancelamento de atracções, extensas filas de espera e expressivos pagamentos de demurrage. Para sanear a situação, o modelo prevê dragagens do canal com alcance de profundidade de 17m no trecho 1 a 4 e 13,5 no trecho 5 do ano 12 do Contrato até o final da Concessão. Entretanto, a documentação afasta a responsabilidade da Concessionária de dragagem aprofundar o canal do trecho 5, impedindo que navios de calados maiores alcancem essas áreas. Ainda, a documentação não deixa clara a responsabilidade de dragagem nas áreas de uso de terminais privados. Vê-se que a documentação prevê que a Concessionária assumirá a responsabilidade pela dragagem do Canal, sem o devido detalhamento. Ademais, usa-se o termo exclusiva responsabilidade de terceiro - extremamente genérico - para afastar a responsabilidade de dragagem de determinadas áreas: A manutenção e a operação da infraestrutura de proteção e dos acessos aquaviários do Porto Organizado, incluindo as áreas de manobra e fundeio e os canais de acesso e berços de atracção que não estejam sob responsabilidade exclusiva de terceiros. Considerando o próprio problema histórico de dragagem do Canal, entende-se que a documentação deve ser complementada para prever a obrigatoriedade de dragagem pelo novo concessionário privado de todas as áreas molhadas localizadas no porto organizado, inclusive aquelas destinadas ao acesso a terminais de uso privado. Além disso, propõe-se que se reavalie a necessidade de calado do Trecho 5, para prever profundidade de 17m, considerando as tendências de aumento de calado dos navios. Adicionalmente, entende-se que deve ser revista a limitação de responsabilidade do exclusiva responsabilidade de terceiro para prever que a obrigação de dragagem seja afastada tão somente para casos em que contratos vigentes prevejam essa obrigação.	A ANTAQ agradece a sua contribuição. O trecho 5 do canal não será considerado sob a Administração Portuária, bem como os berços dos TUPs localizados no complexo portuário de Santos, não sendo de responsabilidade da concessionária do porto a realização de investimentos e manutenção.
467	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Proposta de exclusão do subitem vii do item 3.5.8 da minuta de edital. Proposta de exclusão do inciso viii da cláusula 16.6.2 da minuta de contrato. Especificamente com relação à participação de operadores ferroviários no certame para a Concessão do Porto de Santos, vale destacar que, para além dos eventuais riscos de integração vertical entre terminais portuários e operadores ferroviários - conforme já apontados pelo CADE, reconhecidos pelo Relatório de Mercado e mitigáveis por instrumentos específicos que assegurem a desintegração destes elos da cadeia de fornecimento - eventuais riscos adicionais de fechamento de mercado para transportadores ferroviários concorrentes já foram endereçados por meio da atribuição das funções de operação, manutenção, conservação e investimento sobre a FIPS diretamente no âmbito do Contrato de Cessão da FIPS - sem que reste à eventual Concessionária qualquer margem para proceder ao fechamento de mercado de eventuais operadoras ferroviárias concorrentes que igualmente tenham interesse na movimentação de cargas no Porto de Santos. É o que se deduz do item V.11 do Anexo I ao Contrato de Concessão, o chamado Plano de Exploração Portuária, segundo o qual a manutenção da infraestrutura ferroviária, incluindo mão de obra, seguros, conservação geral, investimento de equipamentos para CCO, manutenção das vias etc. será de responsabilidade integral do cessionário da FIPS, conforme previsto no âmbito do Contrato de Cessão da FIPS. Isso porque, por meio do novo modelo de gestão da FIPS, a SPA visou a suprimir a ideia de um mercado intermediário específico para o acesso ferroviário santista, criando um arranjo cooperativo pautado na coordenação de todas as operadoras ferroviárias dentro de uma mesma associação responsável por programar a utilização da FIPS - com regras de governança robustas o suficiente para que nenhuma possa prevalecer sobre as demais na operação das linhas férreas internas ao porto santista. Trata-se de disposição em linha com o quanto previsto no artigo 3º da Lei nº 12.815/2013, o qual estabelece orientações para a exploração dos portos organizados no País, incluindo diretrizes de expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias, bem como do estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos organizados, às instalações e às atividades portuárias. Ora, sendo o acesso ferroviário, nos termos dos documentos disponibilizados para a Concessão do Porto de Santos, uma infraestrutura alheia à ingerência da Concessionária, em relação à qual esta não poderia nem ao menos auferir receitas, nos termos da Cláusula 12.4.3 (para além da contribuição de 3% sobre a receita da associação titular do Contrato de Cessão FIPS), não há fundamento para a inserção de limitação à participação de concessionárias e subconcessionárias de ferrovia no Leilão de que ora se cogita - uma vez que a governança compartilhada e transparente da FIPS impediria que qualquer operador ferroviário pudesse prejudicar a atuação dos demais concorrentes. Desta forma, há que se concluir que não subsistem riscos aptos a justificar a previsão do subitem vii do item 3.5.8. na versão definitiva do edital, e do inciso viii da cláusula 16.6.2 no contrato de concessão, dispositivos estes que, pelo bem da coerência e higidez jurídica da Concessão em referência, deverão ser excluídos.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que não será acatada, pois, no caso dos operadores ferroviários, a limitação da participação visa reduzir os riscos potenciais relacionados a conflitos na gestão da ferrovia interna do Porto de Santos (FIPS), mitigando (i) uma possível falta de isonomia destes agentes no tratamento de cargas – podendo favorecer o Porto Organizado a expandir e desenvolver negócios que sejam mais rentáveis para a ferrovia – e (ii) uma possível redução na competitividade para outras operadoras ferroviárias, que poderiam ser prejudicadas pela Concessionária.
468	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	O atual PDO licenciado que será assumido pelo Concessionário comportará a dragagem para implantação dos investimentos, da manutenção do canal e de instalação dos Terminais Privados já autorizados?	A ANTAQ agradece a sua participação. A condição de suporte do PDO atende as dragagens de manutenção dos berços e canal de acesso, bem como a capacidade de dragagem de implantação dos terminais já autorizados. Na condição futura, conforme indicado no item 4.4 do Relatório de Avaliação Socioambiental, a disposição da quantidade de sedimentos proveniente do aprofundamento irá demandar estudos específicos de capacidade de suporte do atual PDO, com indicação de que haverá necessidade de licenciamento de nova área de deposição oceânica. Estes estudos poderão estar integrados com o licenciamento ambiental de dragagem de aprofundamento.
469	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	As autorizações já concedidas pela CODESP/SPA para utilização do PDO serão mantidas pelo Concessionário?	A ANTAQ agradece a sua participação. A concessionária será a SPA e haverá sucessão em relação às autorizações existentes. Portanto, o entendimento está correto.
470	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	O Concessionário será o responsável para aprovar os volumes que poderão ser utilizados para uso do PDO por um Terminal de Uso Privado? Serão adotados critérios objetivos para concessão das autorizações para uso do PDO pelos Terminais de Uso Privado? Quais serão os critérios?	A ANTAQ agradece a sua participação. O concessionário será responsável pela gestão do uso do PDO pelos Terminais de Uso Privado. Os critérios adotados deverão ser compatíveis com as condicionantes ambientais indicadas na licença de operação.
471	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Caso o atual PDO que será assumido pelo Concessionário fique sobrecarregado, o Concessionário será obrigado a ampliar a área do PDO e/ou licenciar uma nova área para disposição do material dragado?	A ANTAQ agradece a sua participação. A condição de suporte do PDO atende as dragagens de manutenção dos berços e canal de acesso, bem como a capacidade de dragagem de implantação dos terminais já autorizados. Na condição futura, conforme indicado no item 4.4 do Relatório de Avaliação Socioambiental, a disposição da quantidade de sedimentos proveniente do aprofundamento irá demandar estudos específicos de capacidade de suporte do atual PDO, com indicação de que haverá necessidade de licenciamento de nova área de deposição oceânica. Estes estudos poderão estar integrados com o licenciamento ambiental de dragagem de aprofundamento.
472	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Contribuição: Permitir no contrato o postergamento do início das dragagens do canal de acesso, de forma que a nova data de início da obra reflita em reequilíbrio econômico financeiro em favor da modicidade tarifária em decorrência da não realização do investimento na data estabelecida na modelagem. Justificativa: Apesar das premissas adotadas nos estudos apresentados, os custos de operação e de adequações necessárias para o embarque de cargas específicas, podem gerar condições de consignação por parte do armador que ensejem a postergação da utilização dos navios de maior porte. Portanto, seria necessária a verificação da viabilidade econômica financeira das operações dos navios de grande porte para acessar o canal e atracar no Porto, da disponibilidade na frota internacional de navios preparados para atender o perfil de cargas nacionais, e o interesse confirmado dos armadores. Desta forma reduziria a chance de ocorrer ociosidade de capacidade.	A Antaq agradece a sua contribuição e informa que o pedido não será acatado, uma vez que a minuta do contrato estabelece os investimentos obrigatórios de responsabilidade do concessionário, dentre os quais aqueles relacionados às intervenções e obras de dragagem. Destaca-se que a data prevista para início das obras considera, dentre outras coisas, o estudo de demanda; a existência de infraestruturas disponíveis e os prazos de licenciamentos estimados.
473	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	xii. O Anexo I tratada do Plano de Exploração Portuária. Nele está previsto que a futura Concessionária deverá apresentar a proposta de alteração do PDZ ao Poder Concedente, anexando a esta um relatório do processo de consulta aos Usuários. Encontra-se previsto que a proposta de alteração será submetida, também, ao Conselho de Autoridade Portuária, em caráter consultivo, por um prazo de 20 dias para apresentação de sugestões. As sugestões apresentadas pelo CAP deverão ser anexadas à proposta a ser encaminhada ao Poder Concedente. Considerando o exposto acima, sugere-se a uniformização deste procedimento, permitindo a abertura de um prazo único para o CAP e usuários com a necessidade de apreciação e fundamentação sobre as propostas apresentadas antes da apresentação do documento consolidador do novo PDZ.	A Antaq agradece a participação e informa que a cláusula do anexo 1 será alterada de forma a uniformizar o procedimento de consulta ao CAP e aos demais usuários.

474	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	xiii. Da mesma forma que a questão anterior, sugere-se que o regulamento de exploração do Porto de Santos (REP) seja objeto de amplo debate com os usuários, uma vez que ele envolve a discussão sobre o desempenho eficiente das atividades portuárias, a melhor utilização das instalações e equipamentos portuários e zelo pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental, obrigando que haja um consenso em suas principais deliberações entre os integrantes do condomínio portuário, uma vez que as suas disposições afetam mais diretamente as operações portuárias.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição será acatada.
475	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	xiv. Considerando a criação do Programa de Melhorias de Infraestrutura é oportuno sugerir que seja somado ao relatório periódico (4 anos) apresentado pela Concessionária uma pesquisa de avaliação e monitoramento dos usuários que poderão avaliar e fiscalizar os investimentos programados e/ou realizados durante aquele período, ajudando, assim, na avaliação da eficiência do projeto concessionário.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que será acatada. Não obstante os projetos de investimento em melhoria de infraestrutura já poder contemplar indicadores de sua execução, a Agência ainda esboçará o escopo do conteúdo julgado pertinente, para fins da citada pesquisa junto aos usuários de interesse.
476	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	O Anexo 1 da Minuta do Contrato de Concessão lista diversas obras civis obrigatórias que a concessionária do Porto deve executar. Algumas dessas obras civis obrigatórias, que são relacionadas ao acesso terrestre do Porto, podem causar dificuldades operacionais. Referimo-nos especificamente àquelas obras que estão próximas ao acesso do terminal da Brasil Terminal Portuário. Algumas dessas obras, durante a construção e depois da sua execução, podem afetar consideravelmente o tráfego em frente ao terminal da BTP. Dado esse cenário, é muito importante que sejam feitos alguns ajustes nas obras civis obrigatórias para (1) evitar qualquer dificuldade às operações da BTP; e (2) para compensar a BTP pelas dificuldades causadas às operações do terminal.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que o futuro concessionário deverá tomar as medidas necessárias junto aos demais usuários do porto para mitigar o máximo possível os impactos das obras a serem executadas, negociando com os mesmos eventuais soluções.
477	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	O Anexo 1 da minuta do Contrato de Concessão lista diversas obras civis obrigatórias que a concessionária do Porto deve executar. Uma delas consiste na dragagem do canal de acesso. Na página 26 do Anexo 1, está previsto que a segunda fase da dragagem (de até 17 metros) deve ser completada até 2033. Entretanto, considerando o uso de navios muito maiores e a importância das obras de dragagem para 17 metros o mais rápido possível, as obras de dragagem devem ocorrer de forma mais acelerada do que a prevista no Anexo 1. Em termos mais concretos, sugerimos que a concessionária deve assumir a obrigação de dragagem do canal para 17 metros de profundidade até 2026 e não até 2033. Essa previsão de dragagem acelerada, como sugerida, será extremamente benéfica ao Porto Santos, aos usuários do Porto e à segurança da navegação.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que ela não será acatada. A realização da dragagem de aprofundamento em duas etapas justifica-se pela demanda projetada e consequentemente pela frota estimada para o Porto. Além disso, esse faseamento visa a otimizar os custos com a dragagem de manutenção.
478	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Permitir no contrato o postergamento do início das dragagens do canal de acesso, de forma que a nova data de início da obra reflita em reequilíbrio econômico financeiro em favor da modicidade tarifária em decorrência da não realização do investimento na data estabelecida na modelagem. Justificativa: Apesar das premissas adotadas nos estudos apresentados, os custos de operação e de adequações necessárias para o embarque de cargas específicas, podem gerar condições de consignação por parte do armador que ensejem a postergação da utilização dos navios de maior porte. Portanto, seria necessária a verificação da viabilidade econômica financeira das operações dos navios de grande porte para acessar o canal e atracar no Porto, da disponibilidade na frota internacional de navios preparados para atender o perfil de cargas nacionais, e o interesse confirmado dos armadores. Desta forma reduziria a chance de ocorrer ociosidade de capacidade.	A ANTAQ agradece a participação e informa que o objeto da contribuição já encontra correspondente na minuta disponibilizada. Conforme o Anexo 3 ao Contrato de Concessão o Fator D é elemento redutor da Tarifa Teto Média – TTM, utilizado como mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio aplicável em caso de atraso e/ou inexecução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Infraestrutura, dentre elas as campanhas de aprofundamento do Canal de Acesso.
479	Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	De acordo com o modelo proposto, dentre os deveres do novo concessionário destaca-se a revisão e publicação do REP - Regulamento de Exploração do Porto de Santos, de acordo com as diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 do contrato de concessão. Referido Anexo, por sua vez, estabelece no item 3 do Capítulo VII que o novo concessionário deverá revisar e publicar o novo REP nos primeiros 18 (dezoito) meses contados da data da eficácia, bem como que suas alterações serão, tão somente, comunicadas ao Poder Concedente e à ANTAQ com, no mínimo, 30 (trinta) dias de antecedência da sua entrada em vigor. Significa dizer que o novo concessionário poderá estabelecer novas regras de funcionamento do Porto de Santos, sem submetê-las previamente aos usuários do porto e sem depender de prévia autorização do Poder Concedente. Importante destacar, no entanto, que o REP é um instrumento de grande relevância para os operadores portuários, pois confere segurança jurídica no desempenho de suas atividades no Porto Organizado e equilíbrio na concorrência. E um dos temas sensíveis aos operadores portuários por ele regulamentado, diz respeito as normas de atracação e prioridade de acesso das embarcações para operação nas instalações do Porto de Santos. De acordo com a norma em vigor, todos os navios que demandarem o Porto de Santos serão tratados com isonomia, cabendo à Autoridade Portuária conceder a ordem da atracação, com observância a ordem cronológica de chegada do navio da barra e aos tipos de atracação previstos na norma. Contudo, o tratamento isonômico hoje existente para definição de qual navio atraca primeiro poderá ser alterado pelo novo concessionário que, eventualmente, poderá até mesmo criar um serviço a ser comercializado no Porto Organizado, trazendo novos custos aos usuários do Porto de Santos, impactando diretamente o setor portuários e toda a cadeia logística. Diante da possibilidade de adoção de comportamento abusivo pelo novo concessionário e da ausência de regulação prévia das regras de funcionamento do Porto, sugere-se a inserção de obrigação ao novo concessionário de submeter as revisões do REP, de forma prévia, ao comitê dos usuários do porto organizado, formado exclusivamente por operadores portuários e titulares de contratos de exploração de instalações portuárias, para aprovação.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição será parcialmente acatada, pois a Concessionária deverá consultar os Usuários em relação às alterações ou atualizações do PDZ e do REP.
480	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	O IPCA deve ser definido como o único indexador de reajuste para a Tarifa Teto, a exemplo do que tem sido adotado em contratos de concessões rodoviárias, bem como em contratos de renovações antecipadas de concessões ferroviárias federais firmados recentemente. Justificativa: Conforme o Edital, os valores de Tarifa Teto Média indicados deverão ser reajustados de sua data-base (janeiro/2021) até a Data de Eficácia, por meio da aplicação da variação média do IGPM, do INCC e do IPCA, ponderados pelos pesos 9 (nove), 28 (vinte e oito) e 63 (sessenta e três), respectivamente. Similarmente, a definição do Fator Y, que será aplicado anualmente ao reajuste de todos os Grupos Tarifários e reflete a correção monetária, o peso do IGPM na sua composição pode atingir 58 % no 7º ano e é fixado em 55% a partir do 13º ano. No entanto, o IPCA é o índice que mais reflete os efeitos da inflação e, sem complexidades metodológicas, pode servir de indexador das tarifas, como já tem sido praticado pela União nos últimos contratos de concessão. O IPCA acumulado nos últimos 12 meses está em torno de 10,5% contra 16,1 % do IGPM, sendo que a percepção de inflação da sociedade é sobre o IPCA.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a razão pela definição da correção monetária prevista para as tarifas se dar por meio de cesta de indexadores, e não somente por IPCA, é para mitigar risco de descolamento entre os custos envolvidos para a prestação dos serviços e a receita tarifária deles oriunda, tendo sido atribuídos percentuais de correção conforme a participação das naturezas de investimento e custeio ao longo do cronograma da concessão. Ademais, o IPCA reflete mais adequadamente os efeitos inflacionários para o consumidor final, enquanto o setor portuário encontra-se inserido em cadeias de fornecimento de atacado, sendo comum encontrar contratos privados indexados por preços de atacado no setor logístico.
481	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	Com relação ao Fator X, que reflete os efeitos dos ganhos de produtividade, devem ser definidos no contrato os seguintes pontos: 1- O prazo para a definição da metodologia de cálculo do Fator X. 2- No caso de não definição da metodologia de cálculo do Fator X até o 5º ano, propõe-se que a redução do Custo Médio seja o parâmetro de definição do ganho de produtividade. 3- A forma de rateio entre a concessionária e os usuários dos ganhos de produtividade apurados. Justificativa: O Fatores X de Reajuste da Tarifa é relacionado pela produtividade e tem como objetivo o compartilhamento dos efeitos das variações de produtividade e eficiência com os Usuários. O Fator X terá valor igual a zero até a primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão e deverá ser estimado pela ANTAQ periodicamente, por metodologia própria. Esse compartilhamento de grande interesse para o usuário em virtude dos efeitos sobre a modicidade tarifária e estabelecer prazos e definições claras de parametrização é algo que deveria estar explícito no ato da assinatura do contrato, até mesmo pela precificação deste compartilhamento para os interessados no leilão.	O cálculo do Fator X para o setor portuário terá metodologia desenvolvida pela ANTAQ ao longo do primeiro ciclo quinquenal visando o compartilhamento dos ganhos de eficiência da concessão. Nesse sentido, indefere-se a contribuição.
482	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	Incluir um parâmetro objetivo para o limite máximo e mínimo de dispersão tarifária para dar consistência à definição do teto tarifário. Justificativa: Segundo o Edital, o limite máximo e mínimo que podem ser cobrados dos usuários serão apurados pelo conceito de desvio padrão. O Desvio padrão explica a dispersão de um conjunto de dados e é uma decorrência uma amostragem. Este método não reflete o extrapolamento dos limites indicados pelo desvio padrão e a prática da abusividade, uma vez que seu resultado depende dos desvios em relação à média e, portanto, permite a ocorrência de valores acima do seu resultado.	Se aplicada a regra de dispersão tarifária proposta no Anexo 3 aos dados reais praticados pela SPA, por exemplo no ano de 2019, nota-se que a regra estabelecida enquadraria 99,5% das cobranças referentes a Tabela I praticadas no Porto de Santos. Em sendo verificado que os preços praticados pelo Concessionário, por mais que dentro das regras de dispersão estabelecidas no Contrato, esteja absolutamente dissonante com outras referências, a ANTAQ realizará ações regulatórias no sentido de coibir tais abusividades. Ainda assim, foi acrescentado um índice de variação máximo e mínimo para a dispersão de 2,5x do valor da tarifa teto-média, conforme disposto no Anexo 3, de modo a tornar mais transparentes os limites aos quais o concessionário estará sujeito.
483	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	Sugere-se a retirada do IGP-M como índice de reajuste do Contrato (e possivelmente do INCC) em virtude de sua elevada volatilidade em contraste ao IPCA, repassando um risco aos usuários do porto que poderia ser melhor suportado pela AP Concessionária ou pelo Poder Concedente (via Contas Vinculadas, conforme comentado nos parágrafos 28, 70 e 82). Preocupa que tal volatilidade tarifária termine por ser repassada aos donos das cargas, o que em última instância pode impactar o consumidor final, que tem poucas condições de administrar tais riscos. Caso se entenda necessário algum mecanismo de redução de risco cambial para concessionários que obtenham financiamentos em moeda estrangeira, sugere-se adotar algo similar ao Mecanismo de Proteção Cambial do setor de rodovias, com lastro em contas vinculadas. (CONTRIBUIÇÃO 2) Obs.- Anexo Parecer SEI Nº 3893/2022/ME com argumentação completa - encaminhado para o e-mail para anexos.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que a razão pela definição da correção monetária prevista para as tarifas se dar por meio de cesta de indexadores, e não somente por IPCA, é para mitigar risco de descolamento entre os custos envolvidos para a prestação dos serviços e a receita tarifária deles oriunda, tendo sido atribuídos percentuais de correção conforme a participação das naturezas de investimento e custeio ao longo do cronograma da concessão. Ademais, o IPCA reflete mais adequadamente os efeitos inflacionários para o consumidor final, enquanto o setor portuário encontra-se inserido em cadeias de fornecimento de atacado, sendo comum encontrar contratos privados indexados por preços de atacado no setor logístico.
484	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	xi. Cumpre considerar que foi instituída recentemente a nova tabela tarifária no Porto de Santos através da Portaria DIPRE n. 02.2022, que buscou a adequação ao modelo de padronização imposto pela ANTAQ. Houve uma mudança sensível na forma e valores cobrados, não havendo, portanto, um registro histórico estabelecido. O anexo 3 estabelece uma fase de transição tarifária, na qual a Concessionária deverá respeitar no primeiro mês contado da data da eficácia os valores das tabelas vigentes, podendo propor novos valores após este período, desde que observado os mecanismos de tarifa teto medida e limite de dispersão tarifária. Quanto ao limite de dispersão tarifária se constata que ele utiliza como um dos dados para a realização do seu cálculo o período de um exercício. Desta maneira, a proposta de valor do novo valor pelo Concessionário estaria limitada a um período muito curto de amostragem, o que pode gerar distorções nos respectivos valores e cobrança. Questiona-se, assim, a oportunidade de fixação de um período mínimo de um exercício fiscal para que se possa propor um novo valor, haja vista a dificuldade apontada para o cálculo do limite de dispersão tarifária em tão curto espaço de tempo.	A nova estrutura tarifária, e a consequente dispersão tarifária praticada, será definida pelo próprio Concessionário, não sendo medida em relação a Exercício Fiscal histórico. Portanto será apurada futuramente pela ANTAQ, nos termos definidos no Anexo 3. Destarte, o Concessionário poderá propor a nova estrutura e gerir ao longo do próprio exercício os seus efeitos, o que será aferido pela ANTAQ ao final do exercício. Desta forma, não observa-se a necessidade de estabelecimento de período pretérito para análise de tal item.

485	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	<p>Contribuição: O IPCA deve ser definido como o único indexador de reajuste para a Tarifa Teto, a exemplo do que tem sido adotado em contratos de concessões rodoviárias, bem como em contratos de renovações antecipadas de concessões ferroviárias federais firmados recentemente. Justificativa: Conforme o Edital, os valores de Tarifa Teto Média indicados deverão ser reajustados de sua data-base (janeiro/2021) até a Data de Eficácia, por meio da aplicação da variação média do IGPM, do INCC e do IPCA, ponderados pelos pesos 9 (nove), 28 (vinte e oito) e 63 (sessenta e três), respectivamente. Similarmente, a definição do Fator Y, que será aplicado anualmente ao reajuste de todos os Grupos Tarifários e reflète a correção monetária, o peso do IGPM na sua composição pode atingir 58 % no 7º ano e é fixado em 55% a partir do 13º ano. No entanto, o IPCA é o índice que mais reflète os efeitos da inflação e, sem complexidades metodológicas, pode servir de indexador das tarifas, como já tem sido praticado pela União nos últimos contratos de concessão. Contribuição: Com relação ao Fator X, que reflète os efeitos dos ganhos de produtividade, devem ser definidos no contrato os seguintes pontos: 1- O prazo para a definição da metodologia de cálculo do Fator X. 2- No caso de não definição da metodologia de cálculo do Fator X até o 5º ano, propõe-se que a redução do Custo Médio seja o parâmetro de definição do ganho de produtividade. 3- A forma de rateio entre a concessionária e os usuários dos ganhos de produtividade apurados. Justificativa: O Fatores X de Reajuste da Tarifa é relacionado pela produtividade e tem como objetivo o compartilhamento dos efeitos das variações de produtividade e eficiência com os Usuários. O Fator X terá valor igual a zero até a primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão e deverá ser estimado pela ANTAQ periodicamente, por metodologia própria. Esse compartilhamento de grande interesse para o usuário em virtude dos efeitos sobre a modicidade tarifária e estabelecer prazos e definições claras de parametrização é algo que deveria estar explícito no ato da assinatura do contrato, até mesmo pela precificação deste compartilhamento para os interessados no leilão. Contribuição: Incluir um parâmetro objetivo para o limite máximo e mínimo de dispersão tarifária para dar consistência à definição do teto tarifário. Justificativa: Segundo o Edital, o limite máximo e mínimo que podem ser cobrados dos usuários serão apurados pelo conceito de desvio padrão. O Desvio padrão explica a dispersão de um conjunto de dados e é uma decorrência uma amostragem. Este método não reflète o extrapolamento dos limites indicados pelo desvio padrão e a prática da abusividade, uma vez que seu resultado depende dos desvios em relação à média e, portanto, permite a ocorrência de valores acima do seu resultado.</p>	<p>Sobre o cálculo do Fator X, aponta-se que a Antaq desenvolverá a metodologia ao longo do primeiro ciclo quinquenal, visando o compartilhamento dos ganhos de eficiência da concessão. Nesse sentido, indefere-se a contribuição. Sobre a questão da dispersão tarifária, comunica-se que o mecanismo de Limite de Dispersão Tarifária visa complementar a regulação econômica estabelecida por meio das receitas-teto por carga movimentada. Enquanto o primeiro visa que a tarifa (ou receita) média seja igual ou inferior ao nível estabelecido em contrato, o Limite de Dispersão Tarifária visa estipular limites para a discriminação e segmentação de usuários do porto pela cobrança de tarifas no entorno da receita-teto, isto é, o concessionário deverá observar duas regras simultâneas na prática das tarifas: cumprir os tetos estabelecidos de receita por carga movimentada e praticar a segmentação do mercado conforme a dispersão permitida. De fato, quanto menor o intervalo maiores serão as restrições para que o concessionário segmente seus mercados e utilize as tarifas como sinalização de eficiência no mercado mas, por outro lado, menores serão os riscos de práticas abusivas. Conquanto a proposta inicial para o limite tenha sido de 2,6 desvio-padrão, será adicionado um indicador de 2,5x o valor teto-médio como limite máximo de cobrança, de modo a restringir o range de cobranças pelo Concessionário. Nesse sentido, a contribuição foi parcialmente atendida.</p>
486	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	<p>A regulação tarifária conforme proposta na minuta do contrato de concessão é inédita para o setor. Há um estudo das vantagens desta regulação para as manutenções do crescimento dos volumes de cargas movimentados em Santos e da competitividade do Porto de Santos em relação aos outros portos?</p>	<p>A ANTAQ agradece a sua contribuição. Em relação as manifestações. a) O Estudo da Desestatização de fato prevê um período bastante curto para transição tarifária, justificada por: i) estrutura de tarifação proposta na modelagem deste Edital muito semelhante a atualmente praticada pela SPA; ii) a nova estrutura tarifária resultará numa redução dos custos aos usuários, entendendo que será benéfica ao mercado. Ainda assim, em função da complexidade do tema, avalia-se a possibilidade de extensão deste prazo para até 3 (três) meses. Quanto a realidade da redução de tarifas em relação ao atualmente praticado: os resultados da modelagem apontam para reduções significativas da arrecadação privada com Tarifas Portuárias em relação a estrutura vigente pela Autoridade Portuária Pública. Por se tratar de Tarifa regulada, o concessionário não poderá extrapolar o teto tarifário estabelecido por contrato, e caso ocorra, são previstas sanções e penalizações por parte da ANTAQ. b) a negociação de uso e ocupação de áreas será regido por contratos privados, não havendo regulação ex ante sobre o assunto ou previsão de formas de cálculo para tal. Ainda assim, é estabelecido em contrato uma série de procedimentos a serem seguidos para a renegociação destes contratos ou a disponibilização de novas áreas a mercado. c) São exemplos de aplicação de critérios isonômicos descontos por i) tipo de carga; ii) frequência; iii) tipo de navegação; iv) horário de uso do porto; etc. Tais critérios serão estabelecidos pelo concessionários e avaliados pela ANTAQ, quanto a eventuais práticas não isonômicas. d) o limite de dispersão tarifário previsto, se aplicado ao caso real de dados da própria SPA de 2019, indica que a fórmula cobriria 99,5% de todas as atracções realizadas, indicando ser adequada para a realidade do Porto e suficiente para não haver distorções significativas. Ainda, caso seja observado peças abusivos por parte do Concessionário a um dado player, a ANTAQ agirá para coibir tais abusos. e) a cobrança de receitas patrimoniais, dividindo-as em fixas e variáveis já é praticada no mercado pelas Autoridades Portuárias Públicas. Tal mecanismo visa partilhar com o usuário da área riscos de demanda, mitigando prejuízos a este usuário em casos de queda da movimentação, e tendo benefícios ao concessionário em caso de demanda acima da projetada para um dado período.</p>
488	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	<p>Primeiramente, a ABRATEC louva os esforços de criação de metodologia de cálculo de valor máximo definido em contrato para as cobranças tarifárias. Essa inclusão é de suma importância, pois começa a criar mecanismos que dificultam a utilização da posição dominante que a Concessionária possui. Visando contribuir para a melhoria do modelo de desestatização do Porto de Santos, a ABRATEC entende que há mudanças necessárias no modelo tarifário, em especial, no Anexo III do contrato de concessão. São elas: (a) necessidade de aumento do período de transição propostos na Cl. 1.2.1.2 e 3.2; (b) necessidade de complementação das regras da Cl. 2.5 para prever regras mínimas de procedimentos e salvaguardas para arrendatários e (c) necessidade de reavaliação do modelo tarifário, sob risco de encarecimento da logística de terminais arrendados e autorizados. De acordo com a (a) Cl. 1.2.1.2 e 3.2, a Fase de Transição Tarifária compreende o primeiro 1 (um) mês contado da Data de Eficácia. Considerando a extensa quantidade de contratos de arrendamento (conforme disposto no anexo 7) e a complexidade tarifária e contratuais desses documentos, a ABRATEC entende que o período previsto de Transição Tarifária, é irrisório e não possibilita a reorganização financeira e a devida publicidade às tarifas. Ainda, a previsão de redução de tarifas é mera expectativa do modelo, não se identificando da documentação qualquer garantia de que isso vá ocorrer. Ainda, a posição privilegiada da Concessionária e a dependência dos terminais, tanto autorizados quanto arrendados com relação à Autoridade Portuária, permite que a Concessionária imponha tarifas exorbitantes, que serão aceitas pelos terminais devido à ausência de tempo hábil para negociação e reorganização financeira. Assim sendo, sugere-se que a Fase de Transição Tarifária seja o período correspondente a 12 meses contado da Data de Eficácia, permitindo publicidade das tarifas cobradas pela concessionária e segurança quanto à possibilidade de negociação e organização financeira. Como segundo ponto, (b) observa-se que o anexo não projetou qualquer mecanismo apto a dispor como se darão as cobranças de exploração por áreas e (c) a redação da Cl. 2.5, ao permitir a prática de tarifas portuárias distintas entre usuários, limitou-se a prever a adoção de critérios objetivos isonômicos de contratação. Ou seja, não há maior detalhamento ou regras de procedimentos que consolidem critérios para balizar a análise de isonomia e objetividade utilizada pela Concessionária. Considerando a inexistência de paridade de forças entre a Concessionária e os Arrendatários, recomenda-se a complementação das regras para prever regras mínimas de procedimentos e salvaguardas para as cobranças portuárias, inclusive por meio da aplicação da Resolução nº 61-Antaq, que substituiu a Resolução 32 e traz regras importantes de publicidade, transparência e motivação. Para evitar que essas regras sejam indevidamente afastadas, sugere-se expressa previsão de aplicação dessa norma, bem como de qualquer outra que a substitua. Por fim, o (c) Apêndice B do Anexo III coloca na fórmula de Limite de Dispersão Tarifária o conceito de Receita por Carga Movimentada. Entende-se que o modelo de cobranças desatende ao previsto na Lei 8.987/1995, que regulamenta as concessões. Segundo essa norma, a fixação de tarifas deve ocorrer na proposta (art. 9º) atendendo ao princípio de modicidade (art. 6º, §1º). Por isso, propõe-se a manutenção do modelo de fixação das tarifas em proposta. Esse modelo objetiva, inclusive, prevenir o risco de encarecimento logístico das operações de contratos de uso de área e contratos de adesão. Vê-se que o controle por dispersão permite que a Concessionária manipule o limite máximo, uma vez que se aplica ao intervalo de cobranças por ela realizadas. Por isso, não se mostra como mecanismo suficiente para impedir abusos/discriminação nas cobranças. Ainda, (d) o contrato prevê a possibilidade de cobranças por áreas em valores crescentes e até mesmo uma remuneração variável ao faturamento do negócio. Essa situação gera conflitos de interesse, pois a Concessionária é incentivada a beneficiar os terminais que geram mais receita em detrimento dos demais. Ainda, parcelas crescentes ou até mesmo proporcionais ao faturamento não possuem qualquer fato gerados e desrespeitam princípios de razoabilidade e proporcionalidade. Por essa razão sugere-se a exclusão dos itens 14.2.4.4. e 14.2.4.5 da minuta de contrato. A ABRATEC reitera o seu intuito contributivo e sinaliza que as alterações apresentadas têm o condão de reduzir Custo Brasil, evitar encarecimento logístico para os usuários finais e assegurar maior segurança aos contratos.</p>	<p>A ANTAQ agradece a participação e vem esclarecer o seguinte:</p> <p>a) a modelagem para a concessão prevê um período curto para transição tarifária, que se justifica: (i) pela estrutura de tarifação proposta na modelagem contratual ser semelhante a atualmente praticada pela SPA; (ii) pelo fato de que os tetos tarifários médios deverão resultar em redução dos custos aos usuários, entendendo que será benéfica ao mercado. Ainda assim, em função da complexidade do tema, será avaliada a possibilidade de extensão do prazo para até 3 (três) meses, visando permitir melhor adequação e comunicação das alterações. Quanto a realidade da redução de tarifas em relação ao atualmente praticado, esclarece-se que os resultados da modelagem apontam para reduções significativas da arrecadação com Tarifas Portuárias em relação a estrutura vigente pela Autoridade Portuária Pública. Isso decorre da regulação aplicada na qual o concessionário não poderá extrapolar o teto tarifário médio estabelecido por contrato, sendo previstas sanções e penalizações por parte da ANTAQ em caso de descumprimento.</p> <p>b) a negociação de uso e ocupação de áreas será regido por contratos privados, e deverá seguir o disposto na subcláusula 14. O Anexo 3 tem por objetivo a regulação das tarifas praticadas no porto organizado, não cobrindo os valores praticados nos contratos de uso de áreas operacionais. Em virtude da natureza do negócio landlord não é possível fixar valores para negociação de áreas. Ainda assim, está estabelecido na cláusula 14 do contrato de concessão uma série de procedimentos a serem seguidos para a renegociação destes contratos ou a disponibilização de novas áreas a mercado.</p> <p>c) São exemplos de aplicação de critérios isonômicos descontos por i) tipo de carga; ii) frequência; iii) tipo de navegação; iv) horário de uso do porto; etc. Tais critérios serão estabelecidos pelo concessionário e avaliados pela ANTAQ quando das propostas de alteração tarifárias e eventuais práticas não isonômicas.</p> <p>d) o limite de dispersão tarifário previsto, se aplicado ao caso real de dados da própria SPA de 2019, indica que a fórmula cobriria 99,5% de todas as atracções realizadas, indicando ser adequada para a realidade do Porto e suficiente para não haver distorções significativas. Ainda, caso seja observado peças abusivos por parte do Concessionário a um dado player, a ANTAQ agirá para coibir tais abusos.</p> <p>e) a cobrança de valores pelas áreas operacionais (receitas patrimoniais) foi estimada no modelo referencial dividindo-se em parcelas fixas e variáveis, conforme a prática de mercado. Este mecanismo visa partilhar com o usuário da área riscos de demanda, mitigando prejuízos a este usuário em casos de queda da movimentação, e tendo benefícios ao concessionário em caso de demanda acima da projetada para um dado período. Destaca-se, contudo, que as condições poderão ser pactuadas ou repactuadas pelas partes.</p>

489	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	Contribuição: alterar a redação da cláusula 2.5 do Anexo III da minuta de Contrato de Concessão, acrescentando-se a seguinte redação ao seu final: "sendo vedada a adoção de cobranças considerando como pertinente a posição física final do usuário no canal de acesso aquaviário ou nos acessos terrestres, também sendo proibidas cobranças potencialmente causadoras de prejuízos à isonomia ou à competitividade entre usuários." Nova redação: 2.5. A Concessionária poderá praticar Tarifas Portuárias distintas entre Usuários e promover a Segmentação de Mercados atendidos, desde que o faça baseado em critérios objetivos isonômicos de contratação, tais como prazo, volume, sazonalidade, infraestrutura utilizada, recorrência na contratação dos serviços, características das Cargas e condições de pagamento, sendo vedada a adoção de cobranças considerando como pertinente a posição física final do usuário no canal de acesso aquaviário ou nos acessos terrestres, também sendo proibidas cobranças potencialmente causadoras de prejuízos à isonomia ou à competitividade entre usuários. Justificativa: A pontual ressalva busca apenas refletir, também no Contrato de Concessão, a disciplina já constante, por exemplo, do art. 9º, §4º, I e II, da Resolução Normativa nº. 61/2021, segundo a qual: Não será permitido à administração portuária adotar as seguintes cobranças: I - considerando como pertinente a posição física inicial ou final do usuário dentro do canal de acesso aquaviário ou dentro dos acessos terrestres; II - potencialmente causadoras de prejuízos à isonomia ou à competitividade entre usuários (...). Apesar de a regra ser extraível da referida norma da Agência, a sua inclusão no Anexo III da minuta contratual é essencial para que se garanta a segurança jurídica, a clareza da norma e a isonomia entre os usuários e terminais. Em termos práticos, busca-se com essa previsão afastar desde já qualquer possibilidade de no futuro virem a ser instituídas antijurídicas cobranças proporcionais da tarifa de utilização do canal de acesso, com base na distância percorrida pelas embarcações, divergindo assim dos critérios utilizados nos demais portos do país. Afinal, conforme a jurisprudência da própria ANTAQ, o canal é livre para navegação por quem ele demanda, não importando se a embarcação navega parte ou todo ele, não havendo que se falar, pois, em valor parcial/proporcional da tarifa respectiva (voto do Dir. Francisval Mendes no processo 50300.001782/2021-2 - Processo condutor 50300.008203/2020-90).	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. A Norma 61/2021 da ANTAQ, como dito, já veda que sejam praticados preços diferentes de Tabela I (Acesso Aquaviário) em função da posição física do ativo no canal, vedando, por exemplo, que seja cobrado um valor maior para as embarcações que usem maior extensão de canal. A Norma da Agência se sobrepõe juridicamente ao Contrato, não sendo necessário trazer tal detalhamento contratualmente.
490	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	A implementação do novo modelo tarifário no Porto Organizado de Santos ocorrerá durante o primeiro mês da Concessão, contado da Data de Eficácia do Contrato. Durante esse período, a futura Concessionária deverá observar os valores atualmente vigentes nas Tabelas I (Infraestrutura Aquaviária), II (Acostagem) e III (Infraterra) da Resolução DIPRE nº 90, de 13 de junho de 2018 (item 3.3 do Anexo 3 do Contrato de Concessão). Uma vez encerrada essa fase de transição, a Concessionária poderá propor, a seu critério, os valores das Tarifas de Infraestrutura de Acesso Aquaviário, de Instalações de Acostagem e de Infraestrutura Operacional ou Terrestre, respeitando a Tarifa Teto Média e o Limite de Dispersão Tarifária (item 3.4 do Anexo 3 do Contrato de Concessão). Essa regra transitória é aplicável somente para as Tarifas Portuárias. Os demais preços a serem cobrados pela Concessionária serão livremente por ela estabelecidos desde a Data de Eficácia do Contrato de Concessão (item 3.1 do Anexo 3). Junto a isso, a partir de abril de 2022, entrará em vigor integralmente a nova estrutura tarifária do Porto Organizado de Santos, que foi objeto de revisão pela ANTAQ em 2021, conforme consta da Deliberação nº 322, de 15 de dezembro de 2021, 16 e da Deliberação nº 332, de 23 de dezembro de 2021. 17Dentre as alterações previstas, destacamos as novas métricas a serem utilizadas para o cálculo das Tarifas Portuárias, sendo que as mudanças mais sensíveis e impactantes para os arrendamentos de TES, TEG e TEAG são as referentes à Tabela III (Infraterra). No modelo anterior utilizava-se as medidas de R\$ (real) por m2 (metro quadrado) ou R\$ (real) por período de 6 (seis) horas. A partir de abril de 2022, estará vigente a nova métrica que é baseada na movimentação portuária (tonelada ou unidade de contêiner). A SPA justifica que essa nova modelagem tarifária incentivará ganhos de produtividade dos Usuários do Porto, premiando as operações eficientes. Entretanto, a nova estrutura tarifária do Porto aumentará substancialmente os custos de operação e apresenta indícios de finalidades exclusivamente arrecadatórias da SPA para aumentar a atratividade econômico-financeira do Projeto de Desestatização, o que também pode ser aplicável às mudanças previstas para as Tabelas Tarifárias I (Infraestrutura Aquaviária) e II (Acostagem). Dessa forma, solicitamos esclarecimentos sobre os motivos pelos quais a SPA propôs à Agência revisão tarifária que apresenta potencial de aumentar os custos de Exploradores de Instalações Portuárias, sendo que não necessariamente pode haver os ganhos de eficiências esperados.	O modelo referencial de cobranças tarifárias adotada na modelagem do processo de desestatização independe da formulação adotada pela SPA no momento da Concessão. Findo o período de Trasição Tarifária imposto pelo Anexo 3 da Minuta do Contrato da Concessão, a Concessionária poderá reformular a metodologia de cobrança desde que respeitados os mecanismos de Tarifa Teto Média e Limite de Dispersão Tarifário. A estrutura proposta no modelo de concessão visa a adequada remuneração do futuro Concessionário e ainda assegura, pelos mecanismos de regulação ex ante e ex post, a não oneração da cadeia logística - de tal maneira que a modelagem elaborada deverá resultar em redução da tarifa média praticada no porto organizado. De toda forma, a construção da metodologia de cobrança deverá respeitar as diretrizes impostas pela ANTAQ em sua Resolução nº61, de 30 de Novembro de 2021 - que recomenda, por exemplo para a Tabela III - Infraestrutura Operacional ou Terrestre a adoção da métrica de forma de incidência "por tonelada de mercadoria movimenada a a partir da embarcação até as instalações de armazenagem ou limite do porto, ou no sentido inverso."
491	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	O Anexo 3 do Contrato, em sua Cláusula 2ª, traz expressa autorização para que a Concessionária pratique tarifas portuárias distintas entre usuários, de maneira a promover a segmentação de mercados desde que faça com base em critérios objetivos e isonômicos. Entretanto, quando reconhecido o caráter monopolista da Concessionária c/c diretriz genérica de critérios objetivos para segmentação de mercado, verifica-se a insuficiência dessa previsão para coibir práticas abusivas e discriminatórias pela Concessionária. Reitera-se que a gestão portuária exercida por Concessionária privada, na condição de monopolista, deve estar sujeita a um modelo de tarifação capaz de coibir abusos. Desse modo, requer-se a previsão da necessidade de aplicação da Resolução nº 61-Antaq, que dispõe sobre a obrigatoriedade de ampla publicidade de benefícios tarifários (art. 23), controle contra abusos (art. 22 c/c 27) e fiscalização prévia (art. 20). Art. 19. A administração portuária poderá segmentar o seu mercado, visando: I - adotar tarifas distintas de acordo com o valor agregado ou a competitividade de seus produtos; ou II - maximizar sua receita e também os benefícios econômicos aos usuários. § 1º É vedada a discriminação de preços entre usuários que se apresentem na mesma situação, ou tenham as mesmas condições ou qualificações. § 2º A política comercial de segmentação de mercado não poderá viabilizar condutas anticoncorrenciais ou que tenham por objetivo o abuso de posição e o domínio de mercado. Art. 20. Depende de autorização prévia da ANTAQ a segmentação de mercado por meio da pormenorização ou do esmiuçamento das modalidades tarifárias padronizadas nesta Resolução. Parágrafo único. Ao propor sua estrutura tarifária segmentada, a administração portuária deverá apresentar à ANTAQ os critérios objetivos de elegibilidade, os fundamentos que justificam a política e a estimativa dos efeitos da iniciativa.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que esta encontra-se contemplada nas minutas disponibilizadas. O Anexo 3 ao Contrato de Concessão estabelece, na subcláusula 2.6, que a permissão para segmentação e discriminação deve ser devidamente justificada e não exige a concessionária de observância da Tarifa Teto Média e Limite de Dispersão Tarifária. Ainda, a subcláusula 2.6 estabelece que a concessionária poderá praticar Tarifas Portuárias distintas entre Usuários e promover a Segmentação de Mercados atendidos, desde que o faça baseado em critérios objetivos isonômicos de contratação, tais como prazo, volume, sazonalidade, infraestrutura utilizada, recorrência na contratação dos serviços, características das Cargas e condições de pagamento. Adicionalmente, as cláusulas inseridas no item 21, que versam sobre "Remuneração da Concessionária" estabelecem regramento para que as propostas de alteração das tarifas sejam previamente submetidas à ANTAQ que poderá suspender a implementação das alterações tarifárias quando estas estiverem em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou quando identificado prejuízo potencial aos Usuários finais.
492	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	Segundo a Minuta de Contrato e anexos, o modelo tarifário é de tarifa teto média com limite de dispersão tarifária c/c supervisão e monitoramento das demais tarifas. O Anexo 3 do Contrato ainda informa que a Concessionária poderá praticar Tarifas Portuárias distintas entre Usuários . Entretanto, a ATP entende que essa modelagem não é suficiente para coibir abusos. Como bem apontado pela Seinfraportoferrovia/TCU, o modelo que está sendo utilizado para as desestatizações portuárias brasileiras é mais flexível que o modelo australiano, que gerou várias distorções: 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). Tem-se que a ideia por trás dessa liberdade tarifária prevista no modelo, é munir a Concessionária de ampla flexibilidade, no entanto, isso é porta de entrada para ocorrência de práticas abusivas, 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. A questão se agrava ao considerar que não há incentivos/limites à moderação dos preços pela Concessionária em relação aos autorizatários: a Concessionária não dispõe de qualquer preocupação com a saúde financeira desses 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. Os estudos reconhecem clara situação de monopólio (não havendo justificativa para a liberdade empresarial neste contexto, pois tratam-se, claramente, de situações de monopólio na oferta desses serviços - Ato Justificatório), afastando o remédio aplicável - tarifa-teto absoluta fixada em proposta - para a contenção de abusos/condutas discriminatórias, como previsto na Lei 8.987/1995: Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato. O modelo ainda autoriza o estabelecimento de tarifa crescente considerando o fator tempo na ocupação de berços de atracação (para a tarifa T2 o modelo de price cap com fatores de ajuste é mais adequado (...)) caso seja adotado o modelo de tarifa-teto para a T2, é possível estabelecer uma tarifa crescente considerando o fator tempo na ocupação de berços de atracação - Ato Justificatório). Ocorre que já existem incentivos com o objetivo de impedir operações ineficientes, tornando desnecessária a previsão de cobranças crescentes como aventado no Ato Justificatório. Os terminais atuam em mercado aberto, competitivo e altamente contestável, de modo que a concorrência já promove os incentivos necessários à realização de operações eficientes. Esse é, inclusive, um dos critérios de escolha do dono da carga. Assim sendo, ao invés de estimular eficiência, a permissão de cobranças crescentes tão somente permite que a Concessionária utilize esse critério para maximizar seu faturamento e gerar encarecimento da movimentação. Isto é, tal ato poderá afetar a cadeia de suprimento aumentando seus custos de movimentação de cargas no nó da cadeia logística. Ainda, entende-se pela necessidade de aplicação das regras da Resolução nº 61-Antaq (ou aquela que a substitua), com expressa previsão no r. Anexo, com objetivo de assegurar isonomia, transparência e motivação. Em conclusão, a ATP propõe que sejam integradas aos documentos finais as seguintes contribuições: (i) aplicação de tarifa-teto absoluta para acesso aquaviário, acostagem e infraestrutura operacional/terrestre, por tipo de carga, com aplicação da estrutura prevista na Resolução nº 61-Antaq, sendo essa tarifa-teto estabelecida de partida no Contrato e com parâmetros da concessão revisados periodicamente pela ANTAQ, para a definição de Fator X, Fator D e Fator Q, que serão aplicados sobre o reajuste tarifário, (ii) aplicação das regras da Resolução nº 61-Antaq, e (iii) exclusão da progressividade de valores pelo fator tempo de atracação, vez que o mercado já possui incentivos mais eficazes.	A avaliação dos estudos para esta Concessão é de que as diretrizes do Anexo 3 são suficientes para o controle e a mitigação da abusividade dos preços por parte da Concessionária, não havendo que se falar em ampla flexibilidade conforme será demonstrado. Ao se estabelecer os mecanismos de Tarifa Teto Média e Limite de Dispersão Tarifária para as cobranças das Tarifas de Infraestrutura de Acesso Aquaviário, as Tarifas de Instalações de Acostagem e as Tarifas de Infraestrutura Operacional ou Terrestre mitigam-se os riscos de precificação abusiva nos serviços essenciais à atividade portuária, pois as práticas da concessionária estarão sempre limitadas por tais regras. Ainda, se avaliada a regra de cobrança prevista no Anexo 3 com dados reais de cobrança de 2019 da SPA, verifica-se que para a regra englobaria 99,5% das cobranças feitas em relação do Acesso Aquaviário daquele ano. Acatando parcialmente a sugestão referente ao comportamento da dispersão em relação à cobrança, está sendo estabelecido um valor máximo e mínimo de cobrança referente a 2,5 vezes o valor da tarifa-teto média de modo a coibir eventuais abusividades. Adicionalmente, o Anexo 3 ao Contrato de Concessão estabelece, na subcláusula 2.6, que a permissão para segmentação e discriminação deve ser devidamente justificada e não exige a concessionária de observância da Tarifa Teto Média e Limite de Dispersão Tarifária. Ainda, a subcláusula 2.6 estabelece que a concessionária poderá praticar Tarifas Portuárias distintas entre Usuários e promover a Segmentação de Mercados atendidos, desde que o faça baseado em critérios objetivos isonômicos de contratação, tais como prazo, volume, sazonalidade, infraestrutura utilizada, recorrência na contratação dos serviços, características das Cargas e condições de pagamento. Conforme subcláusula 5.4, a Concessionária deverá cadastrar e manter atualizada a sua estrutura tarifária e de preços em sistema eletrônico da ANTAQ, observando os modelos padronizados definidos na Resolução Normativa nº 32/2019-ANTAQ para as tarifas portuárias. Por fim, as cláusulas inseridas no item 21, que versam sobre "Remuneração da Concessionária", estabelecem regramento para que as propostas de alteração das tarifas sejam previamente submetidas à ANTAQ que poderá suspender a implementação das alterações tarifárias quando estas estiverem em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou quando identificado prejuízo potencial aos Usuários finais.
493	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	O Anexo III da Minuta de Contrato, em sua subcláusula 3.2, estabelece que a fase de transição do modelo tarifário será correspondente a apenas 1 (um) mês após a data de eficácia da concessão. Porém, esse prazo se mostra insuficiente para garantir a segurança jurídica necessária ao processo de desestatização. Por se tratar da desestatização do maior complexo portuário do país, as preocupações com garantias de um cenário previsível, razoável e estável são extremamente relevantes. Vale destacar o mercado é altamente competitivo e há cargas que já estão negociadas em mercado, o que agrava ainda mais o impacto de uma variação abrupta de tarifas. O prazo para transição do Porto de Santos se mostra injustificável, quando comparado às demais desestatizações, como CODESA e São Sebastião, que estipulam prazo consideravelmente maior para o período de transição entre 6 (seis) e 12 (doze) meses. Nesse sentido, é desarrazoado que o maior porto brasileiro e mais relevante do hemisfério sul tenha um período tão exíguo de transição, principalmente quando não há justificativas concretas de ganhos. Ou seja, não há qualquer garantia concreto de benefícios que justifiquem o período de transição tão reduzido. A redução de tarifas, como defendido pelo Governo, é uma expectativa. Dessa forma, a ATP propõe que haja alteração da subcláusula 3.2 do Anexo III da Minuta de Contrato com o condão de ampliar o período de Fase de Transição para 12 meses, garantindo-se estabilidade necessária ao processo de desestatização.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que será parcialmente acatada. O modelo desenvolvido para a concessão prevê um período curto para transição tarifária tendo em vista que: (i) a esutrutra de tarifação proposta no contrato de concessão é semelhante a atualmente praticada pela SPA; (ii) os parâmetros contratuais estabelecidos no Anexo 3 resultarão em redução das tarifas médias praticadas e, portanto, benéfica ao mercado usuário. No entanto, tendo em vista a necessidade de comunicação e adaptação para alterações tarifárias, o prazo será estendido para até 3 (três) meses, com a possibilidade de prorrogação por igual período.

494	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	No tocante às tarifas, verifica-se que o modelo proposto determina que as tarifas portuárias que poderão ser cobradas pelo novo concessionário estão submetidas a regulação tarifária ex ante, bem como aos mecanismos de tarifa teto média e limite de dispersão tarifária. Há também previsão de que a ANTAQ, verificando a possibilidade de materialização de condutas ou cobranças abusivas na fixação das tarifas portuárias, poderá adotar medidas, inclusive de caráter cautelar, para impedir sua ocorrência. Não se pode ignorar, no entanto, que as restrições impostas para a participação no leilão àquelas pessoas jurídicas que atuam diretamente no Porto Organizado, incluindo as participantes dos respectivos grupos econômicos, que somente poderão participar como membros de consórcio com participação individual não seja superior a 15% (quinze por cento) e, em conjunto, não seja superior a 40% (quarenta por cento), desenha um cenário favorável para que o novo concessionário seja um investidor financeiro. E nesse cenário, evidente que esse investidor buscará ampliar cada vez mais suas receitas, sejam elas tarifárias ou não, visando não só o cumprimento das obrigações contratuais perante o Poder Concedente, como também recuperar os gastos com investimentos e majorar seus lucros. Afinal, trata-se um de particular que irá explorar, de forma indireta, as áreas do porto organizado de Santos, visando lucro. Por tais razões, sugere-se a alteração na minuta do Anexo 3 para que conste, de forma expressa, quais serão as possíveis medidas a serem adotadas pela ANTAQ, inclusive em caráter cautelar, para impedir a ocorrência de abusos por parte do novo concessionário na fixação das tarifas portuárias.	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição já se encontra contemplada nas minutas disponibilizadas. As cláusulas inseridas no item 21, que versam sobre "Remuneração da Concessionária" no Contrato de Concessão, estabelecem regramento para que as propostas de alteração das tarifas sejam previamente submetidas à ANTAQ que poderá suspender a implementação das alterações tarifárias quando estas estiverem em desacordo com o disposto no contrato de concessão ou quando identificado prejuízo potencial aos Usuários finais.
495	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	O Anexo 3 da minuta de contrato de concessão prevê que o futuro Concessionário poderá oferecer serviços acessórios aos usuários, tais como aluguel de equipamentos, utilização de moegas, entre outros, podendo cobrar como contrapartida o preço avençado entre as partes, observada a prerrogativa da ANTAQ de coibir eventual abuso de poder econômico contra os usuários. O Anexo 3 também estabelece que as receitas provenientes de serviços acessórios serão consideradas receitas não tarifárias com livre determinação de preços pelo futuro Concessionário. Além disso, o futuro Concessionário pode fixar tarifas que não tenham sido previstas nos contratos de arrendamento celebrados em momento anterior. Considerando-se a necessidade de se garantir segurança jurídica aos atuais arrendatários de áreas no Porto de Santos, pede-se que seja esclarecido qual será o índice de atualização aplicável aos valores pagos por receitas decorrentes de serviços acessórios ou tarifas não previstas originalmente nos contratos de arrendamento, pelos atuais arrendatários ao futuro Concessionário.	A ANTAQ agradece a participação e informa que, por se tratarem de preços livremente praticados, não cabe estabelecer índices de reajuste em relação aos mesmos, podendo o concessionário definir os valores para os serviços acessórios. Ainda, caso seja identificado abuso econômico por parte do Concessionário na cobrança destes itens, a ANTAQ atuará ex post para sanar as eventuais irregularidades.
496	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	No anexo 3, da minuta do contrato de concessão, estabelece as diretrizes para Tarifas e Preços, incluindo os valores de partida para os três grupos tarifários. Solicito esclarecer qual o impacto dos valores de partida da Tarifa Teto Média de cada grupo tarifária comparada com a Tarifa reajusta recentemente pela SPA.	O Capítulo 5.2 'Conclusões sobre a Estrutura de Receitas' avalia na Tabela 66 o impacto da estrutura proposta modelada na Concessão em relação aos preços praticados na SPA quando realizado o estudo. A Concessionária deverá observar os limites de tarifa-teto média para cada serviço regulado.
497	Anexo 3 da Minuta do Contrato - Tarifas (Rev. 0)	Todo o documento.	No Apêndice A, do Anexo 3 é apresentada a metodologia de cálculo para os reajustes futuros das tarifas. Solicitamos esclarecer se em função do aumento da eficiência com o futuro concessionário, existirá algum mecanismo de distribuição dessa eficiência na forma de diminuição dos custos tarifários? Qual a ferramenta prevista para a captura dessa eficiência?	A regulação aplicável a concessão é do tipo contratual e prevê que ganhos de eficiência em custos individuais são absorvidos pela própria concessionária. Os ganhos de produtividade média da indústria, medidos pelo fator X, são revertidos à modicidade tarifária, conforme previsão de atualização das tarifas-teto médias previstas no Anexo 3.
500	Anexo 6 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração de Acordo Tripartite (v.2)	Todo o documento.	Realização de teste, para verificar a informação repassada pelo usuário externo.	Não tem contribuição
501	Anexo 8 - Bens reversíveis transferidos à concessionária (Rev. 0)	Todo o documento.	Trata-se de pedido de exclusão do trecho 1 do cais Outeirinhos, incluído no rol de bens reversíveis à concessionária vencedora do futuro certame, a fim de demonstrar a importância da área para o cumprimento das missões constitucionais da Marinha do Brasil (MB), bem como as disposições acerca da titularidade da área, prevista no Memorando de Entendimento SEP/PR nº 001/2012. Foi firmado o Memorando entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) e a MB, tendo sido assinado pelo então Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, pelo Comandante da Marinha, pelo Capitão dos Portos e pelo então Diretor Presidente da CODESP. Tal instrumento possui força contratual, em virtude da natureza das relações obrigacionais nele contidas. Conforme a Cláusula Primeira, o seu objeto consiste na cooperação entre as partes para viabilizar a construção e a destinação, patrimonial e operacional, de uma nova plataforma de cais acostável, no Porto de Santos, no Cais Outeirinhos, à frente do cais já existente. A construção já ocorreu e compreendeu 7 trechos, estando localizados os trechos 1 e 2 em frente à CPSP. Segundo a Cláusula 4ª do Memorando, as partes signatárias se comprometiam a empreender gestões junto à Secretaria do Patrimônio da União (SPU), para que o segmento 1 do novo cais seja de titularidade da Marinha e o segmento 2 da CODESP. A CPSP tomou conhecimento sobre a existência do Aviso de Convocação - Audiência Pública Nº01/2022 ANTAQ, relacionado ao Processo de Licitação, e embora o imóvel da CPSP não esteja no rol dos bens reversíveis à Concessionária, nele foi inserido o Trecho 1 do Cais Outeirinhos para futura reversão. A cláusula 4ª do Memorando é apta a impedir que a SPA considere o Trecho 1 como sendo um terreno passível de ser transferido ao patrimônio imobiliário de terceiros. Ademais, assevera-se que a SPA não tem a legitimidade para extinguir ou modificar o negócio jurídico, sem a observância do contido nas cláusulas 11 e 13 do Memorando. Desse modo, não se afigura dentro dos limites legais a decisão unilateral da Autoridade Portuária de dispor do Trecho 1 do Cais Outeirinhos a qualquer outro destinatário que não seja a Marinha do Brasil. Assim, a SPA, ao não observar as cláusulas 4ª, 11 e 13 do Memorando, viola os princípios Pacta Sunt Servanda, da segurança jurídica e da boa-fé. Salienta-se que eventual reversão do trecho 1 a terceiros impactará no cumprimento da missão constitucional da Força Naval, , senão veja-se: a) o trecho 1 do Cais Outeirinhos permite uma maior presença da MB no entorno do Porto de Santos, por meio do Grupamento de Patrulha Naval, dotado de dois navios-patrulha e dois avisos-patrulha, atracados diuturnamente;tais meios navais são empregados na segurança da navegação, defesa nacional, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição hídrica; b) as belonaves precisam estar em condições de pronto emprego, em razão da urgência necessária nas operações de salvamento e resgate; sendo indispensável possuir condições logísticas plenas para as missões de patrulha oceânica e costeira; vigilância e repressão a ilícitos; bem como monitoramento e vigilância de atividades pesqueiras, com a repressão à pesca que viole a Soberania Nacional; além de segurança às operações de extração de hidrocarbonetos (petróleo e gás) na Bacia de Santos, região da Camada pré-sal, estando prontos para atuações em todo o litoral do estado de São Paulo; e c) é utilizado como ponto de apoio logístico estratégico para os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais em operações, incluindo as destinadas à garantia da lei e da ordem no complexo portuário do Porto de Santos. Dessa maneira, a oferta do trecho 1 representa obstáculo de acesso ao mar pela MB e inviabiliza a própria atuação da Capitania dos Portos. Prejudica, portanto, os meios necessários ao preparo e ao emprego da MB, ensejando dano ao desenvolvimento da missão constitucional da Força, prevista no art. 142, da Constituição Federal de 1988, bem como de suas atribuições subsidiárias, elencadas nos arts. 16-A e 17, ambos da Lei Complementar nº 97/99. Diante do exposto, requer-se a exclusão do trecho 1 do Cais Outeirinhos do rol de bens reversíveis à futura concessionária, por impactar na manutenção da Defesa Nacional.	A Antaq agradece sua contribuição e informa que a minuta de contrato de concessão será reavaliada de forma a tornar mais clara a redação, esclarecendo os direitos e prioridades competentes à Marinha do Brasil.
502	Anexo 10 da Minuta do Contrato - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área (Rev. 0)	Todo o documento.	vii. Gostaríamos de confirmar se está correta a interpretação da cláusula 13.2.1 de que apenas os investimentos essenciais listados no Anexo 10 são conteúdos que vinculam o futuro projeto concessionário, de modo que todo e qualquer investimento previsto para os atuais contratos de arrendamento poderão sofrer mudança e adaptações dada a perspectiva de livre negociação. Este entendimento está correto?	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que a interpretação está correta, ressalvando-se que a Concessionária também está vinculada aos Investimentos Obrigatórios previstos no Anexo 1 do Contrato de Concessão. Investimentos previstos nos atuais contratos de arrendamento poderão sofrer mudança e adaptações dada a perspectiva de livre negociação, ressalvados os investimentos classificados como essenciais.
504	Anexo 10 da Minuta do Contrato - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área (Rev. 0)	Todo o documento.	O Anexo 10 da Minuta do Contrato de Concessão define como Investimento Essencial vinculado ao Contrato DP/09.2000, celebrado com a empresa Ageo Norte Terminais Armazéns Gerais S.A., a Construção de Pier de atracação para navios com no mínimo 75.000 DWT e 15m de calado . Contudo, apesar dos Termos Aditivos 1 e 4 do Contrato de Arrendamento mencionarem a autorização para construção de dois píeres de atracação (cl. 56ª do Contrato de Arrendamento), enquanto o Termo Aditivo 7 impõe o dever de construção de um pier de atracação com profundidade de 15 metros, não foi mencionada a obrigação de que o pier possa receber navios com no mínimo 75.000 DWT. Assim, favor esclarecer se o Investimento Essencial vinculado ao Contrato DP/09.2000 se trata daquele mencionado no Termo Aditivo 7 do contrato em questão. Por fim, reforça-se o pedido de disponibilização do Projeto Executivo aprovado pela ANTAQ referente a tal Investimento Essencial, caso existente, ou então de documentos aptos a caracterizarem a obra e os custos projetados para sua implantação, assim como cronograma físico-financeiro com indicação do saldo a realizar pelo arrendatário.	A ANTAQ agradece sua participação e informa que avaliará a pertinência da disponibilização dos documentos complementares ao contrato, tais como Plano Básico de Implantação e Projetos Executivos em etapa de data room.
505	Anexo 10 da Minuta do Contrato - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área (Rev. 0)	Todo o documento.	O Anexo 10 da Minuta do Contrato de Concessão define a construção e reforma da estrutura de recepção e embarque de passageiros como Investimento Essencial vinculado ao Contrato PRES/22.98, celebrado com a empresa Concais S.A., considerando: (i) Adição de novos pavimentos para trânsito e acomodação de pessoas; (ii) Substituição e instalação de equipamentos de climatização e iluminação adequada em todos os ambientes; (iii) Substituição de revestimentos e coberturas, adequações de banheiros e demais intervenções civis. Contudo, essa obrigação não está indicada especificamente no Contrato de Arrendamento ou nos oito Termos Aditivos celebrados ao qual tivemos acesso mediante acesso ao site da SPA. Assim, favor esclarecer se tal obrigação foi originalmente imposta à arrendatária no Contrato de Arrendamento PRES/22.98. Caso positivo, requer-se seja(m) especificada(s) a(s) cláusula(s) em que tal obrigação está contida. Por fim, reforça-se o pedido de disponibilização do Projeto Executivo aprovado pela ANTAQ referente a tal Investimento Essencial, caso existente, ou então de documentos aptos a caracterizarem a obra e os custos projetados para sua implantação, assim como cronograma físico-financeiro com indicação do saldo a realizar pelo arrendatário.	A ANTAQ agradece sua participação e informa que avaliará a pertinência da disponibilização dos documentos complementares ao contrato, tais como Plano Básico de Implantação e Projetos Executivos em etapa de data room.
506	Anexo 10 da Minuta do Contrato - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área (Rev. 0)	Todo o documento.	O Anexo 10 da Minuta do Contrato de Concessão define o dolfim de amarração e recuperação de pier como Investimento Essencial vinculado ao Contrato de Arrendamento DP-DC/01.2010, celebrado com a empresa Terminal Exportador do Guarujá Ltda. Contudo, o Contrato de Arrendamento, bem como seus Termos Aditivos 1 e 2, não fazem menção a quaisquer investimentos relacionados a tais bens. Assim, favor esclarecer se tal obrigação foi originalmente imposta à arrendatária no Contrato de Arrendamento DP-DC/01.2010. Caso positivo, requer-se seja(m) especificada(s) a(s) cláusula(s) em que tal obrigação está contida. Por fim, reforça-se o pedido de disponibilização do Projeto Executivo aprovado pela ANTAQ referente a tal Investimento Essencial, caso existente, ou então de documentos aptos a caracterizarem a obra e os custos projetados para sua implantação, assim como cronograma físico-financeiro com indicação do saldo a realizar pelo arrendatário.	A ANTAQ agradece sua participação e informa que avaliará a pertinência da disponibilização dos documentos complementares ao contrato, tais como Plano Básico de Implantação e Projetos Executivos em etapa de data room.

507	Anexo 10 da Minuta do Contrato - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área (Rev. 0)	Todo o documento.	O Anexo 10 da Minuta do Contrato de Concessão define viaduto de saída da via interna para a Av. Gov. Mário Covas Jr. como Investimento Essencial vinculado ao Contrato de Arrendamento 04/2020, que será imposto à Arrendatária após a celebração de aditivo contratual. Assim, favor esclarecer se já foi celebrado termo aditivo no sentido de inserir o investimento em questão no rol de obrigações impostas à Arrendatária (havendo sido, reitera-se o pedido de fornecimento de tal documento). Caso negativo, favor esclarecer o método de celebração do instrumento contratual que irá impor tal obrigação à Arrendatária. Por fim, reforça-se o pedido de disponibilização do Projeto Executivo aprovado pela ANTAQ referente a tal Investimento Essencial, caso existente, ou então de documentos aptos a caracterizarem a obra e os custos projetados para sua implantação, assim como cronograma físico-financeiro com indicação do saldo a realizar pelo arrendatário.	A ANTAQ agradece sua participação e informa que avaliará a pertinência da disponibilização dos documentos complementares ao contrato, tais como Plano Básico de Implantação e Projetos Executivos em etapa de data room.
508	Anexo 10 da Minuta do Contrato - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área (Rev. 0)	Todo o documento.	O Anexo 10 da Minuta do Contrato de Concessão define as seguintes obrigações como Investimento Essencial vinculado ao Contrato de Arrendamento 01/2020, celebrado com a Hidrovias do Brasil - Administração Portuária Santos S.A.: (i) Reforço do cais público entre os cabeços 221+15m e 223+5m; (ii) Obras de adequação no cais público do armazém 22/23; (iii) Aprofundamento de berço e derrocagem do mesmo berço, possibilitando calado de 15m. Apesar de tais obrigações terem sido indicadas na cláusula 7.1.2.2 do contrato de arrendamento, não é possível mensurar o custo de sua execução. Assim, reforça-se o pedido de disponibilização do Projeto Executivo aprovado pela ANTAQ referente a tal Investimento Essencial, caso existente, ou então de documentos aptos a caracterizarem a obra e os custos projetados para sua implantação, assim como cronograma físico-financeiro com indicação do saldo a realizar pelo arrendatário.	A ANTAQ agradece sua participação e informa que avaliará a pertinência da disponibilização dos documentos complementares ao contrato, tais como Plano Básico de Implantação e Projetos Executivos em etapa de data room.
509	Anexo 10 da Minuta do Contrato - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área (Rev. 0)	Todo o documento.	O Anexo 10 da Minuta do Contrato de Concessão define como Investimento Essencial vinculado ao Contrato PRES/69.97, celebrado com a empresa Santos Brasil Participações S.A., o incremento de cais totalizando 1.200m . Apesar de tal obrigação ter sido indicada na cláusula 6 do Termo Aditivo 7 de tal contrato, não é possível mensurar o custo de sua execução. Assim, reforça-se o pedido de disponibilização do Projeto Executivo aprovado pela ANTAQ referente a tal Investimento Essencial, caso existente, ou então de documentos aptos a caracterizarem a obra e os custos projetados para sua implantação, assim como cronograma físico-financeiro com indicação do saldo a realizar pelo arrendatário.	Os projetos serão disponibilizados na Sala de Informações para análise dos interessados
510	Anexo 10 da Minuta do Contrato - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área (Rev. 0)	Todo o documento.	ii. O terminal de passageiros de Santos se encontra em plena operação com vigência estabelecida até o ano de 2038. O 7º aditivo do Contrato PROAPS nº. 022.98 definiu a realização de uma série de investimentos por esta arrendatária, que precisam ser realizados ao longo do contrato. Em tempo, os principais investimentos estão definidos na cláusula quarta, parágrafo primeiro da precitada minuta de contrato. Cumpre observar que o Anexo 10 do edital, que dispõe sobre os investimentos essenciais dos contratos de uso de área, indica para o Contrato PRES/22.98 a necessidade de se investir na construção e reforma da estrutura de recepção e embarque de passageiros considerando os seguintes itens (i) adição de novos pavimentos para trânsito e acomodação de pessoas (ii) substituição e instalação de equipamentos de climatização e iluminação adequada em todos os ambientes (iii) Substituição e instalação de equipamentos de climatização e iluminação adequada em todos os ambientes (iv) substituição de revestimentos e coberturas, adequações de banheiros, e demais intervenções civis. Muito embora não exista uma correspondência perfeita entre os investimentos em obras civis descritas na cláusula quarta do 7º aditivo do Contrato PROAPS nº. 022.98 e a lista do Anexo 10, os investimentos essenciais estão descritos no plano de investimento apresentado por essa requerente. Cabe observar, entretanto, que a Santos Port Authority apresentou, recentemente, um pedido de substituição de área no Ministério da Infraestrutura, cujo objeto abrange exatamente a área ocupada atualmente pelo Concais, que passaria a realizar as suas operações em uma nova área na região do Valongo. Esta disposição teria por finalidade permitir a construção de um cluster de fertilizantes na região de Outeirinhos, porém existe uma barreira clara para que isto aconteça no prazo contratual do terminal de passageiros do Porto de Santos.	Os investimentos essenciais serão revistos e definidos pelo Poder Concedente com respaldo em contratos firmados com Exploradores de Instalação Portuária sendo, portanto, uma obrigação daqueles com a sua contraparte no contrato subrogado. Será avaliada a pertinência da disponibilização dos documentos complementares ao contrato, tais como Plano Básico de Implantação e Projetos Executivos em etapa de data room.
511	Anexo 10 da Minuta do Contrato - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área (Rev. 0)	Todo o documento.	iii. O vínculo aos termos do contrato de arrendamento prevalece tanto para o arrendatário como para o Poder Concedente. No entanto, existe a pretensão e, portanto, a possibilidade de que os investimentos necessários descritos no edital de desestatização sejam ao fim e ao cabo inúteis para o futuro locatário do contrato de uso de área, caracterizando um desperdício de recurso e ineficiência, maculando, na origem, o propósito da desestatização. Considerando o exposto, requer-se a douta comissão de licitação que avalie junto as áreas competentes a oportunidade e conveniência de retirar os itens descritos acima dos investimentos essenciais dada a incerteza criada pelo processamento do pedido de substituição de área recentemente apresentado, bem como fazendo expressa referência ao número do processo administrativo da Substituição. Alternativamente, sugerimos acrescentar ao final da Cláusula 13.2, do Modelo de Contrato de Concessão, ressaltados os processos administrativos em curso, que podem impactar a adaptação dos contratos e que devem ser ultimados perante o Poder Concedente.	Os investimentos essenciais serão revistos e definidos pelo Poder Concedente com respaldo em contratos firmados com Exploradores de Instalação Portuária sendo, portanto, uma obrigação daqueles com a sua contraparte no contrato subrogado.
512	Anexo 10 da Minuta do Contrato - Investimentos Essenciais dos Contratos de Uso de Área (Rev. 0)	Todo o documento.	Quando da conclusão do Leilão de desestatização da SPA e da assinatura do Contrato de Concessão, haverá a publicação de seu extrato no Diário Oficial da União, sendo esse o termo inicial para a contagem do prazo de dez dias para que a futura Concessionária notifique os Exploradores de Instalações Portuárias acerca da sub-rogação dos contratos e do processo de adaptação ao regime jurídico de direito privado. O termo aditivo para adaptação do contrato de arrendamento, dentre outras disposições, pode prever o estabelecimento de uma matriz de direitos, obrigações e riscos que assegure a equivalência entre os direitos e obrigações assumidas no contrato de arrendamento, incluindo, mas não se limitando, à revisão da remuneração, ao acréscimo ou redução de encargos, à destinação dos bens reversíveis e à modulação do prazo contratual. Por outro lado, a cláusula 13.2 do Contrato de Concessão não permite que as partes renegociem o escopo, o prazo e as condições de realização dos Investimentos Essenciais previstos no Anexo 10 do Contrato de Concessão. Todavia, esse anexo contratual não prevê investimentos que são de execução obrigatória pelas arrendatárias e são fruto de acordo administrativo celebrado com entes públicos responsáveis pelo licenciamento ambiental das áreas arrendadas, como a CETESB. Ante o exposto, se, de um lado, têm-se o vínculo contratual necessário entre as arrendatárias e a autoridade portuária, a qual poderá ser substituída pela futura Concessionária, de outro, têm-se como premissa necessária a realização de investimentos pactuados com os órgãos ambientais. Tais investimentos são centrais para permitir a regular operação das arrendatárias. Nesse sentido, ainda que diante da previsão de vultosos investimentos em decorrência das tratativas com a CETESB, não há previsão no Anexo 10 do Contrato de Concessão quanto à essencialidade destes. Conseqüentemente, nota-se que há aqui riscos de controvérsias e conflito em eventual renegociação de tais Contratos de Uso de Área, uma vez que a futura Concessionária pode adotar o entendimento de que esses investimentos não são desejáveis nem obrigatórios, enquanto os órgãos ambientais e as arrendatárias objetivariam implementar o acordo celebrado através da realização dos investimentos necessários para viabilizar a expedição das licenças necessárias. Dessa forma, sugerimos a complementação do Anexo 10 do Contrato de Concessão, a fim de incluir, na categoria de Investimentos Essenciais, as intervenções e encargos que foram exigidas por órgão ambiental como condição obrigatória para a emissão de licenças ambientais de Instalações Portuárias.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que ela não será acatada. Os investimentos determinados por outras autoridades públicas às arrendatárias, inclusive os relacionados a licenciamento ambiental, são vinculantes para as arrendatárias nos termos do que tiver sido determinado. Nesse contexto, são objeto de relação jurídica distinta da que existirá entre o Poder Concedente e a Concessionária por meio do Contrato de Concessão. Além disso, como são requisitos para licenciamento ambiental e necessários para a operação dos atuais arrendatários, há incentivo natural para que a Concessionária não busque suprimi-los, pois do contrário pode prejudicar sua receita e criar para si própria um passivo ambiental. Desse modo, os investimentos de arrendatárias firmados com a CETESB por estes não serão incluídos no Anexo 10 do Contrato de Concessão.
513	Anexo 12 - Conteúdo Mínimo Do Contrato De Compartilhamento De Infraestrutura Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	AUDIÊNCIA PÚBLICA 01/2022 - ANTAQ DESESTATIZAÇÃO SPA - PONTOS CITRUSBR (18.03.2022) - INTRODUÇÃO: A Associação Nacional dos Exportadores de Sucos Cítricos (CitrusBR), entidade sem fins lucrativos que representa a indústria exportadora de suco de laranja se manifesta a seguir: Considerando que nossas empresas associadas somadas respondem por cerca de 75% do comércio mundial de suco de laranja do mundo, segundo dados do United States Department of Agricultural (USDA), Departamento de Agricultura dos Estados Unidos, análogo ao Ministério da Agricultura do governo brasileiro. A cada cinco copos de suco de laranja consumidos no mundo, três foram produzidos pelas nossas empresas associadas; Considerando que além do suco de laranja, há uma série de subprodutos que também são exportados a partir da Baixada Santista. A soma desses produtos gera cerca receita de cerca US\$ 2 bilhões (R\$ 10 bilhões aproximadamente) segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) vinculada ao Ministério da Economia; Considerando que o setor é, portanto, grande gerador de emprego e renda para centenas de milhares de pessoas e que segundo o estudo O Retrato da Citricultura Brasileira do professor Marcos Fava Neves, titular do departamento de economia e administração da FEA/USP de Ribeirão Preto, o setor é responsável por cerca de 200.000 empregos diretos e indiretos. Dados da Cadastro Geral de Empregados e Desempregados do Ministério do Trabalho (Caged) mostraram que na safra 2020/21 o setor gerou 43.156 empregos o que corresponde a 5,94% das 726.489 vagas criadas pela agricultura no Brasil no período. Só no Estado de São Paulo a laranja foi responsável pela geração de 36.580 empregos, o que representa uma participação de 11% no total de vagas geradas pela agricultura no Estado; Considerando que de acordo com dados do Fundo de Defesa da Citricultura (Fundecitrus), que realiza a cada dois anos um recenseamento do parque citrícola de São Paulo e Minas Gerais, a Citricultura está presente de 347 municípios, sendo uma das principais atividades agrícolas do Estado de São Paulo e do País; Considerando que o mesmo Fundecitrus demonstra por meio de dados de pesquisa científica, utilizando metodologia da Embrapa Territorial, que a cada 2,5 hectares de laranja, já 1 hectare de mata nativa preservada; A CitrusBR se manifesta no sentido de que a relevância econômica, social e ambiental deste setor seja levados em consideração na consulta pública em tela sob pena de destruturação de uma das mais bem organizadas cadeias de valor do agronegócio brasileiro. Nesse sentido, a seguir encontram-se nossas contribuições para a Consulta em tela.	Não tem contribuição

514	Anexo 12 - Conteúdo Mínimo Do Contrato De Compartilhamento De Infraestrutura Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	1. PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE SANTOS - REALIZAÇÃO DE CONSULTA PÚBLICA DOCUMENTO: Minuta de Contrato Concessão SSZ e Anexo 1 (Plano de Exploração Portuária) CLÁUSULA: 8. Elaboração e atualização do PDZ CONTRIBUIÇÃO: O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) é um importante instrumento de planejamento estatal, por meio do qual a Autoridade Portuária deve promover o adequado planejamento do Porto Organizado, viabilizando o seu desenvolvimento à luz das demandas dos seus usuários, como também do ordenamento da ocupação espacial de suas áreas, tarefa essa que competirá à futura concessionária, nos termos da Lei n.º 12.815/2013 (artigo 17, §2º) e do item 8.1 da minuta do contrato de concessão. Suas diretrizes devem observar não somente o planejamento do uso das zonas portuárias, como também a incorporação de ações para as adversidades - resultantes da interação porto-cidade - dos municípios que o integram. (PDZPS de 2020, p. 160). Nesta toada, entende-se que qualquer revisão do PDZ deve ser precedida de abertura à participação popular, permitindo-se uma maior proximidade com o interesse da coletividade e o desenvolvimento mais sustentável das cidades diretamente afetadas (Santos, Guarujá e Cubatão). Com vistas a dar concretude a este anseio, deve ser prevista a realização de consulta pública pela concessionária, audiência essa que deverá contar com ampla participação social, e não somente dos usuários que, na definição da cláusula 1.1.1.84 da minuta do contrato de concessão são somente as pessoas físicas e jurídicas que sejam tomadoras das Atividades desempenhadas pela Concessionária ou que utilizem a infraestrutura do Porto Organizado. Isso porque as alterações realizadas no PDZ atingem não somente os que utilizam diretamente a infraestrutura do Porto, mas impacta sensivelmente toda a relação Porto-Cidade, que obviamente não se limita aos que possuem ligação direta com a concessionária. Ademais, não se alegue que a participação do CAP na alteração do PDZ seja suficiente para suprir a ampla participação da sociedade nos moldes aqui solicitado, tendo em vista, especialmente, a composição desse Conselho, nos termos do artigo 37 do Decreto 8.033/2013. Com efeito, a manifestação da CAP - apesar de importante e necessária -, não alcança toda a gama de impactados e interessados no Porto (como é o caso da população diretamente atingida pelas atividades portuárias), os quais somente poderão contribuir nas revisões do PDZ por meio da audiência pública. Não é demais lembrar, por fim, que a Norma de Introdução ao Direito Brasileiro, com vistas a conferir segurança jurídica na aplicação das normas de direito público, inclusive, tornou obrigatória a realização da referida consulta para as hipóteses de edição de atos normativos (art. 29 da LINDB, regulamentado pelo artigo 18 do Decreto n.º 9.8730/2019), atos esses que deverão ser precedidos da adequada motivação e indicação dos fundamentos fáticos, meritórios e jurídicos. Se esse instrumento impactará indistintamente não somente os que exploram ou tenham interesse em desempenhar atividades no Porto de Santos, mas também toda a comunidade no entorno, sugere-se a alteração da cláusula 8.1.4 e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária para as seguintes redações: Cláusula 8.1.4: 8.1.4. A proposta de revisão do PDZ elaborada pela Concessionária deverá ser instruída com: (i) o relatório de consulta pública ampla, inclusive dos Usuários, na forma prevista no Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária; (ii) eventuais comentários do Conselho da Autoridade Portuária nos termos da Subcláusula 8.3, e (iii) com os estudos técnicos que a fundamentam, sendo a Concessionária livre para apresentar os estudos e análises técnicas idôneas que entender necessários para fundamentar a sua proposta. Anexo 1, item 4.v: 4) Do PDZ [...] v. A Concessionária deverá ainda, por meio de relatório do processo de consulta pública, demonstrar que a proposta de alteração do PDZ encaminhada à análise do Poder Concedente foi apresentada e debatida por toda a comunidade direta ou indiretamente afetada pela alteração proposta.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a contribuição será parcialmente acatada, pois a Concessionária deverá consultar os Usuários em relação às alterações ou atualizações do PDZ e do REP.
515	Anexo 12 - Conteúdo Mínimo Do Contrato De Compartilhamento De Infraestrutura Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	*1 A redação original da cláusula prevê: 8.1.4. A proposta de revisão do PDZ elaborada pela Concessionária deverá ser instruída com: (i) o relatório de consulta aos Usuários previsto no Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária; (ii) eventuais comentários do Conselho da Autoridade Portuária nos termos da Subcláusula 8.3, e (iii) com os estudos técnicos que a fundamentam, sendo a Concessionária livre para apresentar os estudos e análises técnicas idôneas que entender necessários para fundamentar a sua proposta. *2 A redação original do PEP prevê: A Concessionária deverá ainda, por meio de relatório do processo de consulta, demonstrar que a proposta de alteração do PDZ encaminhada à análise do Poder Concedente foi apresentada aos Usuários.	Sem contribuição
516	Anexo 12 - Conteúdo Mínimo Do Contrato De Compartilhamento De Infraestrutura Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	2. PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE SANTOS - MANUTENÇÃO DA CADEIA DE SUCO NO PORTO DE SANTOS DOCUMENTO: Minuta de Contrato Concessão SSZ CLÁUSULA: 8. Elaboração e atualização do PDZ CONTRIBUIÇÃO: Diante da privatização do Porto de Santos, corre-se o risco de que determinados tipos de carga que proporcionem arrecadações tarifárias menos vantajosas à concessionária sejam preteridos no PDZ (ou até mesmo suprimidos), em função da lógica na qual opera uma empresa privada - que não necessariamente possui compromisso com interesse coletivo, como é o caso da cadeia do suco de laranja, conforme dados apresentados no início da presente manifestação. Em função desse risco, deve-se resguardar a presença de setores cuja importância para o desenvolvimento nacional é extremamente relevante e que dependem do Porto Organizado de Santos para o escoamento eficiente de suas mercadorias. Por esse motivo, deve ser previsto, na minuta do contrato de concessão e no Plano de Exploração Portuária, garantia que impeça que os segmentos hoje já representados no PDZ sejam retirados do zoneamento quando das revisões do PDZ, caso exista demanda por terminais destinadas àquelas cargas. É dizer, impõe-se que certos segmentos do mercado importantes para economia nacional, com reflexo positivo na balança comercial brasileira e na geração de empregos, especialmente quando considerada toda cadeia produtiva, sejam protegidos de eventuais atuações da concessionária incompatíveis com o interesse público. Com efeito, o PDZ vigente destina as áreas dos terminais SSZ 15 a SSZ 17, localizados no Macuco, para movimentação de Granel líquido - Sucos : Nessa perspectiva, considerando a importância de toda a cadeia de suco para economia nacional e sua dependência, quer pelas peculiaridades do produto, quer por sua proximidade geográfica, com o Porto de Santos, sugere-se a inclusão da cláusula 8.1.5 na Minuta do Contrato e a complementação do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária, nos seguintes termos:	Conforme consta no Contrato de Concessão, apesar do PDZ ser elaborado e proposto pela Concessionária, o mesmo deve ser aprovado previamente pelo Poder Concedente, preservando sua capacidade de planejamento sobre o setor portuário conforme o disposto do Plano Mestre do Porto Organizado de Santos (importante considerando a criticidade do ativo no sistema).
517	Anexo 12 - Conteúdo Mínimo Do Contrato De Compartilhamento De Infraestrutura Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Cláusula 8.1.5: 8.1.45 A proposta de revisão do PDZ deverá assegurar áreas para movimentação e armazenagem de todos os produtos que demandam o Porto de Santos, especialmente para as cargas consolidadas, privilegiando, sempre que possível, as infraestruturas, instalações e áreas já disponíveis para movimentação desses . Anexo 1, item 4.xi: 4) Do PDZ [...] xi. A proposta de revisão do PDZ deverá assegurar áreas para movimentação e armazenagem de todos os produtos que demandam o Porto de Santos, especialmente para as cargas consolidadas no porto, privilegiando, sempre que possível, as infraestruturas, instalações e áreas já disponíveis para movimentação e armazenagem desses.	A ANTAQ agradece a contribuição no entanto a proposta não será acatada. A proposta de revisão do PDZ pela Concessionária tem o objetivo de permitir que a Concessionária usufrua de boas oportunidades de negócio e atenda à demanda das cadeias produtivas, mantida a compatibilidade com o planejamento central materializado nos demais instrumentos do Poder Concedente. Além disso, cabe ressaltar, que, apesar do PDZ ser elaborado pela Concessionária, o mesmo deve ser aprovado previamente pelo Poder Concedente, preservando sua capacidade de planejamento sobre o setor portuário conforme o disposto no Plano Mestre do Porto Organizado de Santos (importante considerando a criticidade do ativo no sistema).
518	Anexo 12 - Conteúdo Mínimo Do Contrato De Compartilhamento De Infraestrutura Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	3. RECEITA TARIFÁRIA X PATRIMONIAL DOCUMENTO: 34 - Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos CAPÍULO: 3. Projeção Do Fluxo de Caixa CONTRIBUIÇÃO: Muito embora tenha sido anunciada uma redução tarifária para as Tabelas I, II e III - para as quais há previsão de controle via teto tarifário médio -, na ordem de 20% para o ano 1 da concessão, as expectativas arrecadatórias da concessionária em relação as receitas patrimoniais, isso é, para aquelas em que não há controle ex ante, descolam da realidade. É sabido que os valores projetados de receitas patrimoniais são meramente referenciais. Contudo, essas referências - irrealis - são usadas para: (i) para avaliação do ativo e oferta de lances, (ii) avaliação da viabilidade econômica da concessão que autorize a redução das tarifas das Tabelas I, II e III (iii) como parâmetros pelo concessionário para renegociar os contratos com exploradores de área. Nessa linha, é fundamental que as projeções sejam refeitas, à luz dos valores atualmente praticados, sob pena de, caso levada adiante na forma atualmente proposta, comprometer a viabilidade financeira do contrato de concessão ao longo dos seus 35 anos, dado que as receitas não serão auferidas pela concessionária ou, se levada à diante, encarecer a exportação de carga via Porto de Santos, totalmente na contramão dos objetivos anunciados com a desestatização. Diante dessa constatação, sugere-se a revisão das receitas patrimoniais decorrentes da prorrogação/renovação dos contratos de arrendamento, para que a um só tempo seja possível evitar o aumento dos custos da operação portuária realizada em cada terminal e assegurar a hígidez financeira da concessão, utilizando-se como valor futuro do novo contrato de exploração de instalação portuária o montante mais próximo possível dos valores já praticados.	A ANTAQ agradece a manifestação e informa que a contribuição não será acatada. Os valores das receitas patrimoniais da modelagem da Concessão foram estimados conforme histórico de licitações de áreas portuárias, consideradas como fonte de informação adequada e que melhor se aproximaria de valores determinados por um mercado competitivo. Eventuais aumentos projetados para renegociações ou redirecionamento de áreas encontram fundamentação na própria modelagem de arrendamentos portuários atualmente realizada pela EPL, onde o valor de arrendamento é o output que equilibra a equação econômico-financeira do ativo. Pressupõe-se que, à medida que contratos de ativos brownfield vençam, a destinação das áreas resultem em maiores valores de arrendamentos, vez que: (i) a demanda por novos investimentos é reduzida, principalmente pela redução da necessidade de investimentos em obras civis e expansões; e (ii) há uma convergência para condições de mercado mais atuais.
519	Anexo 12 - Conteúdo Mínimo Do Contrato De Compartilhamento De Infraestrutura Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	4. REGRA DOS 40% DOCUMENTO: Contrato de Concessão CLÁUSULA 14: Explorações de Instalações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias CONTRIBUIÇÃO: A cláusula 14.2.4.7 da minuta do contrato de concessão estabelece como uma das obrigações da futura concessionária a de estimular sempre que possível a competição intraporto, devendo evitar que, por meio da celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária, surja concentração de mercado com potencial prejuízo à concorrência e aos usuários. A cláusula 14.2.5, por sua vez, prevê que a Concessionária deverá promover oferta pública de novas áreas para diluir a possível concentração de mercado considerado relevante, cravando o percentual de 40% do mercado relevante sobre um mesmo Grupo Econômico como indicador de concentração de mercado. Em que pese este percentual tenha sido adotado em leilões mais recentes como parâmetro para restringir a participação de determinados players, é pertinente observar que fixar um percentual prévio em um contrato de concessão de longo prazo pode ser, no futuro, um sério limitador para a celebração de novos contratos de exploração de instalações ou mesmo expansões necessárias, ceifando potenciais participantes com capacidade de aumentar a oferta de serviços portuários em prejuízo da própria concessão e dos usuários do porto organizado. Neste sentido, o próprio Relatório de Mercado da SPA (Documento 44) aponta que cada certame é avaliado individualmente, pelas características específicas do mercado para que sejam impostas tais medidas restritivas, o que não é garantido que será incorporada tais restrições nos certames acima mencionados (fls. 190), análise esta que deverá ser realizada pelo CADE e pela ANTAQ, partindo de informações que a concessionária deverá repassar acerca das áreas ocupadas naquele momento específico. Na mesma linha, a Nota Técnica n.º 35/2021/DEE/CADE, ao analisar a proposta de Guia de Análise do Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários, apontou expressamente a dificuldade de se estabelecer regras que restrinjam a participação de determinado agente econômico nos leilões, dificuldade esta decorrente da incerteza quanto ao real resultado do processo licitatório em razão das inúmeras possibilidades que podem envolver o mercado em questão (participação em consórcio, eventuais integrações verticais), devendo ser avaliados, caso a caso, a possibilidade de celebração de novos contratos e/ou ampliações de área/capacidade. Ao final, recomendou que a aplicação de restrições nos procedimentos licitatórios, quando necessária, se dê com máxima cautela, considerando condições que indiquem efeitos concorrenciais negativos significativos e incontornáveis e com indicação de restrições mínimas capazes de neutralizar o possível prejuízo à concorrência. (SEI 0978414, disponível em http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%20105/_30_ANEXO%202%20-Tratativas_Minfra-Cade.pdf . Acesso em 12 de março de 2022) Seguindo essa lógica, o Contrato de Concessão deverá ressaltar, primeiramente, as competências do CADE e da ANTAQ para analisar o caso concreto, análise esta que partirá de informações que a concessionária deverá repassar acerca das áreas ocupadas e disponíveis naquele momento específico, sem fixar, previamente, um limite de concentração. Essa análise deverá levar em consideração ainda, de maneira particularizada, toda a cadeia logística envolvida para a movimentação da carga que será movimentada/armazenada, em especial nos casos das cadeias verticalizadas, em que a elevação portuária é apenas uma das etapas necessárias de toda a cadeia logística indispensável para a exportação dos produtos brasileiros, o que possibilitará a fixação mais adequada de quais parâmetros serão considerados para que possa ser atestada a existência, ou não, de concentração de mercado e os possíveis prejuízos decorrentes.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a redação da cláusula 14.2.5 será ajustada para que a análise de concentração de mercado seja feita caso a caso a fim de justificar a determinação de oferta de novas áreas por parte do Poder Concedente. Além disso, visando mitigar riscos de eventual concentração horizontal de capacidade de movimentação por Grupos Econômicos com riscos à competição intraporto, serão incluídos no contrato de concessão critérios objetivos para que, ao negociar novos contratos ou aditivos aos contratos de uso de área e vier a se deparar com casos específicos de concentração.

520	Anexo 12 - Conteúdo Mínimo Do Contrato De Compartilhamento De Infraestrutur De Infraestrutur Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Partindo destas premissas, sugere-se a alteração das cláusulas 14.2.4.7., 14.2.5. e 14.2.5.1. para a seguinte redação : 14.2.4.7. A Concessionária deverá estimular sempre que possível a competição intraporto, devendo evitar que, por meio da celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária, surja concentração de mercado com potencial prejuízo à concorrência e aos usuários, cabendo ao Poder Concedente, com auxílio da ANTAQ, sem prejuízo das competências do CADE, avaliar caso a caso a ocorrência de concentração e os eventuais prejuízos decorrentes. 14.2.5. Sem prejuízo das competências do CADE, caso a ANTAQ verifique a ocorrência de abuso de poder econômico ou competição imperfeita decorrentes de concentração de um dado mercado considerado relevante sobre um mesmo Grupo Econômico, o Poder Concedente determinará à Concessionária que promova oferta pública de novas áreas destinadas à implantação de Instalações Portuárias a fim de diluir a concentração de mercado. 14.2.5.1. O Poder Concedente deverá estabelecer diretrizes para a oferta pública de Instalações Portuárias que deverão ser observadas pela Concessionária. A redação original dessas cláusulas estabelece: *3 - 14.2.4.7. A Concessionária deverá estimular sempre que possível a competição intraporto, devendo evitar que, por meio da celebração de contrato com Explorador de Instalação Portuária, surja concentração de mercado com potencial prejuízo à concorrência e aos usuários 14.2.5. Sem prejuízo das competências do CADE, caso a ANTAQ verifique a ocorrência de abuso de poder econômico ou competição imperfeita decorrentes de concentração de um dado mercado considerado relevante de mais de 40% sobre um mesmo Grupo Econômico, o Poder Concedente poderá determinar à Concessionária que promova oferta pública de novas áreas destinadas à implantação de Instalações Portuárias a fim de diluir a concentração de mercado. 14.2.5.1. O Poder Concedente poderá estabelecer diretrizes para a oferta pública de Instalações Portuárias que deverão ser observadas pela Concessionária.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a redação da cláusula 14.2.5 será ajustada para que a análise de concentração de mercado seja feita caso a caso a fim de justificar a determinação de oferta de novas áreas por parte do Poder Concedente. Além disso, visando mitigar riscos de eventual concentração horizontal de capacidade de movimentação por Grupos Econômicos com riscos à competição intraporto, serão incluídos no contrato de concessão critérios objetivos para que, ao negociar novos contratos ou aditivos aos contratos de uso de área e vier a se deparar com casos específicos de concentração.
521	Anexo 12 - Conteúdo Mínimo Do Contrato De Compartilhamento De Infraestrutur Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	DOCUMENTO: Contrato de Concessão CLÁUSULA 14: Explorações de Instalações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias CONTRIBUIÇÃO: A Cláusula 14.2.4.7 da minuta do contrato de concessão prevê a obrigação de a Concessionária estimular a competição intraporto, devendo evitar, por meio da celebração de contrato com explorador de infraestrutura portuária, que surja concentração de mercado com potencial prejuízo à concorrência e aos usuários. O Relatório de Mercado da SPA (Documento 44), por sua vez, aponta uma possível preocupação com a concentração de mercado decorrente da integração de cadeias verticais na movimentação de algumas mercadorias, apontando que os cenários de integração vertical podem encontrar mitigantes do ponto de vista regulatório, sendo impostos obrigações contratuais relativas ao nível de serviço prestado, obrigatoriedade dos investimentos a serem realizados e limitações à participação acionária no certame em tela. (p. 189). Considerando que uma das diretrizes do setor portuário é justamente o III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas; (artigo 3º, inciso III da Lei n.º 12.815/2013), a análise sobre eventual prejuízo decorrente da participação no certame de empresas que possam promover a integralização da cadeia deverá ser realizada caso a caso pelo Poder Concedente em conjunto com a ANTAQ e o CADE, levando em consideração as características específicas daquele mercado, como já destacado no Relatório de Mercado da SPA (Documento 44), que aponta que cada certame é avaliado individualmente, pelas características específicas do mercado para que sejam impostas tais medidas restritivas, o que não é garantido que será incorporada tais restrições nos certames acima mencionados (fls. 190). Partindo destas premissas, sugere-se a inclusão da cláusula 14.2.5.2, com a seguinte redação: 14.2.5.2. Nos casos de cadeias verticalizadas não haverá restrição para a expansão das Instalações Portuárias ou exploração novas áreas destinadas ao atendimento das cargas operadas por estas. 5. LIBERDADE DE ACESSO ÀS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DOCUMENTO: Contrato de Concessão e Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária CLÁUSULAS: CONTRIBUIÇÃO: A minuta do contrato de concessão prevê como uma das obrigações da Concessionária Revisar e publicar o REP, em acordo com as diretrizes do Poder Concedente e do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária , bem como estabelecer o Código de Conduta que disciplinará as negociações com os exploradores portuários e demais atores do Porto Organizado. Nesse quadro, em prestígio ao princípio da segurança jurídica, as operações atualmente realizadas, inclusive nos terminais privados, e a obrigação de se dar máxima eficiência à exploração dos sugere-se a inclusão de específica previsão no Regulamento de Exploração do Porto de que será vedada a Concessionária impor restrição de acesso terrestre aos terminais, inclusive aos terminais privados.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a redação da cláusula 14.2.5 será ajustada para que a análise de concentração de mercado seja feita caso a caso a fim de justificar a determinação de oferta de novas áreas por parte do Poder Concedente. Além disso, visando mitigar riscos de eventual concentração horizontal de capacidade de movimentação por Grupos Econômicos com riscos à competição intraporto, serão incluídos no contrato de concessão critérios objetivos para que, ao negociar novos contratos ou aditivos aos contratos de uso de área e vier a se deparar com casos específicos de concentração.
522	Anexo 12 - Conteúdo Mínimo Do Contrato De Compartilhamento De Infraestrutur Portuária (Rev. 0)	Todo o documento.	Túnel S.A.: Compartilhamento de infraestrutura Proposta: Exclusão da cláusula 5.1.1 do anexo 12 - Conteúdo mínimo do contrato de compartilhamento de infraestrutura portuária (CCIP) do contrato de concessão. Justificativa: A impossibilidade de cobrança pela SPA de valores pela utilização de espaços dentro da poligonal do Porto Organizado que estejam contidos na concessão ou PPP do túnel imposta pela cláusula 5.1.1 do anexo 12 - Conteúdo mínimo do contrato de compartilhamento de infraestrutura portuária (CCIP) do contrato de concessão somada à previsão da cláusula 21.1.2 do contrato de concessão faz com que a seja alocado à Concessionária risco do qual quem possui controle é o Poder Concedente, o que diverge das melhores práticas recomendadas para alocação de riscos em contratos de concessão. Isto porque o projeto de implantação do túnel é desconhecido pelas proponentes, de modo que não é possível analisar, de forma prévia, os espaços que serão efetivamente ocupados pela estrutura do túnel, bem como os eventuais custos necessários para remanejamento e remoção de interferências. Com isso, sugere-se a exclusão da cláusula 5.1.1 do anexo 12 - Conteúdo mínimo do contrato de compartilhamento de infraestrutura portuária (CCIP) do contrato de concessão.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.
523	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	O item 16.2.2. da minuta do Contrato de Concessão estabelece que, no prazo de 180 dias contados da Data de Eficácia, a Concessionária deverá elaborar e apresentar ao Poder Concedente proposta de Código de Conduta, que conterá regras de caráter vinculativo para orientar as negociações com as arrendatárias ou, conforme prevê o item 1 do Anexo 14, com os interessados em atuar como Exploradores de Instalação Portuária. O Anexo 14 da minuta de Contrato de Concessão do Porto estabelece diversas diretrizes mínimas que o Código de Conduta deverá contemplar. No entanto, os diversos itens do Anexo 14 da minuta de Contrato de Concessão, principalmente o item 1.2, não deixam claro se as adaptações dos contratos existentes deverão aguardar a aprovação do Código de Conduta em questão. Não há a mesma clareza presente, por exemplo, no edital da concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, que expressamente exclui a aplicação do Código de Conduta às renegociações dos contratos de arrendamento atuais. O Anexo 14 da minuta do Contrato de Concessão do Porto de Santos menciona expressamente que a Concessionária poderá celebrar contratos de exploração de áreas somente após a aprovação de seu Código de Conduta, mas nada diz a respeito da adaptação dos contratos já vigentes: 1.6. A Concessionária não poderá celebrar contratos de exploração de áreas com Exploradores de Instalação Portuária antes da aprovação e publicação de seu Código de Conduta . Diante disso, e considerando que a minuta de Contrato de Concessão prevê o mesmo prazo tanto para a apresentação do Código de Conduta como para a adaptação dos contratos existentes (180 dias), pede-se que seja esclarecido que as adaptações dos contratos de arrendamento atuais em contratos privados, que deverão ocorrer nos primeiros 180 dias de vigência da concessão do Porto, não se submeterão ao Código de Conduta que será elaborado pela futura Concessionária do Porto. Em termos objetivos, sugere-se que seja incluído um item adicional (de nº 1.9) no Anexo 14 da minuta de Contrato de Concessão com a seguinte redação: 1.9. O disposto neste Anexo não se aplica à adaptação dos contratos de uso de Área no Porto Organizado, que será orientada pelos dispositivos específicos do Contrato de Concessão, especialmente o Anexo 7 .	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que o Código de Conduta não é aplicável à transferência de titularidade dos contratos de arrendamento nem às negociações relacionadas à adaptação dos contratos de arrendamento ao regime jurídico de direito privado. Tais procedimentos seguirão o disposto na Cláusula 14 e no Anexo 6 do Contrato de Concessão. Com relação à proposta de ajuste para deixar explícita a não aplicabilidade do Código, informa-se que a contribuição será acatada.
524	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	O item 1.2 do Anexo 14 da minuta do Contrato de Concessão estabelece certas diretrizes que o Código de Conduta deve conter relativamente às negociações com os Operadores Portuários que já ocupam áreas no Porto Organizado de Santos. Porém, as negociações entre a Concessionária e os Operadores Portuários podem ter efeitos negativos concretos aos outros Operadores Portuários. Essa possibilidade fica ainda mais evidente quando se verifica que os Operadores Portuários podem ser acionistas da Concessionária. Mas não é apenas nessas situações que pode haver efeitos negativos em termos concorrenciais. Diante disso, entendemos que é necessário incluir um subitem adicional estabelecendo algumas garantias em favor dos Operadores Portuários que possam sofrer efeitos negativos em razão de negociações entre seus concorrentes e a Concessionária, tais como: (1) direito de ser previamente ouvido sobre as negociações em prazo razoável a ser definido; (2) direito de acesso a informações relacionadas a negociações em andamento; (3) direito de requerer a realização de estudo econômico independente para analisar a possibilidade de impactos no terminal do Operador interessado; (4) direito de reequilíbrio econômico-financeiro imediato do arrendamento negativamente afetado. Essas garantias pretendem tratamento igualitário e competição justa entre os Operadores Portuários, evitando conflitos de interesse e outras situações prejudiciais à competição.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, porquanto não há um direito de operadores portuários terem acesso a informações sobre negociações privadas de terceiros que sejam seus concorrentes. Além disso, as hipóteses ensejadoras de recomposição de equilíbrio de contratos de arrendamento já constam da alocação de riscos de cada contrato de arrendamento individualmente, observando-se que, atualmente, já não há direito a reequilíbrio em face da entrada de novos concorrentes no mercado.

525	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	Em razão das mudanças realizadas pela Lei n.º 14.047/20, os contratos celebrados entre a concessionária e os exploradores de instalações portuárias passam a ser regidos pelas normas de direito privado, sem prejuízo das atividades fiscalizatórias e regulatórias da ANTAQ. Partindo do princípio de que os contratos entre concessionária e exploradores serão regidos pelo direito privado e que as negociações das suas condições deverão ocorrer com ampla liberdade transaccional, torna-se imperiosa a inclusão de mecanismos que protejam o desenvolvimento das atividades portuárias na área. Justamente considerando a necessidade de proteção às atividades comerciais, a Lei n.º 8.245/91, que regulamenta as locações, prevê em seus dispositivos tanto o direito de preferência ao locatário no caso de venda do imóvel pelo locador (artigos 27 a 34), quanto a possibilidade de renovação compulsória sempre que o contrato de locação comercial de bem imóvel preencher determinados requisitos (contrato celebrado por tempo determinado, com prazo mínimo ininterrupto de cinco anos e exploração do mesmo ramo de comércio por pelo menos três anos), renovação esta destinada justamente a proteger o chamado fundo de comércio (clientela e notório conhecimento do negócio). A partir do momento que os contratos de exploração de área passam para o regime de direito privado impõe-se, de forma inafastável, a necessidade de o Código de Conduta prever regramento específico destinado a assegurar aos titulares dos contratos regulares quanto às suas obrigações contratuais e cuja instalação seja compatível com o PDZ, o direito a renovação do ajuste e de preferência na celebração de novos contratos. Isso porque a instalação de um terminal portuário envolve custos elevados, desenvolvimento de negócios e novas rotas e correntes de exportação e importação em benefício de todo ecossistema portuário, conhecimento específico sobre o negócio e a clientela que o utiliza, sem mencionar toda a logística e funcionários mobilizados para permitir que o terminal funcione e realize a movimentação de mercadorias da melhor maneira possível. Considerando que, nos termos da cláusula 14.2.2 da minuta do contrato de concessão todas as negociações entre concessionária e exploradores portuários será regida pelo Código de Conduta, sugere-se a inclusão das cláusulas indicadas abaixo no Anexo 14: 1.2. O Código de Conduta a ser apresentado pela Concessionária também deverá atender as seguintes diretrizes mínimas quanto às negociações com Exploradores de Instalação Portuária que já ocupem áreas do Porto Organizado: 1.2.1. O Código de Conduta deverá prever a obrigação de a Concessionária notificar o atual explorador portuário 2 (dois) anos antes do término do contrato informando sobre a proximidade do término da avença e questionando sobre o interesse em permanecer explorando a área, sendo que a conclusão destas negociações deverá ocorrer em até 1 (um) ano antes do término do contrato. 1.2.1.1. Na hipótese de compatibilidade da operação do terminal com o PDZ do Porto e estando o explorador da área adimplente com suas obrigações, ser-lhe-á assegurada o direito de prorrogação do contrato. 1.2.1.2. No prazo estabelecido no item 1.2.1. a Concessionária deverá notificar a o titular do contrato de exploração apresentando as condições para prorrogação do contrato. 1.2.1.3. Eventuais divergências quanto às condições contratuais serão solucionadas nos termos do contrato de exploração de área e do Contrato de Concessão, assegurada a competência da ANTAQ para arbitrar eventuais conflitos. 1.2.1.4. Caso o atual explorador não manifeste interesse na celebração de novo contrato de exploração no prazo de 60 (sessenta dias), a Concessionária poderá publicar em seu sítio eletrônico informação de que a área estará disponível para exploração por terceiros interessados, dando início aos trâmites necessários para a nova contratação. 1.2.1.4.1. Antes da celebração do novo contrato deverá ser assegurado ao atual explorador portuário a preferência na celebração do novo contrato nas mesmas condições negociadas com terceiros. 1.2.1.4.2. Neste caso o atual explorador deverá manifestar seu interesse no prazo de 10 (dez) dias contados a partir da notificação específica enviada pela Concessionária, na qual indicará todas as condições do futuro contrato, especialmente o prazo, valores de investimentos, valores de contraprestação pela exploração da área, parâmetros operacionais, entre outros, bem como o interessado na celebração desse contrato. 1.2.1.4.3. A ausência de manifestação no prazo indicado no item 1.2.1.3.2. importará em expressa renúncia ao direito de preferência na celebração do novo contrato. 1.2.1.5. Enquanto não celebrado o novo contrato de exploração de área, fica automaticamente prorrogado o prazo do contrato vigente até a celebração do novo ajuste, com vistas a assegurar a continuidade da prestação dos serviços ofertados na área.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.
526	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	trata-se de pedido de exclusão do trecho 1 do cais Outerinhos, incluído no rol de bens reversíveis à concessionária vencedora do futuro certame, a fim de demonstrar a importância da área para o cumprimento das missões constitucionais da Marinha do Brasil	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.
527	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	Caso a prorrogação dos contratos de arrendamento ocorra após o transcurso do prazo concedido para a adaptação dos Contratos de Uso de Área, a negociação deverá observar o disposto no Código de Conduta. O Anexo 14 da minuta de contrato define que o Código de Conduta deverá estabelecer diretrizes mínimas quanto às negociações com Exploradores de Instalação Portuária que já ocupem áreas do Porto Organizado. Dentre elas, o Anexo 14 prevê que a Concessionária deverá definir um prazo máximo para o início de negociações sobre renovação com os Exploradores de Instalação Portuária de até 2 (dois) anos antes do término do contrato e para a conclusão destas negociações de até 1 (um) ano antes do término do contrato (item 1.2.1). Em caso de insucesso dessas negociações, a controvérsia deverá ser submetida à mediação, nos termos estabelecidos pelo Código de Conduta. Não há, no entanto, qualquer previsão acerca da possibilidade de uma possível preferência para os operadores atuais para prorrogação de seus contratos, o que contraria diretamente o objetivo de maior eficiência buscado com a concessão do Porto Organizado e coloca em risco a continuidade de operações portuárias que estejam sendo prestadas de forma adequada e satisfatória. Diante disso, considerando-se a necessidade de garantir a integridade e continuidade do serviço público sempre que possível, solicita-se que seja incluído na documentação um direito de preferência de prorrogação dos contratos de arrendamento em vigor aos próprios arrendatários, de modo que, quando se encerrar o prazo dos contratos de arrendamento, as empresas tenham preferência na renovação do seu contrato por mais 25 anos em vez de se procurar por um novo prestador ou de se abrir uma chamada pública pela Concessionária do Porto.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.
528	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	Tendo em vista que a futura Concessionária terá liberdade para celebrar novos contratos para exploração de Instalações Portuárias durante a Concessão, os atuais arrendatários de áreas do Porto Organizado de Santos terão direito de preferência sobre as áreas a serem arrendadas em relação a novos entrantes? Em caso positivo, haverá o estabelecimento prévia de preço de referência que balizará as negociações entre a futura Concessionária e os novos entrantes no Porto, a fim de permitir a devida análise das atuais arrendatárias acerca do exercício ou não do direito de preferência? Em caso não haver estabelecimento prévio de preços, entende-se pertinente, ao menos, que sejam estabelecidos parâmetros objetivos pelos quais serão definidos os valores de arrendamento, permitindo uma atuação isonômica dos agentes de mercados, atuais e entrantes. Confirma este entendimento?	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.
529	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	Em razão das modificações realizadas pela lei n.º 14.047/2020, os contratos celebrados entre a concessionária e os exploradores de instalações portuárias passam a ser regidos pelas normas de direito privado, sem prejuízo das atividades fiscalizatórias e regulatórias da ANTAQ. Partindo do princípio de que os contratos entre concessionária e exploradores serão regidos pelo direito privado e que as negociações das suas condições deverão ocorrer com ampla liberdade transaccional, torna-se imperiosa a inclusão de mecanismos que protejam o desenvolvimento das atividades portuárias na área. Justamente considerando à necessidade de proteção às atividades comerciais, a Lei n.º 8.245/91, que regulamenta as locações, prevê em seus dispositivos tanto o direito de preferência ao locatário no caso de venda do imóvel pelo locador (artigos 27 a 34), quanto a possibilidade de renovação compulsória sempre que o contrato de locação comercial de bem imóvel preencher determinados requisitos (contrato celebrado por tempo determinado, com prazo mínimo ininterrupto de cinco anos e exploração do mesmo ramo de comércio por pelo menos três anos), renovação esta destinada justamente a proteger o chamado fundo de comércio (clientela e notório conhecimento do negócio). A partir do momento que os contratos de exploração de área passam para o regime de direito privado impõe-se, de forma inafastável, a necessidade de o Código de Conduta prever regramento específico destinado a assegurar aos titulares dos contratos vigentes, que estejam em dia com suas obrigações contratuais, o direito à renovação do ajuste e de preferência na celebração de novos contratos. Isso porque a instalação de um terminal portuário envolve custos elevados; desenvolvimento de negócios e novas rotas e correntes de exportação e importação em benefício de todo ecossistema portuário; conhecimento específico sobre o negócio e a clientela que o utiliza, sem mencionar toda a logística e funcionários mobilizados para permitir que o terminal funcione e realize a movimentação de mercadorias da melhor maneira possível. Considerando que, nos termos da cláusula 14.2.2 da minuta do contrato de concessão todas as negociações entre concessionária e exploradores portuários será regida pelo Código de Conduta, sugere-se a inclusão das cláusulas indicadas abaixo no Anexo 14: 1.2. O Código de Conduta a ser apresentado pela Concessionária também deverá atender as seguintes diretrizes mínimas quanto às negociações com Exploradores de Instalação Portuária que já ocupem áreas do Porto Organizado: 1.2.1. O Código de Conduta deverá prever a obrigação da Concessionária notificar o atual explorador portuário 2 (dois) anos antes do término do contrato informando sobre a proximidade do término da avença e questionando sobre o interesse em permanecer explorando a área, sendo que a conclusão destas negociações deverá ocorrer em até 1 (um) ano antes do término do contrato. 1.2.1.1. Estando o explorador da área adimplente com suas obrigações, ser-lhe-á assegurada o direito de prorrogação do contrato. 1.2.1.2. No prazo estabelecido no item 1.2.1. a Concessionária deverá notificar a o titular do contrato de exploração apresentando as condições para prorrogação do contrato. 1.2.1.3. Eventuais divergências quanto às condições contratuais serão solucionadas nos termos do contrato de exploração de área e do Contrato de Concessão, assegurada a competência da ANTAQ para arbitrar eventuais conflitos. 1.2.1.4. Caso o atual explorador não manifeste interesse na celebração de novo contrato de exploração no prazo de 60 (sessenta dias), a Concessionária poderá publicar em seu sítio eletrônico informação de que a área estará disponível para exploração por terceiros interessados, dando início aos trâmites necessários para a nova contratação. 1.2.1.4.1. Antes da celebração do novo contrato deverá ser assegurado ao atual explorador portuário a preferência na celebração do novo contrato nas mesmas condições negociadas com terceiros. 1.2.1.4.2. Nesse caso o atual explorador deverá manifestar seu interesse no prazo de 10 (dez) dias contados a partir da notificação específica enviada pela Concessionária, na qual indicará todas as condições do futuro contrato, especialmente o prazo, valores de investimentos, valores de contraprestação pela exploração da área, parâmetros operacionais, entre outros, bem como o interessado na celebração desse contrato. 1.2.1.4.3. A ausência de manifestação no prazo indicado no item 1.2.1.3.2. importará em expressa renúncia ao direito de preferência na celebração do novo contrato. 1.2.1.5. Enquanto não celebrado o novo contrato de exploração de área, fica automaticamente prorrogado o prazo do contrato vigente até a celebração do novo ajuste, com vistas a assegurar a continuidade da prestação dos serviços ofertados na área."	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.

530	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	<p>A cláusula 16.2.2 da minuta do contrato de concessão prevê que a concessionária deverá, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, elaborar e apresentar Código de Conduta, que conterà as regras de caráter vinculativo para orientar as negociações com Exploradores de Instalação Portuária, código este que será aprovado previamente pelo Poder Concedente antes da sua aplicação às negociações com os exploradores portuários. O Ato Justificatório (Nota Técnica nº 4/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA), por sua vez, aponta que a adoção de um Código de Conduta na administração do porto organizado de Santos permitiria mitigar a posição dominante da concessionária através da diminuição da assimetria de informação entre as partes, da previsibilidade do processo de negociação e da estipulação de mecanismos de solução de controvérsias. (p. 24). Partindo da premissa de que esse instrumento será aplicado indistintamente a todos que exploram ou tenham interesse em desempenhar atividades no Porto de Santos, há de se considerar a importância de que esse documento seja submetido à consulta/audiência pública, prevista no artigo 32 da Lei de Processo Administrativo Federal como forma de democratizar a atividade administrativa do Estado e permitir que os cidadãos forneçam subsídios para que a autoridade pública tome uma decisão relevante para a sociedade. (Patrícia Nohara, Processo Administrativo: Lei nº 9.784/99 comentada, p. 240). Vale lembrar que a Norma de Introdução ao Direito Brasileiro, com vistas a conferir segurança jurídica na aplicação das normas de direito público, inclusive, tornou obrigatória a realização da referida consulta para as hipóteses de edição de atos normativos (art. 29 da LINDB, regulamentado pelo artigo 18 do Decreto nº 9.8730/2019), atos estes que deverão ser precedidos da adequada motivação e indicação dos fundamentos fáticos, meritórios e jurídicos. A participação popular na procedimentalização buscada pelo Código de Conduta contribui para a maior isonomia e transparência com que deve atuar a Concessionária na execução do Contrato de Concessão. De igual modo, faz-se de suma importância a submissão do Código de Conduta ao Conselho de Autoridade Portuária, dada sua representatividade e legitimidade, com vistas a contribuir no aperfeiçoamento das disposições que irão orientar a celebração e/ou prorrogação dos novos contratos de exploração de área no Porto Organizado. Considerando o impacto e importância que esse código terá nas relações que serão estabelecidos nos anos de concessão, sugere-se a inclusão no Anexo 14 (Diretrizes para o Código de Conduta) das seguintes previsões: 1. No prazo definido na Subcláusula 16.2.2 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá elaborar e apresentar ao Poder Concedente sua proposta de Código de Conduta, que conterà regras de caráter vinculativo para orientar as negociações com Exploradores de Instalação Portuária e interessados em atuar na qualidade de Exploradores de Instalação Portuária. 1.1. A proposta de Código de Conduta deverá ser objeto de consulta pública e submetida à análise do Conselho de Autoridade Portuária antes da apresentação da versão final proposta ao Poder Concedente. 1.2. A versão final da proposta do Código de Conduta a ser submetida para o Poder Concedente deverá estar acompanhada de todas as contribuições recebidas durante a consulta pública, bem como com as sugestões apresentadas pelo Conselho de Autoridade Portuária, com os esclarecimentos necessários sobre a incorporação ou não das contribuições e sugestões apresentadas.</p>	<p>A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que a sua contribuição não será acatada, porque o Código de Conduta será elaborado por uma empresa privada, a Concessionária, conforme as diretrizes do Anexo 11 do Contrato de Concessão. Desse modo, não são aplicáveis as regras de audiência ou consulta pública direcionadas a órgãos e entidades da Administração Pública. Vale ressaltar que a proposta de Código de Conduta será previamente avaliada pelo Poder Concedente, o qual poderá determinar as alterações que considerar necessárias, caso se verifique descumprimento do disposto no Contrato de Concessão.</p>
531	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	<p>A cláusula 13.1.1 estabelece que a assunção da posição contratual do Poder Concedente pela Concessionária se dará de forma imediata a partir da Data de Eficácia, momento este em que cessará qualquer relação entre o arrendatário e o Poder Concedente (item 2.2 do Anexo 7). O item 1.2.2 do Anexo 7 estabelece que a partir da Data de Eficácia (publicação no DOU do extrato do contrato de concessão) não caberá qualquer direito de regresso ou de reequilíbrio econômico-financeiro à Concessionária em face do Poder Concedente. Não existe no Anexo 7 qualquer informação acerca dos pedidos de equilíbrio econômico-financeiro ainda em andamento junto à ANTAQ e ao Poder Concedente, tampouco sobre a forma de sua resolução, situação esta extremamente delicada e que impõe o necessário detalhamento no Anexo 7 sobre a forma, prazo e condições para sua negociação junto à futura Concessionária. A cláusula 16.2.2 da minuta do contrato de concessão, por sua vez, prevê que a concessionária deverá, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, elaborar e apresentar Código de Conduta, que conterà as regras de caráter vinculativo para orientar as negociações com Exploradores de Instalação Portuária, código este que será aprovado previamente pelo Poder Concedente antes da sua aplicação às negociações com os exploradores portuários. Considerando a importância da existência de regras prévias que garantam aos arrendatários segurança jurídica quanto aos pedidos de equilíbrio econômico-financeiro, solicita-se a inclusão das seguintes previsões: Anexo 7: 1.2.2.1. Nas hipóteses em que cabe o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro, independente da sua prévia formulação ou conclusão junto ao Poder Concedente e/ou Agência Reguladora, eventual deferimento do pleito posterior à assinatura do contrato de concessão será vinculante à Concessionária que deverá realizar a alteração do contrato de exploração portuária para reestabelecimento do equilíbrio da sua equação econômico-financeira. Anexo 14: 1.2. O Código de Conduta a ser apresentado pela Concessionária também deverá atender as seguintes diretrizes mínimas quanto às negociações com Exploradores de Instalação Portuária que já ocupem áreas do Porto Organizado: 1.2.1. O Código de Conduta deverá prever roteiro específico para as hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro pretérito dos contratos de arrendamento, incluindo, mas não se limitando, às formas, prazo e condições para restabelecimento desta equação entre Arrendatária e Concessionária. 1.2.2. O deferimento do pedido de reequilíbrio pelo Poder Concedente será vinculante e de observância obrigatória pela Concessionária.</p>	<p>A Antaq agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.</p>
532	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	<p>Em razão das modificações promovidas pela Lei n.º 14.047/2020, os contratos celebrados entre a concessionária e os exploradores de instalações portuárias passam a ser regidos pelas normas de direito privado, sem prejuízo das atividades fiscalizatórias e regulatórias da ANTAQ. Partindo do princípio de que os contratos entre concessionária e exploradores serão regidos pelo direito privado e que as negociações das suas condições deverão ocorrer com ampla liberdade transacional, torna-se imperiosa a inclusão de mecanismos que protejam o desenvolvimento das atividades portuárias na área. Justamente considerando a necessidade de proteção às atividades comerciais, a Lei n.º 8.245/91, que regulamenta as locações, prevê em seus dispositivos tanto o direito de preferência ao locatário no caso de venda do imóvel pelo locador (artigos 27 a 34), quanto a possibilidade de renovação compulsória sempre que o contrato de locação comercial de bem imóvel preencher determinados requisitos (contrato celebrado por tempo determinado, com prazo mínimo ininterrupto de cinco anos e exploração do mesmo ramo de comércio por pelo menos três anos), renovação esta destinada justamente a proteger o chamado fundo de comércio. A partir do momento que os contratos de exploração de área passam para o regime de direito privado impõe-se, de forma inafastável, a necessidade de o Código de Conduta prever regramento específico destinado a assegurar aos titulares dos contratos vigentes, que estejam em dia com suas obrigações contratuais e cuja instalação seja compatível com o PDZ, o direito à prorrogação do ajuste e de preferência na celebração de novos contratos. Isso porque a instalação de um terminal portuário envolve custos elevados; desenvolvimento de negócios e novas rotas e correntes de exportação e importação em benefício de todo ecossistema portuário; conhecimento específico sobre o negócio e a clientela que o utiliza, sem mencionar toda a logística e funcionários mobilizados para permitir que o terminal funcione e realize a movimentação de mercadorias da melhor maneira possível. Considerando que, nos termos da cláusula 14.2.2 da minuta do contrato de concessão todas as negociações entre concessionária e exploradores portuários será regida pelo Código de Conduta, sugere-se a inclusão das cláusulas indicadas abaixo no Anexo 14: 1.2. O Código de Conduta a ser apresentado pela Concessionária também deverá atender as seguintes diretrizes mínimas quanto às negociações com Exploradores de Instalação Portuária que já ocupem áreas do Porto Organizado: 1.2.1. O Código de Conduta deverá prever a obrigação da Concessionária notificar o atual explorador portuário 2 (dois) anos antes do término do contrato informando sobre a proximidade do término da avença e questionando sobre o interesse em permanecer explorando a área, sendo que a conclusão destas negociações deverá ocorrer em até 1 (um) ano antes do término do contrato. 1.2.1.1. Na hipótese de compatibilidade da atual destinação do terminal com o PDZ do Porto e estando o explorador da área adimplente com suas obrigações, ser-lhe-á assegurado o direito de prorrogação do contrato. 1.2.1.2. No prazo estabelecido no item 1.2.1. a Concessionária deverá notificar a o titular do contrato de exploração apresentando as condições para prorrogação do contrato. 1.2.1.3. Eventuais divergências quanto às condições contratuais serão solucionadas nos termos do contrato de exploração de área e do Contrato de Concessão, assegurada a competência da ANTAQ para arbitrar eventuais conflitos. 1.2.1.4. Caso o atual explorador não manifeste interesse na celebração de novo contrato de exploração no prazo de 60 (sessenta dias), a Concessionária poderá publicar em seu sítio eletrônico informação de que a área estará disponível para exploração por terceiros interessados, dando início aos trâmites necessários para a nova contratação. 1.2.1.4.1. Antes da celebração do novo contrato deverá ser assegurado ao atual explorador portuário a preferência na celebração do novo contrato nas mesmas condições negociadas com terceiros. 1.2.1.4.2. Nesse caso o atual explorador deverá manifestar seu interesse no prazo de 10 (dez) dias contados a partir da notificação específica enviada pela Concessionária, na qual indicará todas as condições do futuro contrato, especialmente o prazo, valores de investimentos, valores de contraprestação pela exploração da área, parâmetros operacionais, entre outros, bem como o interessado na celebração desse contrato. 1.2.1.4.3. A ausência de manifestação no prazo indicado no item 1.2.1.3.2. importará em expressa renúncia ao direito de preferência na celebração do novo contrato. 1.2.1.5. Enquanto não celebrado o novo contrato de exploração de área, fica automaticamente prorrogado o prazo do contrato vigente até a celebração de novo ajuste, com vistas a assegurar a continuidade da prestação dos serviços ofertados na área."</p>	<p>A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que não será acatada, porquanto não é aderente às premissas estabelecidas para a modelagem do projeto de concessão no sentido de que as negociações entre Concessionária e exploradores de terminais são negociações privadas pautadas pela livre negociação entre as partes, observado o Código de Conduta estabelecido para mitigar assimetrias de informação.</p>

533	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	O artigo 24-A do Decreto n.º 8.033/2013 prevê a possibilidade de substituição de uma área por outra dentro do porto organizado quando atendidos os critérios legais fixados (ganhos operacionais à atividade portuária ou, no caso de empecilho superveniente ao uso da área original, sempre observado equilíbrio das condições contratuais). Considerando todas as etapas a serem observadas para a implementação da alteração contratual, como consulta popular e à diversas autoridades; análise concorrencial; análise de recomposição do equilíbrio do contrato e ainda, aprovação pelo Tribunal de Contas de União, o procedimento de substituição é complexo e moroso. Dessa forma, quando da assinatura do contrato concessão do porto organizado, muitos processos de alteração de contratos de arrendamento ainda em curso junto ao Poder Concedente não terão sido concluídos, desde pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro, até os aludidos pedidos de substituição de área, cuja conclusão interfere significativamente na continuidade do contrato de exploração de área em curso. Nessa linha, deve ser garantido o atendimento do interesse público intrínseco a essas alterações dos contratos de arrendamento, atribuindo-se à nova concessionária a promover a substituição de área sempre que preenchido os requisitos legais, especialmente nos casos de empecilho superveniente, como no caso da impossibilidade de se efetuar o licenciamento ambiental. Por essa razão, deve ser esclarecido como se dará a análise desses pedidos: se continuará sendo uma atribuição do Poder Concedente (com observância dos ritos específicos) ou se, a partir da aprovação preliminar do pedido pelo Poder Concedente, as demais etapas para implementação da alteração contratual poderão ser negociadas com a concessionária, devendo ser incluídas previsões específicas no contrato de concessão para o exercício dessa atribuição. Desta forma, em prestígio ao princípio da segurança jurídica, solicita-se a inclusão das seguintes disposições nos itens 2.2.1 e 2.2.3.2 e 2.2.3.5 do Anexo 7 e inclusão do item 1.2.3 do Anexo 14: Anexo 7: 2.2. Especificamente no caso dos contratos de arrendamento indicados no item 3 deste Anexo, o Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência deverá prever que: 2.2.1. A partir da Data de Eficácia, todos os direitos e obrigações relativos ao contrato de arrendamento serão transferidos à Concessionária, de imediato, não remanescendo qualquer vínculo entre os Arrendatários e o Poder Concedente, ressalvados os pleitos de alteração contratual em curso, e sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da ANTAQ; 2.2.3. O termo aditivo para a adaptação do contrato de arrendamento às normas de direito privado deverá prever, entre outros dispositivos a serem pactuados entre a Concessionária e o Arrendatário: [...] 2.2.3.2. O estabelecimento de uma matriz de direitos, obrigações e riscos que assegure a equivalência entre os direitos e obrigações assumidas no contrato de arrendamento, incluindo, mas não se limitando, à revisão da remuneração, ao acréscimo ou redução de encargos, à destinação dos bens reversíveis, à modulação do prazo contratual; 2.2.3.2.1. A análise da equivalência entre os direitos e obrigações assumidas no contrato de arrendamento deve ser orientada pelos pleitos e eventuais decisões do Poder Concedente em relação à alteração desses contratos no momento da concessão do porto organizado, para garantia do atendimento do interesse público que justificou a alteração contratual. 2.2.3.5. A previsão de novos direitos e obrigações entre a Concessionária e os Arrendatários, bem como a alteração dos termos pactuados, serão estabelecidos livremente entre as partes, mediante livre negociação, devendo a Concessionária respeitar os processos em curso e eventuais decisões do Poder Concedente relativas à alteração dos contratos de arrendamento, em especial nos casos de substituição de área, quando da celebração do contrato de concessão, ressalvando-se, ainda, os investimentos considerados críticos previstos no [Erro! Fonte de referência não encontrada], que não poderão deixar de ser executados e por cuja execução a Concessionária se responsabiliza perante o Poder Concedente. Anexo 14: 1.2. O Código de Conduta a ser apresentado pela Concessionária também deverá atender as seguintes diretrizes mínimas quanto às negociações com Exploradores de Instalação Portuária que já ocupem áreas do Porto Organizado: [...] 1.2.3. A Concessionária deverá respeitar os pedidos de alteração contratual em curso junto ao Poder Concedente quando da celebração do contrato de concessão, incorporando a conclusão destes pleitos quando da adaptação e transferência, ou, caso já adaptados, por meio do competente termo aditivo.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e esclarece que após a Concessão, eventual substituição de área vinculada aos contratos de exploração de áreas operacionais será negociada diretamente entre as partes, respeitados os termos acordados nos Contratos de Uso de Área e em decisões definitivas acerca de pleitos de reequilíbrio. Não cabe ao Contrato de Concessão e demais documentos o estabelecimento de regras nesse sentido
534	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	A Resolução Normativa n.º 07, de 31 de maio de 2016, prevê nos artigos 36 e seguintes a figura do contrato de passagem, destinada a viabilizar o acesso ao berço por instalações portuárias que estão distantes do cais. Referidos contratos permitem a maior utilização do bem público, aumentando a produtividade do porto e as receitas da Autoridade Portuária, bem como a organização mais eficiente das atividades empresariais, razões pelas quais devem, sempre que possível, ser implementadas da forma mais racional possível considerando as operações portuárias realizadas por terceiros. No Porto de Santos existem, atualmente, 13 (treze) contratos de servidão de passagem celebrados entre empresas que realizam atividades no Porto Organizado de Santos. Esse é o caso, por exemplo, da CITROSUCO, que possui atualmente vigente o Contrato DP/23.2002, cujo objeto é a Utilização operacional da área de Passagem para implantação de dutos, que ligam o Terminal da CITROSUCO situado na Av. Portuária, ao cais do Porto, no trecho compreendido entre os Armazéns 29 e 30, destinado a movimentação de sucros cítricos de sua produção e de terceiros. Em que pese a importância estratégica dos contratos de servidão de passagem para viabilizar a movimentação da mercadoria entre armazém e o cais, os documentos postos em audiência pública, notadamente a minuta do contrato de concessão, não preveem o tratamento jurídico que será dado a este instituto, muito menos a obrigatoriedade de respeito aos contratos atualmente vigentes. A respeito deste tema, pode-se destacar que o Tribunal de Contas da União já reconheceu a necessidade de respeito aos contratos vigentes pela autoridade portuária desestatizada ao examinar o processo de desestatização da CODESA (TC 029.883/2017-2): 78. No caso do TABR, a tarifa é fixada no Contrato de Concessão de Direito Real de Uso 59/2008, que tem vigência até outubro/2033. As condições contratadas, enquanto estiverem vigentes, devem ser respeitadas pela concessionária do porto. Somente com o término contratual que o TABR estará sujeito às tarifas fixadas pela vencedora do certame. Em respeito a esse entendimento do TCU, o Ministério de Infraestrutura previu, no Anexo 8 - Regras para transição de Barra do Riacho - do Leilão n.º 01/2022-PPI/PND-CODESA, a obrigatoriedade de a concessionária cumprir o contrato que a empresa (objeto da desestatização) possui com o TABR: a) Em relação às embarcações destinadas ao TABR, a Concessionária deverá seguir praticando os valores estabelecidos no Contrato n. 059/2002 enquanto este estiver vigente. Desta forma, em prestígio ao princípio da segurança jurídica, a obrigação de se dar máxima eficiência à exploração dos bens públicos que serão concedidos e observância ao entendimento já sufragado pelo TCU solicita-se a inclusão das seguintes disposições no Anexo 14. 1.2. O Código de Conduta a ser apresentado pela Concessionária também deverá atender as seguintes diretrizes mínimas quanto às negociações com Exploradores de Instalação Portuária que já ocupem áreas do Porto Organizado: [...] 1.2.3. A Concessionária deverá respeitar os contratos de passagem atualmente vigentes, os quais somente poderão ser renegociados quando do término do prazo originalmente fixado, aplicando-se as mesmas regras de negociação estabelecidas para os Exploradores de Instalação Portuária que já ocupam áreas do Porto Organizado.	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a sua contribuição não será acatada. Os contratos celebrados diretamente com a SPA permanecerão válidos e vinculantes entre as partes, ainda que o controle societário da SPA seja transferido a terceiros.
535	Anexo 14 da Minuta do Contrato - Diretrizes para Elaboração do Código de Conduta (Rev. 0)	Todo o documento.	A cláusula 13.1.1 estabelece que a assunção da posição contratual do Poder Concedente pela Concessionária se dará de forma imediata a partir da Data de Eficácia, momento este em que cessará qualquer relação entre o arrendatário e o Poder Concedente (item 2.2 do Anexo 7). O item 1.2.2 do Anexo 7 estabelece que a partir da Data de Eficácia (publicação no DOU do extrato do contrato de concessão) não caberá qualquer direito de regresso ou de reequilíbrio econômico-financeiro à Concessionária em face do Poder Concedente. Por outro lado, não existe no Anexo 7 qualquer informação acerca dos pedidos de equilíbrio econômico-financeiro ainda em andamento junto à ANTAQ e ao Poder Concedente, tampouco sobre a forma de sua resolução, situação esta extremamente delicada e que impõe o necessário detalhamento no Anexo 7 sobre a forma, prazo e condições para sua negociação junto à futura Concessionária. A cláusula 16.2.2 da minuta do contrato de concessão, por sua vez, prevê que a concessionária deverá, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, elaborar e apresentar Código de Conduta, que conterá as regras de caráter vinculativo para orientar as negociações com Exploradores de Instalação Portuária, código este que será aprovado previamente pelo Poder Concedente antes da sua aplicação às negociações com os exploradores portuários. Considerando a importância da existência de regras prévias que garantam aos arrendatários segurança jurídica quanto aos pedidos de equilíbrio ainda em curso, solicita-se a inclusão das seguintes previsões: Anexo 7: 1.2.2.1. Nas hipóteses em que o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro ainda esteja pendente de conclusão junto ao Poder Concedente e/ou Agência Reguladora, eventual deferimento do pleito posterior à assinatura do contrato de concessão será vinculante à Concessionária que deverá realizar a alteração do contrato de exploração portuária para reestabelecimento o equilíbrio da sua equação econômico-financeira. Anexo 14: 1.2. O Código de Conduta a ser apresentado pela Concessionária também deverá atender as seguintes diretrizes mínimas quanto às negociações com Exploradores de Instalação Portuária que já ocupem áreas do Porto Organizado: 1.2.1. O Código de Conduta deverá prever roteiro específico para as hipóteses em que estiver pendente de solução o equilíbrio econômico-financeiro pretérito dos contratos de arrendamento, incluindo, mas não se limitando, às formas, prazo e condições para restabelecimento desta equação entre Arrendatária e Concessionária. 1.2.2. O deferimento do pedido de reequilíbrio pelo Poder Concedente será vinculante e de observância obrigatória pela Concessionária.	A ANTAQ agradece sua contribuição e informa que as cláusulas do contrato que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico financeiro apresentados por titulares de contrato de arrendamento ou por Exploradores de Instalação Portuária serão reavaliadas de forma a melhor delimitar os riscos e responsabilidades entre as partes.
536	Sumário Executivo - Técnico Operacional SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	Esclarecemos que esta Prefeitura teve acesso ao Projeto Técnico do Túnel Santos- Guarujá realizado pela entidade "Vou de Túnel" através de reunião realizada nas dependências da Prefeitura Municipal de Guarujá, bem como através de apresentações realizadas no 1º Fórum Vou de Túnel de Mobilidade Urbana em 18/03/2022. Cientes de que o projeto ainda passará por ajustes até chegar a sua versão final, a Prefeitura de Guarujá propõe um projeto diferente ao exposto para equacionar os inevitáveis conflitos porto x cidade. Anexos enviados por e-mail.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.
537	Sumário Executivo - Técnico Operacional SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	Encontramos divergências entre valores dos Investimentos Obrigatórios presentes nos documentos de referência: - Documento: 03-Ato Justificatório V2 (Item 4.2.2. Página 08/48), - Documento: 48 Relatório de Avaliação Técnico-Operacional SPA-TOMO III_Rev0 (Item 7.2 do documento. Pág. 77 a 79) - Documento TOMO III - Anexo 7 - CAPEX Rev.G. - Documento: 03. CAPEX_Viaduto Outerinhos.pdf. - Documento: 42 TECOP001_RL-Relatório de Avaliação Técnico-Operacional SPA-TOMO II_Rev0. - Documento: 40 TECOP001_RL-Relatório de Avaliação Técnico-Operacional SPA-TOMO I_Rev0. Como serão conduzidas as variações de capex nas estimativas oficiais? Qual nível de detalhe dos projetos serão disponibilizados para que os pretendentes possam fazer suas próprias estimativas? São permitidos projetos alternativos?	A ANTAQ agradece a sua participação e informa que a versão final dos documentos trará os valores compatibilizados. Quanto ao risco de engenharia, conforme subcláusula 22.1.1 este encontra-se alocado ao concessionário. Os projetos e escopos considerados para as estimativas dos valores de implantação estão detalhados no relatório Técnico-Operacional, o que não impede que a Concessionária venha a identificar oportunidades de melhorias em projetos previamente a sua implantação.
538	Sumário Executivo - Técnico Operacional SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	Como devem ser considerados os processos de arrendamento em andamento que estão previstos para esse ano, especialmente STS 10, STS11, STS 53 e incorporação do T-31 pela Fibria?	A ANTAQ agradece a sua participação. Os contratos de arrendamento vigentes até o início da concessão serão tratados no âmbito do processo de transição dos mesmos do poder público para o concessionário, conforme disposto no Anexo 6 – Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso de Área. A contratação de novas áreas seguirá o disposto na Cláusula 15 do Contrato de Concessão.

539	Sumário Executivo - Técnico Operacional SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	Foi mencionado nos documentos que o novo PDO será para receber material oriundo do aprofundamento do canal de navegação previsto por fases e a dragagem de manutenção. Considerando que os TUPs precisam manter seus berços, bem como aprofundar / expandir novas áreas, como ficarão os TUPs em relação as suas necessidades de uso do PDO existente e de eventual nova área de disposição? Os volumes dos TUSs já estão considerados? Recomendamos que seja explícito que o novo Concessionário será obrigado a considerar os volumes a serem dragados pelos TUPs no polígono de disposição oceânica, desde que atendidas as exigências de qualidade dos sedimentos. Considerando que não é ambientalmente possível que cada TUP tenha sua própria área de disposição oceânica, recomendamos que essa provisão fique expressa nas condições do edital. Os documentos de referência são: '- Documento: 03-Ato Justificatório V2 (Item 4.2.2. Página 08/48), - Documento: 48 Relatório de Avaliação Técnico-Operacional SPA-TOMO III_Rev0 (Item 7.2 do documento. Pág. 77 a 79), - Documento TOMO III - Anexo 7 - CAPEX Rev.G . - Documento: 03.CAPEX_Viaduto Outeirinhos.pdf - Documento: "42 TECOP001_RL-Relatório de Avaliação Técnico-Operacional SPA-TOMO II_Rev0" - Documento: "40 TECOP001_RL-Relatório de Avaliação Técnico-Operacional SPA-TOMO I_Rev0" - TECOP001 - TOMO III Etapa: 01 - Fase 01 Revisão E	A ANTAQ agradece a sua participação. A condição de suporte do PDO atende as dragagens de manutenção dos berços e canal de acesso, bem como a capacidade de dragagem de implantação dos terminais já autorizados. Na condição futura, conforme indicado no item 4.4 do Relatório de Avaliação Socioambiental, a disposição da quantidade de sedimentos proveniente do aprofundamento irá demandar estudos específicos de capacidade de suporte do atual PDO, com indicação de que haverá necessidade de licenciamento de nova área de deposição oceânica. Estes estudos poderão estar integrados com o licenciamento ambiental de dragagem de aprofundamento.
540	Sumário Executivo - Técnico Operacional SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	Qual é a obrigação da Concessionária sobre aumento de capacidade do PDO? De quem será a obrigação de licenciamento de um novo PDO? Como está o termo de referência para os estudos? E se houver identificação de material contaminado nas dragagens de aprofundamento ou no trecho V? Como fica a responsabilidade da Concessionária nesse sentido? Os documentos de referência são: '- Documento: 03-Ato Justificatório V2 (Item 4.2.2. Página 08/48), - Documento: 48 Relatório de Avaliação Técnico-Operacional SPA-TOMO III_Rev0 (Item 7.2 do documento. Pág. 77 a 79), - Documento TOMO III - Anexo 7 - CAPEX Rev.G . - Documento: 03.CAPEX_Viaduto Outeirinhos.pdf - Documento: "42 TECOP001_RL-Relatório de Avaliação Técnico-Operacional SPA-TOMO II_Rev0" - Documento: "40 TECOP001_RL-Relatório de Avaliação Técnico-Operacional SPA-TOMO I_Rev0" - TECOP001 - TOMO III Etapa: 01 - Fase 01 Revisão E	A ANTAQ agradece a sua participação. A condição de suporte do PDO atende as dragagens de manutenção dos berços e canal de acesso, bem como a capacidade de dragagem de implantação dos terminais já autorizados. Na condição futura, conforme indicado no item 4.4 do Relatório de Avaliação Socioambiental, a disposição da quantidade de sedimentos proveniente do aprofundamento irá demandar estudos específicos de capacidade de suporte do atual PDO, com indicação de que haverá necessidade de licenciamento de nova área de deposição oceânica. Estes estudos poderão estar integrados com o licenciamento ambiental de dragagem de aprofundamento.
541	Sumário Executivo - Técnico Operacional SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	Não está claro na documentação o cenário de eventual erro dos valores estimados nos "Investimentos Obrigatórios". Quais seriam as condições de equilíbrio financeiro, caso sejam constatados erros nas estimativas ou atrasos na implantação dos projetos em decorrência de informações insuficientes?	A ANTAQ agradece a sua participação. Conforme subcláusula 21.1.1, o risco de engenharia é alocado ao concessionário. O Anexo 1 ao Contrato de Concessão - Plano de Exploração Portuária apresenta a descrição dos projetos a serem implantados e os projetos referenciais estão detalhados no relatório Técnico-Operacional. Os interessados deverão realizar suas próprias estimativas para dimensionamento das obrigações contratuais.
542	Sumário Executivo - Técnico Operacional SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	De quem será a responsabilidade pelo aumento da capacidade de energia para atender às futuras instalações e expansões portuárias? E demais itens como água, tratamento de esgoto, dentre outros? Como está a capacidade do sistema de fornecimento de água e tratamento de esgoto do Porto? Vai haver capacidade para atender à demanda crescente? Como fica se houver necessidade de atendimento pela CPFL/SABESP?	A ANTAQ agradece a sua participação e esclarece que será facultada à Concessionária a manutenção da operacionalização dos ativos de saneamento básico e de distribuição de energia elétrica em área interna ao porto, com geração de potencial receitas acessórias mas observado o direito de acesso para prestação desses serviços por concessionárias originárias. A Concessionária poderá optar por manter a operação, diretamente ou mediante contratação de terceiros, pactuando livremente com os Usuários a prestação dos serviços de fornecimento, bem como optar por desativar, alienar, desmobilizar ou doar estes ativos aos entes titulares do serviço público de saneamento na região e dar destinação diversa às áreas onde estão instalados.
543	Sumário Executivo - Técnico Operacional SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	De acordo com as informações constantes do site da SPA, o último andamento do Chamamento Público data de 01/02/2022, informando, via Comunicado Relevante, a prorrogação de prazo até 18/02/2022 para que a proponente Bureau da Engenharia apresentasse os estudos técnicos. Na data atual, pode-se considerar encerrado o processo de recebimento de estudos? Qual o status das análises que se farão (ou que já tenham sido feitas) sobre os estudos doados? Esses estudos já foram submetidos ao PPI?	A ANTAQ agradece sua participação e informa que a Santos Port Authority - SPA, responsável pelo Chamamento Público em questão, já recebeu e compartilhou a documentação recebida no âmbito do referido Chamamento e comunicou de seu encerramento.
544	Sumário Executivo - Técnico Operacional SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	x. Considerando que o pleito de substituição de área apresentado pela Santos Port Authority resultaria na transferência desta empresa Consultante para a região do Valongo. Considerando que existe um histórico de problemas ambientais e problemas relacionados ao patrimônio histórico nesta região. Considerando que o Relatório de Avaliação Técnico-Operacional indica na tabela 16 o resumo dos futuros investimentos no porto de Santos. Ademais, considerando que a tabela 84 apresenta um resumo dos orçamentos referentes aos investimentos obrigatórios de ampliação de capacidade, melhorias e recuperação das infraestruturas a serem exigidas da Concessionária, sendo está previsto na modelagem econômica-financeira o investimento na revitalização da área do Valongo. A presente contribuição tem por objetivo confirmar a perspectiva presente no Relatório de Avaliação Técnico-Operacional, que traz a relação dos investimentos obrigatórios do futuro concessionário, de que a região do Valongo deverá ser recebida revitalizada, ou seja, pronta e sem quaisquer ônus decorrente da atuação passada da Santos Port Authority, inclusive, com as licenças necessárias para o início da implantação de um terminal de passageiros nesta região. Esta análise dos documentos da audiência pública se mostra correta? (Relatório de Avaliação Técnico Operacional SPA - TOMO II) O Tomo II do Relatório de Avaliação Técnica e Operacional apresenta a descrição do tópico de investimento obrigatório relacionado Revitalização do Valongo. Nele está descrita a obrigação do futuro concessionário ficar responsável pela restauração dos armazéns presentes nesta região. Da mesma forma, se encontra a informação de que em 2018 a Companhia Docas do Estado de São Paulo (atual SPA) e o Ministério Público do Estado de São Paulo firmaram um termo de ajustamento de conduta - TAC. Em pesquisa realizada sobre o tema, se verifica que esta discussão surge no âmbito do inquérito civil nº 14.0426.000044/2010-5, no qual se encontra prevista a aplicação de uma multa diária no valor de R\$ 5 mil reais pelo não cumprimento das obrigações de restauração dos armazéns. Considerando a condição destacada acima, serve a presente contribuição para questionar qual a situação atual do Termo de Ajustamento de Conduta? Havendo o descumprimento das obrigações estabelecidas, qual o valor atual da multa estabelecida pelo Ministério Público do Estado de São Paulo? Caso não seja resolvida esta questão até a assinatura do futuro contrato de concessão, pergunta-se: o futuro concessionário deverá arcar, também, com o valor da multa aplicada? (Relatório de Avaliação Técnico Operacional SPA - TOMO II) Considerando a exigência de licenciamento para o investimento obrigatório do Porto Valongo. Considerando o risco de impactos urbanos e de proteção ambiental adequada. Considerando a inexistência no edital e seus anexos de dispositivo prevendo adequadamente estas questões, propomos que, na minuta de contrato de concessão, referente aos itens 10.5, 16.3, 16.3.5, 16.3.16, 16.3.26, 16.4.1, 21.1.4 e segs., e 21.1.9, 21.1.21 e 21.2.27, assim como dentre as justificativas de relatórios e estudos, sejam incluídas as exigências à futura concessionária do porto organizado de Santos de: a) Obter modificação da licença ambiental LO 1382/17 para incluir as operações de passageiros no Valongo; b) Proporcionar os estudos de impacto ambiental necessários, conforme exigências da agência ambiental competente; c) proporcionar o EIV e obter a respectiva autorização perante o poder público municipal; d) obter as autorizações necessárias envolvendo a proteção ao patrimônio cultural; e e) absorver as estruturas e organizações da SPA necessárias à correta fiscalização e monitoramento das situações ambientais pertinentes. (Relatório de Avaliação Técnico Operacional SPA - TOMO II) Considerando a discussão e formalização de áreas do Terminal de Passageiros, solicitada pela SPA, sugerimos que conste das obrigações do Concessionário para o VALONGO de fazer todos os investimentos necessários que superarem do VPL do CONCAIS, isto é, o valor dos investimentos que superar o previsto no contrato de arrendamento do CONCAIS. (Relatório de Avaliação Técnico Operacional SPA - TOMO II)	A ANTAQ agradece a sua participação e apresenta as seguintes considerações: i) A região do Valongo não apresenta qualquer irregularidade ambiental atualmente conhecida, mas caso sejam verificados eventuais passivos ambientais, resultado de processo de investigação dentro do período de 12 meses estabelecido na subcláusula 21.5, tal risco será alocado ao Poder Concedente. Quanto à obtenção do licenciamento ambiental para instalação e operação do novo terminal em questão, este será de inteira e total responsabilidade do empreendimento. ii) O Termo de Compromisso Preliminar de Ajustamento de Conduta em questão não foi objeto de análise tampouco aprovação pelas áreas e alçadas competentes da Autoridade Portuária, motivo pelo qual a SPA não reconhece a sua validade e ajuizou ação cautelar para sustar os seus efeitos, sendo que atualmente há composição entre a SPA e o Ministério Público do Estado de São Paulo para a novação dos termos do compromisso, com apoio da Prefeitura do Município de Santos, a fim de adequá-lo ao planejamento portuário e fomento da atividade comercial e turística do Centro Histórico do Município de Santos. Portanto, não há valores de multa impostos à SPA. A ANTAQ esclarece ainda que caso as tratativas não obtenham alinhamento em prazo cabível à desestatização do Porto de Santos, eventuais passivos resultado deste processo serão risco do Poder Concedente, conforme apresentado na matriz de riscos contida na minuta do contrato de concessão publicada. iii) O processo para a obtenção do licenciamento ambiental, bem como das demais eventuais condições ou obrigações, são inteiramente de responsabilidade do empreendimento, assim como previsto nos atuais contratos de arrendamento portuário. Neste caso em específico, de fato há a necessidade de intervenção da Autoridade Portuária para a obtenção das autorizações necessárias envolvendo a proteção ao patrimônio histórico-cultural, caso a situação não seja resolvido previamente ao processo de desestatização, portanto a contribuição será parcialmente acatada. iv) A quantia do aporte que viabiliza o empreendimento será estabelecida com base no projeto conceitual definido pelo Poder Concedente, em acordo com demais interessados, e será imutável, não representando riscos para a saúde financeira do modelo determinado para a concessão do Porto.
545	Sumário Executivo - Técnico Operacional SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	No Ato Justificatório e na Tabela 19 do Sumário Executivo-Técnico Operacional da SPA, que levou os documentos do futuro procedimento licitatório de desestatização da SPA à consulta pública, consta uma lista de Investimentos Obrigatórios a serem realizados pela futura Concessionária. No mesmo documento consta o custo aproximado de licenciamento ambiental também previsto no Sumário Executivo Socioambiental-Edital Desestatização. No estágio em que se encontram os estudos relativos ao túnel, onde podemos acessar os subsídios para estas estimativas de valores e prazos? Julgamos importante acessar esses fundamentos (sobretudo aqueles relacionados ao CAPEX), uma vez que, entre as obrigações da Concessionária do Porto, está o dever de constituir subsidiária integral na forma de sociedade por ações denominada Túnel S.A., subscrevendo o valor de R\$ 2.988.167.356,00 (dois bilhões novecentos e oitenta e oito milhões cento e sessenta e sete mil trezentos e cinquenta e seis reais) a título de capital social. Se o investimento total previsto é de R\$ 3,5 bilhões, qual a modelagem pensada para a consecução da implantação total e da operação do túnel?	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.
546	Sumário Executivo - Estudo de Mercado - SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	A projeção da movimentação máxima de contêineres em 2060, tendo Santos como um hub port, é de 14,2 milhões de TEUS. Considero que a adoção desse teto (pois é o cenário superior) representa um grave equívoco estratégico. Esse volume teto é igual ao hoje veiculado por Roterdã, porto estuarino como Santos e apenas na 10a. posição no ranking internacional. Se levarmos 40 anos (!!) para atingir esse volume no maior porto brasileiro será asfixiante para o desenvolvimento do país. Tão cedo o Brasil não estará inserido na rota dos grandes navios porta-contêineres, com todos os prejuízos decorrentes. Santos deve ser parte essencial de um projeto nacional de desenvolvimento muito mais ambicioso. Lembremos, apenas para contrastar, que Santos tem 130 anos enquanto o porto de Dubai, inaugurado em 1980, já está empatando com Roterdã.	A ANTAQ agradece a participação. Em primeiro lugar é importante esclarecer que o valor de movimentação indicado é resultado do estudo de mercado referencial, não devendo ser lido como um teto para a movimentação portuária, uma vez que os riscos de mercado são alocados ao concessionário, conforme subcláusula 21.1.24. Isto significa que a concessionária apropria-se de cenários superiores e suporta as consequências de cenários inferiores de demanda. Ou seja, os estudos de demanda desenvolvidos são referenciais para a valoração da concessão não se postando como vinculante às partes. A projeção de demanda de contêineres e sua metodologia é descrita no capítulo 3.2 'Contêineres' do Relatório de Mercado e leva em consideração (i) variáveis macroeconômicas, (ii) comportamento do volume dos gateway cheios, (iii) proporção de volume de vazios e (iv) inbalance entre importação e exportação. Os valores finais de movimentação estimados são condizentes com as metodologias adotadas pelos instrumentos de planejamento logísticos nacionais, no qual a projeção da movimentação se dá pela adoção de curvas de crescimento econômico (nesta concessão utiliza-se os parâmetros referenciais do relatório Focus do Bacen, a curva da OCDE e a projeção Santander de PIB).
549	Sumário Executivo - Socioambiental-SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	Considerando que o site do PPI informa que o projeto do Túnel já tem sua Licença Prévia emitida em 2014, por favor, esclarecer a estratégia para aproveitamento deste ato licenciador considerando o decurso do prazo desde a sua emissão e as alterações de traçado já informadas. Por favor também esclarecer como a utilização desta Licença Prévia conversa com a previsão de R\$ 3,3 milhões para elaboração de EIA/RIMA. Pressupõe-se, então, a necessidade de nova Licença Prévia? Se sim, a quem caberá esta obrigação/risco?	A ANTAQ agradece a sua participação. Não foi considerado o aproveitamento da Licença Prévia emitida em 2014, que atualmente se encontra sem validade. Nesse contexto, foi admitido um novo processo de licenciamento para a obra do túnel.
550	Sumário Executivo - Socioambiental-SPA (Rev. 0)	Todo o documento.	O reassentamento da Comunidade da Prainha é considerado um passivo social com grande possibilidade de possuir passivos ambientais no local. Ainda, tem-se que para o Complexo da Prainha é prevista a remoção de 1.300 famílias e a disponibilização de área estimada em 244.701m ² para expansão portuária. De quem é a responsabilidade pela realocação dessas famílias? Para onde as famílias serão relocadas? Qual a previsão de finalização de obras para recebimento dessas famílias? Dos valores apresentados, qual será o custo da Prefeitura do Guarujá e qual será a extensão do seu compromisso? Favor esclarecer qual será a responsabilidade do novo arrendatário em relação a garantia da disponibilização de área estimada em 244.701 m ² para expansão portuária. Favor disponibilizar diagnóstico atualizado dessa comunidade, se houver.	A ANTAQ agradece a sua participação. A responsabilidade da Concessionária será a de repassar recursos à Prefeitura, conforme o Convênio que for assinado entre o Concessionário e a Prefeitura. A execução das obras e relocação das famílias será da Prefeitura de Guarujá, conforme estará previsto no Convênio.As bases para este convênio são descritas no documento "SCA_001_RL-Relatório de Avaliação Socioambiental" , Capítulo 5 "Passivos Ambientais".

551	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	<p>Ressalta-se que o peso das atividades de dragagem nas Concessões do Porto de Santos/SP é bastante expressivo, tanto em termos de CAPEX quanto de OPEX. Os equipamentos de dragagem das maiores empresas multinacionais presentes no Brasil são importados, portanto os principais componentes de custo estão atrelados a moeda estrangeira (USD ou EURO), por exemplo: I. Depreciação e seguro dos equipamentos; II. Tripulação da embarcação composta predominantemente por estrangeiros; III. Custos de importação (EUR/Semana) que dependem diretamente do valor residual dos equipamentos; IV. Custos administrativos não locais ligados à sede da empresa (estrangeira) V. Parte substancial da equipe do projeto formada por estrangeiros (altíssima qualificacao); VI. Os preços dos combustíveis nos portos brasileiros são cotados em USD/MT diariamente e, portanto, são diretamente influenciados pela variação cambial entre o real e o dólar. O percentual dos custos de combustível em relação aos custos totais do projeto varia entre 15-30%, dependendo do escopo de trabalho e equipamentos utilizados. Como o modelo de receita da concessionária é totalmente baseado em BRL, e grande parte de seus custos são baseados em EURO/USD, o impacto direto das variações cambiais do USD e do EURO com o BRL se mostram muito significativos. Isso é considerado um grande risco por investidores e instituições financeiras, impactando negativamente a viabilidade e bancabilidade do projeto e a atratividade geral do ativo, caso não seja devidamente mitigado. Além disso, deve-se notar que seria benéfico para as empresas de navegação que utilizam o canal de acesso aquaviário se as tarifas fossem ajustadas com base na taxa de câmbio com o dólar ou o euro, uma vez que suas taxas de frete também são baseadas em dólares/EUR. Em vista do exposto, propoe-se que as tarifas portuárias relacionadas ao canal de acesso sejam indexadas semestralmente para refletir as escaladas de preços em USD ou EURO. Uma fórmula de ajuste proposta para as tarifas portuárias seria: (considerando que a formula nao pode ser inserida neste formulario, informa-se que a mesma foi encaminhada por e-mail)</p>	<p>A Antaq agradece sua participação e informa que apesar da maior parte do custos do canal de acesso serem atrelados a moeda estrangeira, com impacto significativo no curto prazo, em se tratando de contratos de longo prazo, como a concessão do porto organizado de Santos/SP, esse risco se dilui ao longo do tempo, não apresentando impacto significativo em virtude da variação do câmbio. Outra forma que o concessionário tem para se proteger dessa variação seria a contratação de seguro contra o risco cambial. Além disso, é previsto no anexo 3 da minuta do contrato de concessão o Fator Y, composto por uma cesta de indicadores, dentre os quais está o IGPM, que possui maior correlação com a variação cambial.</p>
552	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	<p>As tarifas portuárias (constituídas conjuntamente pelas Tabelas I, II e III) são atualmente o principal gerador de receita do SPA e estão diretamente ligadas à geração de tráfego no porto e aos volumes de carga movimentados. A expectativa é que tanto o tráfego quanto os volumes cresçam durante o prazo da concessão, em linha com os padrões históricos de crescimento. Como tal, esta componente de receita está consolidada para o futuro concessionário. No entanto, observa-se uma redução substancial do teto tarifário médio obrigatório de mais de 40%, a ser adotada no início da concessão. Naturalmente uma redução dessa magnitude terá um forte impacto negativo imediato nas receitas da Autoridade Portuária. As receitas patrimoniais, por outro lado, de acordo com os parâmetros do estudo, deverão ganhar importância cada vez mais significativa nas receitas da concessionária, sendo que essas previsões se assentam em 2 grandes pressupostos: I. A concessionária poderá renegociar os termos de todos os contratos atuais (arrendamentos, cessões, contratos de passagem, etc) e conseguir obter condições substancialmente melhores durante o prazo da concessão. Isso se baseou no sucesso dos processos recentes de licitação para novos contratos (STS13, STS13A, STS20, STS14, STS14A e STS08A(e nos resultados esperados para as novas áreas (STS08, STS10 e STS11). Se faz muito relevante analisar o caráter simplista dessa metodologia que por inferência estatística considerou os termos desses contratos poderiam ser extrapolados na proporção de 1 para 1 para todos os mais de 30 outros contratos ainda a serem negociados durante o prazo da concessão. Ressalte-se que nos contratos públicos, não há uma negociação real, e sim uma imposição de valores e cláusulas, que devem ser integralmente aceitos, inexistindo de forma absoluta qualquer tipo de negociação estratégica entre as partes, que possam, por exemplo, trazer benefícios (investimentos, exploração de novas cargas, etc) ou receitas adicionais em outros aspectos ligados ao terminal. Nesse sentido, importa salientar que a negociação de novos contratos terá de ser efetuada num ambiente competitivo que visa criar condições de igualdade entre todos os arrendatários ativos no Porto de Santos. Como tal, espera-se que as negociações enfrentem uma alta resistência, em especial quando se leva em conta os valores de referência inseridos nos estudos. II. Desenvolver novas áreas greenfield de Bagres e Caneu: estima-se que cerca de 100% desta área será desenvolvida durante o prazo da concessão, de modo que a previsão de receitas conceitual esta alocada já a partir do ano de 2033, marco esse que pode não ser alcançado dado a ausência de projetos maduros para a área, assim como incertezas em relação ao processo de licenciamento Ambiental da área. A combinação de uma diminuição obrigatória das receitas de tarifas portuárias, por um lado, e aumentos incertos e conceituais das receitas patrimoniais futuras, por outro, cria um desequilíbrio na avaliação do business case. Um nível mais alto de incerteza sobre o perfil de receitas futuras terá um impacto negativo severo na bancabilidade do projeto e tornará difícil para o concessionário obter os fundos necessários (tanto patrimônio quanto dívida). Recomenda-se, portanto: a) limitar as reduções tarifárias obrigatórias e, como tal, nivelar o nível de receitas para as apuradas atualmente. b) inserir ao processo licitatório outros parâmetros de escolha do licitante vencedor, em combinação com o valor da outorga ofertada, tais como % de redução tarifária, a partir dos níveis atuais. c) Alterar a metodologia de precificação das projeções de receitas patrimoniais para níveis mais realistas, que permitam efetivamente ao concessionário buscar as alternativas mais eficientes e econômicas para o Porto de Santos.</p>	<p>Os valores resultantes de processos competitivos são considerados boas referências em relação aos valores de mercado das áreas operacionais do porto organizado, uma vez que contém sinais de preços de agentes relevantes do setor. Ainda que na celebração de contratos com o Poder Concedente não ocorra uma negociação e que os contratos contenham as previsões dos seus encargos pré-definidos nos editais, a dinâmica de competição pelo contrato nos leilões, com existência de interessados e de lances apresentados em valores superiores aos estimados originalmente devem ser considerados na análise de potencial de receitas patrimoniais futuras com áreas operacionais do porto organizado.</p>
553	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	<p>O risco associado aos fluxos de caixa gerados pelas tarifas portuárias é muito inferior àquele associado às receitas patrimoniais. Ora, basta notar que, para que um investidor capture valor com a concessão pelo viés da tarifa bastaria apenas que o crescimento superasse 1,5% a.a. algo palatável para um operador de infraestruturas. Já no caso das receitas patrimoniais, o upside depende de um risco de renegociação contratual, cuja difícil mensuração tem potencial de diminuir o interesse pelo ativo. O modelo representa, portanto, uma incerteza significativa que certamente ocasionará em redução de interesse no certame. Desta forma são sugeridas as seguintes alternativas: 1. Menor redução de tarifas: Na versão atual, aloca-se cerca de 30% das despesas indiretas para o centro de lucro da receita patrimonial. Sugere-se uma apropriação de despesas mais modestas. 2. Aumento da taxa de desconto patrimonial: tal alteração refletiria o maior risco associados a renegociações contratual, reduzindo a outorga fixa no modelo.</p>	<p>Os contratos para exploração das áreas são firmados com prazos longos e com condições firmes de pagamento de parcelas periódicas. Do total das receitas patrimoniais estimadas para os dez anos iniciais, 80% são relativas a contratos atualmente existentes ou com leilões já realizados. Por outro lado as tarifas portuárias incidem sobre volumes efetivamente movimentados e, por esse motivo, estão expostas aos riscos de oscilações de mercado.</p>
554	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	<p>Fluxos precisam estar em mesma base: O memorial de cálculo, na aba Maximização_Patrimonial, deve ser revisado, em especial nas colunas X e Y. A preocupação aqui é que os fluxos de arrendamento, capex e outorga não estejam em mesma base, conforme descrito abaixo: 1. Parece que fluxos mensalizados de capex e outorga (Coluna X e Y) não estão sendo considerados em mesma periodicidade que os arrendamentos anuais (Colunas Z e AA). Ao considerar fluxos mensais como se fossem anuais, o modelo parece estar subestimando tanto a outorga como o capex em suas tarifas. 2. Nos modelos de arrendamento portuário, que geram os valores de arrendamento utilizados na amostra, têm-se como convenção que os fluxos ocorrem no início do período. Portanto, para que todos os fluxos estejam em mesma base temporal, sugere-se que a fórmula de PMT seja a seguinte $PMT(9,38\%;N;-PV;;1)$ e não $PMT(9,38\%;N;-PV;;0)$ 3. Ainda sobre a fórmula de PMT, nota-se que os arrendamentos são derivados do valor presente dos fluxos de caixa dos terminais. Da mesma forma, para assegurar que todos os fluxos estejam em mesma base temporal, também é necessário considerar os valores de capex e outorga em termos de valor presente. Atualmente, o modelo considera os valores nominais para outorga e capex, superestimando-os frente ao arrendamento.</p>	<p>A ANTAQ agradece a contribuição. A projeção de receita patrimonial, oriunda dos arrendamentos, foi feita pelo estudo de mercado já considerando o fluxo estabelecido nos contratos, não carecendo, portanto, reavaliação. O modelo trabalha com fluxos mensais cuja anualização é feita somente para fins de leitura, contudo os cálculos são mensais, respeitando-se o momento em que ocorrem receitas, custos e investimentos dentro do ano. O modelo faz os cálculos considerando inflação projetada (nominal) a fim de avaliar os impactos financeiros no valor presente do fluxo de caixa, conforme justificado no item 7.1.2 do relatório de avaliação econômico financeira.</p>
555	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	<p>Limitações da metodologia amostral: É recomendada a revisão da metodologia para endereçar as seguintes limitações/distorções: 1. A utilização dos arrendamentos de celulose como um proxy para contêineres fragiliza a metodologia, dada a disparidade operacional desses dois tipos de terminais. 2. A metodologia considera que haverá intensidade relativa igual ou superior de investimentos em terminais existentes. Tal premissa parece incoerente com o restante do modelo, onde é assumido que Bagres e Caneu serão responsáveis por 100% do aumento de capacidade. Portanto, parece mais plausível que o capex relativo de terminais existentes será menor, e não maior, que o histórico. Ademais, também é recomendada nova avaliação para o memorial de cálculo referente ao capex relativo na coluna AE e AF. Observa-se que, no caso do capex relativo ser inferior à média, desconta-se a média ao invés do histórico do terminal. Contudo, ao invés de se aplicar o desconto considerando a totalidade dos fluxos $[(Capex + Outorga + Arrendamento) * (1 - \%Capex \text{ médio})]$ o valor base já é o descontado $[(Outorga + Arrendamento) * (1 - \%Capex \text{ médio})]$. Na prática, essa metodologia estaria assumindo investimentos, para esses terminais, acima da média geral. 3. Ao considerar a outorga para terminais licitados, mas não para terminais não licitados, a metodologia subestima o valor dos novos terminais. 4. A metodologia considerou apenas terminais de alta densidade espacial. Consequentemente, quando a premissa de arrendamento fixo por m² é utilizado em terminais de baixa densidade, como é o caso do TGG, o arrendamento fixo torna-se injustificavelmente alto. No caso do TGG, apenas a parcela fixa seria de R\$ 183 milhões, 12 vezes mais que o patamar atual e quase ¼ de seu faturamento.</p>	<p>A ANTAQ agradece a participação e informa que os estudos serão atualizados e passarão a incorporar premissas adicionais, tais como:</p> <p>(a) utilização de referência da licitação do STS10 para contêineres, não mais valendo-se da similaridade com as áreas de celulose;</p> <p>(b) revisão da fórmula para considerar corretamente o efeito citado;</p> <p>Por outro lado, não é possível estimar o valor de outorga a ser ofertado para os processos não finalizados. A valoração da outorga diz respeito à condições mercadológicas à época, estratégia logística e comercial dos players participantes, sinergias com outros ativos do ofertante, entre outros, não sendo possível estimar tais condições a priori. O processo licitatório promovido atualmente que o poder concedente em áreas portuárias visa justamente reduzir à assimetria dessas informações entre quem elabora o Estudo, o ente Público, e o mercado, sendo a outorga o resultante desse processo.</p> <p>Por fim, informa-se que serão avaliados os efeitos gerados em casos específicos como o do TGG e propostos ajustes para evitar distorções, reduzindo principalmente o custo fixo do ativo em específico.</p>
556	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	<p>Sugere-se que seja feita uma modelagem paramétrica para valorar todos os contratos de arrendamento. Essa metodologia estimaria fluxos de caixa para cada um dos terminais, sendo as tarifas contratuais dimensionadas para zerar o valor descontado daquele fluxo em 25 anos.</p>	<p>A metodologia paramétrica sugerida, estimando os fluxos de caixa futuros dos terminais para a aferição da receita patrimonial foi considerada, mas descartada pelos seguintes motivos: (i) a projeção dos fluxos do terminal não captura os valores de cadeia, mas sim tão somente os ganhos da atividade do terminal per se, subestimando o valor enchergado na relação privado-privado, (ii) impossibilidade de previsão da vocação de carga para todas as áreas, (iii) não percepção do valor de outorga pago pelos arrendamentos públicos e (iv) impossibilidade da extrapolação para a adequação dos terminais e investimentos necessários ao longo do tempo que são casuísticos. Sendo assim a modelagem adotada parte da captura do valor de outorga ofertado e extrapola a ótica pública de licitação (na qual o ativo é modelado pela sua capacidade de gerar receitas com o ativo em si, sem poder se apropriar de valores enxergados na cadeia ou estratégicos para os players interessados no certame) e reduz a assimetria de informações entre o ente público e o privado, deixando que o mercado oferte no momento do leilão valores estratégicos enxergados no ativo. Isto, pois em uma negociação privado-privado tal assimetria de informações é reduzida, imaginando-se que o Concessionário terá capacidade de precificar o ativo pelo seu valor global, observando alternativas envolvidas, alavancagem para realização de obras, e outras razões que possam aumentar o valor enxergado pelo ativo.</p> <p>A consideração desses fatores na modelagem desta desestatização visa a correta precificação do ativo público, no caso a SPA, não causando danos ao erário em uma eventual subprecificação dado que utiliza dos históricos resultados das concessões realizadas no porto e incorporando os valores percebidos em cada um dos leilões, proporcionalmente a cada tipo de carga e condição do terreno no momento da assunção do contrato.</p>

557	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	O cálculo do imposto de renda/contribuição social está sendo direto sobre o LAIR, aplicando a alíquota de 34% - ver na guia DFs linha 44. 1. O correto é projetar separadamente o diferimento de impostos e o lucro tributável e sobre esse aplicar os 34%, da forma que está, gera diferenças, principalmente em função das despesas não dedutíveis do portus, entre outras.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que não estão projetadas despesas não dedutíveis na estrutura de custeio da Concessionária. Com relação às despesas com Portus, os pagamentos futuros estão provisionados no Balanço Patrimonial (portanto não impactam no LAIR) e não foi considerado na nova estrutura de encargos da folha de pagamento plano de pensão para os funcionários. O diferimento considerado de IRPJ/CSLL foi aquele razão dos créditos tributários existentes.
558	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	O cálculo do aproveitamento dos impostos diferidos está sendo realizado de forma equivocada - ver na guia DFs linha 64. 1. O correto é aproveitar a base negativa e o prejuízo fiscal em 30% do lucro tributável, reduzindo o valor dos impostos a pagar. 2. E, recalculando mês a mês as bases de provisões e compensações de bases negativas para poder obter o saldo dos impostos diferidos. 3. Veja que ao longo do tempo o saldo dos impostos diferidos (linha 64) vai reduzindo e chegando a zero. Assim, seria como nos anos futuros não tivesse mais nenhum saldo de provisão.	A ANTAQ esclarece que o efeito dos créditos tributários está sendo considerado na linha do fluxo de caixa "Variação de Outras Contas de Ativos e Passivos" (Anexo I Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1). A realização desses créditos tributários segue a regra exposta na presente contribuição, conforme apresentado no item 7.1.13 do Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1. Destaca-se ainda que no DRE (Anexo I) a linha de IRPJ/CSLL já informa que exclui o diferimento.
559	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	O modelo zera o saldo de Outros Passivos contra o caixa - veja na guia DFs célula AJ78; 1. Peça levantar premissas desse zeramento contra caixa, uma vez que no saldo de outros passivos contém os valores dos cálculos atuariais (que tem saída de caixa a longo prazo, conforme tábua de vida utilizada como premissa nos cálculos atuariais, entre outras) e as receitas diferidas, que não envolvem caixa. 2. Zeram, também, as contingências trabalhistas e cíveis, em conjunto com os depósitos judiciais, o que em curso normal não zeraria em tão curto prazo. 3. Ainda sobre impostos diferidos: Com o ajuste descrito no item acima, deveriam ter zerado, também, toda a parte do saldo dos impostos diferidos referente às provisões trabalhistas e cíveis, que são valores relevantes, e isso não está acontecendo nas projeções.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que os critérios para realização e amortização do Equivalente de Dívida (do qual faz parte a conta de Outros Passivos) encontram-se descritos no item 7.1.13 do Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1. Recapitulando-se os critérios ali expostos, o equivalente de dívida foi segregado em subcontas para as quais se adotou critérios diferentes de realização/amortização, enquanto para as demais contas assumiu-se a sua dedução contra o caixa na liquidação da operação, como devidamente identificado pelo autor da contribuição. Ainda que seja sabido que na prática a maior parte desses ativos e passivos não se comportará da forma projetada, essa é uma premissa comum para avaliação financeira de empresas, em razão das incertezas inerentes às contingências pré-existentes.
560	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	AFACâ€™s - a projeção está zerando o saldo total em 2022, contra o caixa. 1. Importante destacar que em Ago/2021 foi integralizado ao capital a maior parte do saldo, portanto, sem efeito caixa.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que, o item 7.1.15 ("Mutações do Patrimônio Líquido pré-Desestatização") do Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1 aponta os critérios são apontados tais movimentos que estão sendo tratados junto à diretoria da SPA para que sejam realizados.
561	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	Caixa atual da SPA 1. O Sumário Executivo da Modelagem Econômico-financeira prevê a possibilidade de direcionamento do caixa de maneira ampla, sem determinar de fato o que será determinado para composição final do modelo. 2. Sugere-se que seja previsto a distribuição do excedente de caixa de maneira prévia ao ato de desestatização, mantendo somente aquele necessário para operacionalização da companhia no intervalo da composição de capital da Concessionária, com ajuste respectivo na outorga.	A ANTAQ agradece sua participação e informa que a definição da distribuição do excedente de caixa será apresentada em audiência pública para venda da SPA a ser realizada pelo BNDES em momento posterior.
562	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	Contribuição: Corrigir inconsistências encontradas no modelo referentes a evolução do ano atual para o 1º ano da concessão, pois não encontramos a alegada redução tarifária de 20%. Justificativa: Evolução dos valores médios (R\$/ton): TABELA ANO 1 ANO 15 ANO 35 1 2,54 2,46 2,50 2 0,50 0,37 0,26 3 0,41 0,38 0,38 1- Não há redução tarifária para os usuários ao longo do contrato. 2- A receita de 2020, de R\$ 1.278 M, diminui 13 % no ano1, para R\$ 1.116 M, uma redução de 13% sem justificativa. 3- A receita tarifária de 2020, de R\$ 830 M, diminui 40 % no ano 1, para R\$ 511 M, uma redução de sem justificativa. Não faz sentido, pois sendo a ano atual a base das projeções, este se torna referência para a evolução média dos custos para os usuários. Contribuição: Sobre investimentos na Túnel S.A, solicitamos: 1- Incluir outras fontes de financiamento para a construção túnel submerso, união e usuários, e não somente a outorga da concessão. 2- Informar que parcela da tarifa corresponde ao financiamento da construção do túnel. 3- Informar se o valor destinado à construção do túnel está limitado ao aporte divulgado na documentação, R\$ 2,9 bilhões (valor presente) ou se sofrerá reajuste caso o custo da obra extrapole este valor. 4- Informar qual é o impacto para as operações portuárias, em produtividade e financeiro, advindo da construção do túnel submerso. Justificativa: Menciona o Relatório de Avaliação Econômico Financeira: Considerando o intuito da concessão do Porto de Santos financiar a realização da obra de um túnel submarino entre as cidades de Santos e do Guarujá sem que a concessão fosse contaminada com um escopo de construção pesada que foge a realidade operacional do Porto, durante os estudos foi estabelecido que a Concessionária deverá subscrever e integralizar capital em subsidiária a ser criada pela SPA após a desestatização para futura execução deste túnel (Túnel S/A) . Além de ser uma sobrecarga de custo repassada para o usuário gerada por uma externalidade, o próprio relatório corrobora que é uma incongruência que a concessão seja contaminada com um investimento pesado que foge a realidade operacional do Porto. Este investimento deveria ser arcado por setores diretamente afetados e deveria ser justificado tecnicamente em relação aos benefícios aferidos da obra. Se fossem suprimidas as transferências ao governo, de R\$ 5,8 bi, e os encargos com a construção do túnel, de R\$ 2,9 bi, já seria possível reduzir as tarifas portuárias em 12 % no início do contrato ou reduzir em 25 % o total de tarifas atuais. Deveria ser realizada nova modelagem com premissas voltadas à modicidade tarifária, novo escopo de investimentos, política tarifária voltada à redução de custos e fontes de financiamento. Contribuição: O Sustaining CAPEX deve ser reclassificado como custo operacional, já que se trata de manutenção do condomínio portuário. Justificativa: Conforme as informações disponíveis na apresentação da Audiência Pública (slide anexo) os custos previsto com manutenção são de R\$ 14 bi, para a construção do túnel submerso de R\$ 3 Bi e investimentos no porto de R\$1,4 bi, todos agrupados como investimento. A título de referência, os gastos com dragagem de aprofundamento é apropriado como investimento em CAPEX; e os gastos com dragagem de manutenção tem que ser apropriado como OPEX. Assim, a manutenção deve ser tratada como custo operacional e não estar somada aos investimentos, de forma que deve ser ajustada na modelagem econômico financeira do projeto. Contribuição: Retirar os efeitos inflacionários de qualquer análise econômico financeira do projeto. Justificativa: No Anexo I do Relatório de Avaliação Econômico Financeira, os valores estão apresentados em moeda inflacionada, o que não tem utilidade para efeito de avaliação do negócio. Enquanto a movimentação cresce 86 % a receita inflacionada tem crescimento estimado em 8 vezes. Deveria ocorrer um crescimento de 86%, já que as tarifas estão referenciadas na mesma data base , junho de 2021.	Contribuição 1: A redução ocorre devido ao reposicionamento tarifário dado pela imposição de tarifas-teto médias sobre os serviços portuários de acesso aquaviário, acostagem e acesso terrestre. A modelagem, portanto, está adequada aos valores estabelecidos na minuta do contrato de concessão. Contribuição 2: A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá. A ligação seca é elemento relevante na relação porto cidade e viabiliza a travessia entre os municípios lindeiros ao porto organizado sem interferências à operação portuária. Demais justificativas para inclusão da construção do túnel Santos-Guarujá no processo de desestatização do Porto Organizado de Santos/SP consta do item "4.2.3.Túnel de Ligação Santos-Guarujá" do Ato Justificatório (NOTA TÉCNICA Nº 4/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA) disponibilizado junto aos demais documentos da consulta pública. Contribuição 3: Os custos de manutenção da infraestrutura portuária já se encontram classificados, para fins do modelo financeiro, como custos operacionais. Contribuição 4: Os efeitos da inflação são relevantes para dimensionar corretamente as contas patrimoniais e os impactos em caixa de contas ou créditos que não sofrem correção monetária ao longo do horizonte projetivo, como a depreciação, créditos tributários e compensação de prejuízos acumulados.
563	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	Corrigir inconsistências encontradas no modelo referentes a evolução do ano atual para o 1º ano da concessão, pois não encontramos a alegada redução tarifária de 20%. Justificativa: Evolução dos valores médios (R\$/ton): TABELA ANO 1 ANO 15 ANO 35 1 2,54 2,46 2,50 2 0,50 0,37 0,26 3 0,41 0,38 0,38 1- Não há redução tarifária para os usuários ao longo do contrato. 2- A receita de 2020, de R\$ 1.278 M, diminui 13 % no ano1, para R\$ 1.116 M, uma redução de 13% sem justificativa. 3- A receita tarifária de 2020, de R\$ 830 M, diminui 40 % no ano 1, para R\$ 511 M, uma redução de sem justificativa. Não faz sentido, pois sendo a ano atual a base das projeções, este se torna referência para a evolução média dos custos para os usuários.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que as projeções de receitas tarifárias baseiam-se nas tarifas definidas no Anexo 3 da Minuta do Contrato de Concessão. Essas tarifas por sua vez são inferiores às atualmente praticadas pela SPA. O comparativo entre montante de receitas entre anos calendários e a projetada para anos iniciais do contrato de concessão não é adequada pois, além de estarem baseadas em volumes movimentados distintos, também estão em bases monetárias diferentes.
564	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	Sobre investimentos na Túnel S.A, solicitamos: 1- Incluir outras fontes de financiamento para a construção túnel submerso, união e usuários, e não somente a outorga da concessão. 2- Informar que parcela da tarifa corresponde ao financiamento da construção do túnel. 3- Informar se o valor destinado à construção do túnel está limitado ao aporte divulgado na documentação, R\$ 2,9 bilhões (valor presente) ou se sofrerá reajuste caso o custo da obra extrapole este valor. 4- Informar qual é o impacto para as operações portuárias, em produtividade e financeiro, advindo da construção do túnel submerso. Justificativa: Menciona o Relatório de Avaliação Econômico Financeira, Considerando o intuito da concessão do Porto de Santos financiar a realização da obra de um túnel submarino entre as cidades de Santos e do Guarujá sem que a concessão fosse contaminada com um escopo de construção pesada que foge a realidade operacional do Porto, durante os estudos foi estabelecido que a Concessionária deverá subscrever e integralizar capital em subsidiária a ser criada pela SPA após a desestatização para futura execução deste túnel (Túnel S/A) . Além de ser uma sobrecarga de custo repassada para o usuário gerada por uma externalidade, o próprio relatório corrobora que é uma incongruência que a concessão seja contaminada com um investimento pesado que foge a realidade operacional do Porto. Este investimento deveria ser arcado por setores diretamente afetados e deveria ser justificado tecnicamente em relação aos benefícios aferidos da obra. Se fossem suprimidas as transferências ao governo, de R\$ 5,8 bi, e os encargos com a construção do túnel, de R\$ 2,9 bi, já seria possível reduzir as tarifas portuárias em 12 % no início do contrato ou reduzir em 25 % o total de tarifas atuais. Deveria ser realizada nova modelagem com premissas voltadas à modicidade tarifária, novo escopo de investimentos, política tarifária voltada à redução de custos e fontes de financiamento.	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá. A ligação seca é elemento relevante na relação porto cidade e viabiliza a travessia entre os municípios lindeiros ao porto organizado sem interferências à operação portuária. Demais justificativas para inclusão da construção do túnel Santos-Guarujá no processo de desestatização do Porto Organizado de Santos/SP consta do item "4.2.3.Túnel de Ligação Santos-Guarujá" do Ato Justificatório (NOTA TÉCNICA Nº 4/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA) disponibilizado junto aos demais documentos da consulta pública.
565	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	O Sustaining CAPEX deve ser reclassificado como custo operacional, já que se trata de manutenção do condomínio portuário. Justificativa: Conforme as informações disponíveis na apresentação da Audiência Pública (slide anexo) os custos previsto com manutenção são de R\$ 14 bi, para a construção do túnel submerso de R\$ 3 Bi e investimentos no porto de R\$1,4 bi, todos agrupados como investimento. A título de referência, os gastos com dragagem de aprofundamento é apropriado como investimento em CAPEX; e os gastos com dragagem de manutenção tem que ser apropriado como OPEX. Assim, a manutenção deve ser tratada como custo operacional e não estar somada aos investimentos, de forma que deve ser ajustada na modelagem econômico financeira do projeto.	A ANTAQ agradece a contribuição e esclarece que, diferente do apontado na contribuição, a dragagem de manutenção está sendo apropriada no Opex assim como defendido na contribuição.
566	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	Retirar os efeitos inflacionários de qualquer análise econômico financeira do projeto. Justificativa: No Anexo I do Relatório de Avaliação Econômico Financeira, os valores estão apresentados em moeda inflacionada, o que não tem utilidade para efeito de avaliação do negócio. Enquanto a movimentação cresce 86 % a receita inflacionada tem crescimento estimado em 8 vezes. Deveria ocorrer um crescimento de 86%, já que as tarifas estão referenciadas na mesma data base , junho de 2021.	A ANTAQ agradece a contribuição e esclarece que, diferente do apontado na contribuição, há efeito inflacionário na avaliação financeira, razão pela qual projetou-se os fluxos inflacionados, conforme justificado no item 7.1.2 ("Premissas Macroeconômicas") do Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1: "Tal consideração atende ao propósito de avaliar os efeitos financeiros da inflação, especialmente na redução dos impactos financeiros de eventos contábeis com valor histórico, tais como uso de créditos tributários, depreciação e amortização"

567	Relatório Final de Avaliação Econômico Financeira SPA_RevCP1	Todo o documento.	Utilizar o excedente econômico projetado na Modelagem Econômico Financeira em favor da modicidade tarifária. Justificativa: As tarifas adotadas e suas projeções na Modelagem Econômico Financeira devem ser revistas em face do alto valor encontrado para o Excedente Econômico (Valor do Negócio) quando comparado com a Receita Bruta (35,7%), o que permitindo, desta forma, que as tarifas portuárias possam ser reduzidas, melhorando a competitividade da economia brasileira. O Resultado econômico projetado para o Porto de Santos em 35 anos (Valor Presente - WACC: 7,95 % a.a.) apresenta a seguinte estrutura: RECEITA BRUTA R\$ 25.580 M IMPOSTOS S/ RECEITA (R\$ 2.366 M) CUSTOS E DESPESAS (*) (R\$ 10.436 M) EBITDA R\$ 12.778 M IR + CSLL (R\$ 2.684 M) FLUXO DE CAIXA OPERACIONAL R\$ 10.094 M INVESTIMENTOS CAPEX R\$ 944 M VALOR DO NEGÓCIO R\$ 9.150 M (35,7% da RB) (*) Não inclui Depreciação e inclui Manutenção	A Antaq agradece a participação e informa que a proposta não será acata. A modelagem proposta em consulta pública já prevê instrumentos para garantir benefícios aos usuários do porto, como por exemplo, por meio da redução tarifária em comparação aos valores praticados atualmente, a previsão de contas vinculadas que garantirão recursos a serem aplicados no Porto Organizado em caso de reequilíbrios, evitando assim aumentos de tarifa em decorrência desses riscos. Além disso, tem-se a previsão de melhora na qualidade do serviço prestado, os quais serão mensurados por meio de indicadores de desempenho. Ademais, a modelagem elaborada considera que os ganhos de produtividade média da indústria, medidos pelo fator X, serão compartilhados e revertidos à modicidade tarifária, conforme previsão de atualização das tarifas-teto médias previstas no Anexo 3.
568	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	Os estudos de desestatização apesar de responsabilizar a Concessionária pelo cumprimento do Convênio entre a Autoridade Portuária e o Município do Guarujá, não recorreu à Consulta Pública para identificar não apenas as necessidades de moradia, mas também da transferência das atividades econômicas que ocorrem na área invadida da Prainha. Qual o compromisso que a Concessionária terá não apenas no reassentamento da população da Prainha, mas também na sustentabilidade econômica desta população?	A ANTAQ agradece sua contribuição e esclarece que o Projeto 'Favela Porto-Cidade' foi idealizado pela Prefeitura Municipal do Guarujá, responsável pela contratação e fiscalização da execução da construção das unidades habitacionais, e pelo processo de transferência da população atualmente instalada em área portuária. A responsabilidade da Concessionária será unicamente financeira, o pagamento de valor definido e imutável para a construção das unidades habitacionais, somente após sua conclusão.
569	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	O Consórcio Técnico escolhido pelo BNDES para a realização dos estudos de desestatização não desenvolveu nenhum estudo aprofundado sobre as áreas acrescidas à poligonal do Porto Organizado de Santos. Se limitou a projetar a utilização das áreas (sem que sejam plenamente utilizadas) e o incremento de receitas tarifárias com base nas tarifas atuais (que não refletem um greenfield). a. Existe algum estudo de mercado, para se definir quais os tipos de cargas serão movimentados nestas áreas acrescidas? b. Existe algum estudo que permita identificar quanto desta área acrescida será aproveitável para a exploração da atividade portuária? c. Foram considerados projetos, ainda que em suas versões conceituais, para se identificar como, quando e quanto vai custar construir os acessos a essas áreas acrescidas, visto que hoje inexistem os acessos? d. Quais outras alternativas locais de áreas a serem acrescidas e as respectivas estimativas de viabilidade econômica, ambiental e social? e. A estimativa de tarifas fixa e variável apresentadas pelo estudo de Desestatização é um mero exercício matemático, sem a devida projeção lastreada em bases técnico-econômicas sólidas. Qual é o estudo da equipe técnica da desestatização que comprova a viabilidade econômica e ambiental destas áreas acrescidas à poligonal do Porto de Santos? f. Sem um entendimento e uma análise profundos das áreas possíveis de serem acrescidas, como a SNPTA pode afirmar que essas áreas agregarão valor ao processo de desestatização? E se for agregar, qual o valor agregado? Poderiam representar ônus ao Concessionário ao ponto de solicitar o desconto da Outorga para o aproveitamento destas áreas? g. Como as áreas acrescidas satisfazem ao interesse público a ser atendido, no caso específico, o comércio exterior do Brasil e a movimentação de cargas via cabotagem?	A Antaq agradece sua participação e informa que a alteração da poligonal do Porto Organizado de Santos/SP não é objeto da presente consulta pública.
570	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	As áreas acrescidas à Poligonal do Porto Organizado de Santos, na Portaria 66/2022, apresentam questões ambientais relevantes, além da inobservância dos zoneamentos ali existentes. A maior parte das áreas acrescentadas consistem em porções de Mata Atlântica nativa. Enquanto outras áreas antropizadas com acessos rodovias e ferroviários existentes, principalmente, no Município de Cubatão foram expressamente ignoradas para comporem a poligonal. a. Qual é o estudo de vantagem que suporta a agregação de áreas tão sensíveis do ponto de vista ambiental com acessos complexos, enquanto não se aproveita áreas disponíveis com menor complexidade ambiental e de acesso em Cubatão? b. Quais outras alternativas locais de áreas a serem acrescidas e as respectivas estimativas de viabilidade ambiental e econômica ?	A Antaq agradece sua participação e informa que a alteração da poligonal do Porto Organizado de Santos/SP não é objeto da presente consulta pública.
571	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	A desestatização considerou os terminais privados TPB, TPL, Santorini e Comgás/Compass para a cessão de áreas da União e criação de terminais de uso privado. Qual foi o motivo de não conceder à área da Ilha de Bagres para o projeto STS da Evolve que possui investimento líquido e certo? Enquanto as áreas acrescidas representam aproximadamente 6 km2, a Ilha de Bagres representa apenas 1 km2 deste total, por quê não autorizar o projeto STS da Evolve e buscar áreas adicionais em outros locais do estuário Santista? A porção continental de Cubatão possui mais de 19 km2	A Antaq agradece sua participação e informa que a alteração da poligonal do Porto Organizado de Santos/SP não é objeto da presente consulta pública.
572	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	A desestatização não incluiu áreas antropizadas da União disponíveis no Município de Cubatão. Isto impede do município se beneficiar de tributos proporcionados pelas operações portuárias, qual o motivo de não se ter incluído Cubatão à poligonal?	A Antaq agradece sua participação e informa que a alteração da poligonal do Porto Organizado de Santos/SP não é objeto da presente consulta pública.
573	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	Os estudos elaborados pelo consórcio vencedor do certame licitatório promovido pelo BNDES para os estudos de desestatização, foram baseados na área do Porto Organizado de Santos, definida pela poligonal publicada em 29/6/2020. Entretanto, a SPTA altera esta poligonal, incluindo um total de aproximadamente 6,0 km2 de novas áreas à poligonal, esta publicada em janeiro/2022. Os estudos desenvolvidos pelo Consórcio não identificam a necessidade de agregação de áreas. Qual é o estudo de vantagem que suporta a agregação de áreas à poligonal do porto?	A Antaq agradece sua participação e informa que a alteração da poligonal do Porto Organizado de Santos/SP não é objeto da presente consulta pública.
574	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	Toda e qualquer redefinição de poligonal é precedida de consulta pública. O Ministério de Infraestrutura não procedeu à audiência pública alegando falta de obrigação legal. Entretanto, não apresenta os estudos econômicos e ambientais que justificam a agregação de áreas da União à poligonal. Tampouco torna público o projeto de TUP para instalação imediata na Ilha de Bagres, o projeto STS, com aumento imediato de capacidade para o Porto de Santos. Há uma falta grave na verificação do interesse público pela Administração Pública, uma vez que a SNPTA não realizou ou apresentou estudos que apontam a vantagem de se instalar o projeto STS, um TUP, versus a dedicação da área para compor a poligonal do porto organizado a ser desestatizado - o marco regulatório não estabelece nenhum tipo de preferências as modalidades previstas.	A Antaq agradece sua participação e informa que a alteração da poligonal do Porto Organizado de Santos/SP não é objeto da presente consulta pública.
575	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	O Ministério de Infraestrutura através de sua Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários publicou a Portaria 66/2022 que redefine a poligonal do Porto Organizado de Santos. Entretanto, esta poligonal foi desenvolvida especialmente para a Desestatização do Porto Organizado. Caso o processo de desestatização não vingue por algum motivo, qual a lógica de se manter áreas na poligonal do porto organizado quando existem projetos de TUPs nestas mesmas áreas com financiamento aprovados? A poligonal conforme proposta, apenas se justifica se a desestatização proposta for aprovada. Então, não seria a sequência correta: i. primeiro a aprovação da desestatização, e depois; ii. a publicação da portaria com a nova poligonal do Porto Organizado de Santos?	A Antaq agradece sua participação e informa que a alteração da poligonal do Porto Organizado de Santos/SP não é objeto da presente consulta pública.
576	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	Os estudos técnicos necessários a uma orçamentação adequada do Túnel Submerso entre os municípios de Santos e Guarujá não estão devidamente amadurecidos - fato reconhecido pela própria Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários nos documentos da desestatização do porto disponibilizados. Entretanto, há a previsão ao Concessionário de criação da empresa Túnel S.A. bem como do aporte de R\$ 3 bilhões para a execução dos estudos técnicos e execução da obra. A Concessionária está obrigada a vender a Túnel S.A. para a própria União, porém: a. Qual a fórmula de preço definida para esta compra? b. O que ocorre que se o valor aportado não for suficiente para a execução da obra? c. Quem se responsabiliza pelas contingências da obra? d. Há um estudo de vantagem econômica para se transferir a responsabilidade de projeto e construção de uma obra complexa para o Concessionário do Porto que, em princípio, não possui benefícios em instalar o túnel? e. Qual é o alinhamento de incentivos em se colocar o futuro Concessionário para criar a Túnel S.A.? Qual o compromisso da Túnel S.A. na administração dos custos e qualidade da obra?	A ANTAQ agradece a sua contribuição e informa que, tendo em vista a evolução e amadurecimento das discussões acerca do projeto, a modelagem de concessão foi revista, sendo incorporada a obrigação de construção e manutenção do túnel no rol de obrigações do futuro concessionário. A alteração dos estudos considerou as informações presentes nos estudos e projetos objeto do Chamamento Público nº 04/2021 realizado pela SPA para a obtenção de subsídio para a implantação e gestão do túnel imerso ligando os municípios de Santos e Guarujá.
577	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	Por quê impor um custo de R\$3,0 bilhões ao Porto de Santos, a construção de um túnel que ainda não tem um projeto executivo e estudo de viabilidade econômica-ambiental-social? As contingências da obra seriam arcadas pela carga que não é usuária do túnel? Qual a lógica econômica de se penalizar cargas que não utilizam o túnel? Além disso, qual é o racional para transferir todos os riscos sociais, ambientais e econômicos de uma obra que não será desenvolvida para a eficiência da movimentação da maior parte das cargas de importação e exportação? Por fim, eventuais contingências de obra trarão reflexos e desvantagens na concorrência Inter portos?	A Antaq agradece sua participação e informa que a justificativa para inclusão da construção do túnel Santos-Guarujá no processo de desestatização do Porto Organizado de Santos/SP consta do item "4.2.3.Túnel de Ligação Santos-Guarujá" do Ato Justificatório (NOTA TÉCNICA Nº 4/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA) disponibilizado junto aos demais documentos da consulta pública.
578	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	Muito embora tenha sido anunciada uma redução tarifária para as Tabelas I, II e III - para as quais há previsão de controle via teto tarifário médio -, na ordem de 20% para o ano 1 da concessão, as expectativas arrecadatórias da concessionária em relação as receitas patrimoniais (aquelas em que não há controle ex ante) descolam da realidade. É sabido que os valores projetados de receitas patrimoniais são meramente referenciais. Contudo, essas referências - irreais - são usadas para: (i) para avaliação do ativo e oferta de lances, (ii) avaliação da viabilidade econômica da concessão que autorize a redução das tarifas das Tabelas I, II e III (iii) como parâmetros pelo concessionário para renegociar os contratos com exploradores de área. Nessa linha, é fundamental que as projeções sejam refeitas à luz dos valores atualmente praticados, sob pena de comprometer a saúde financeira do contrato de concessão ao longo da sua execução, dado que as receitas não serão auferidas pela concessionária e poderão encarecer a exportação de carga pelo Porto de Santos, na contramão dos objetivos anunciados com a desestatização. Por estas razões, sugere-se a revisão das receitas patrimoniais decorrentes da prorrogação dos contratos de arrendamento, para que a um só tempo seja possível evitar o aumento dos custos da operação portuária realizada em cada terminal e assegurar a hígidez financeira da concessionária, utilizando-se como valor futuro do novo contrato de exploração de instalação portuária o montante mais próximo possível dos valores já praticados.	Os valores estimados foram baseados em contratações recentes de áreas operacionais no porto de Santos realizadas em processos competitivos de mercado. A matéria será reavaliada pelas áreas técnicas da Antaq, BNDES e MINFRA.
579	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	xi. No Item 3.1.3.1.1.3 - Tarifas de Uso da Infraestrutura Terrestre (Tarifa III), é apresentado que o valor calculado no modelo econômico foi feito a partir dos parâmetros da RN 32, sendo cobrado em função da movimentação realizada. O valor estipulado é de R\$ 489,59/mil t, ou R\$ 0,49 por tonelada. Porém, para a movimentação de passageiros foi feita a correlação e utilizado no valuation que 1 passageiro equivale a 1 tonelada, o que não condiz com a realidade e o bom senso. Sugere-se a adoção de que 1 passageiro, com bagagem, tenha o peso médio de 100 quilos, ou 0,1 tonelada, mantendo o valor estipulado de R\$ 489,59/mil t, ou R\$ 0,49 por tonelada. (Doc. 34 - Plano de negócios referencial desestatização Porto de Santos. 3. Projeção de Fluxo de Caixa)	A ANTAQ agradece a participação e informa que a contribuição não será acatada. Na modelagem de receitas é considerado um fator de conversão de 6,4 PAX/t que reflete a estrutura tarifária atualmente utilizada pela SPA na cobrança de movimentações desta natureza na Tarifa de Uso de Infraestrutura Terrestre. Esse fator implica, portanto na tarifa de R\$3,13/PAX, parâmetro que condiz com a atual estrutura de cobrança.

580	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	No âmbito do Ato Justificatório da Audiência Pública ANTAQ nº 1/2022 (Nota Técnica nº 4/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA), o item 6.1.2.3 (Das receitas de exploração das áreas portuárias e sua fundamentação) afirma que o cálculo para estimar a receita com os arrendamentos de áreas portuárias utilizou os contratos de arrendamento celebrados nos últimos dez anos no âmbito do Porto Organizado de Santos. Nesse sentido, esperava-se que seriam considerados todos os contratos de arrendamento, sem exceção. Todavia, conforme Tabela 8 da referida Nota Técnica (Contratos considerados para o cálculo da receita patrimonial), apenas alguns contratos foram incluídos no cálculo, o que apresenta potencial de gerar distorções nas futuras negociações de adaptação de contratos de arrendamento não abarcados nessa estimativa econômica. Em alguns casos, os valores de referência com base nessa estimativa da modelagem econômico-financeira seriam demasiadamente elevados, o que traria o consequente aumento dos custos de arrendamento de determinadas das áreas do Porto Organizado de Santos. Diante disso, solicitamos, respeitosamente, que essa inconsistência na modelagem econômico-financeira seja corrigida, a fim de incluir os demais contratos de arrendamento no cálculo de estimativa de receitas patrimoniais da futura Concessionária.	A ANTAQ agradece a participação. Em que pese não seja possível afirmar que o modelo apresenta inconsistências em virtude da amostra de contratos e leilões selecionada para gerar a estimativa de valores para contratos de uso de áreas, a amostra será reavaliada.
581	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	A Figura 2 da pág. 8 do Plano de Negócios Referencial apresenta o histórico de movimentação de cargas no Complexo Portuário de Santos, utilizando os dados extraídos dos Mensários Estatísticos publicados pela SPA. Porém, ao acessarmos o anuário estatístico da ANTAQ, verificamos que existe uma divergência nas informações, sendo que a ANTAQ apresenta números ligeiramente menores do que aqueles apresentados pela SPA. Esse fator é explicado nos Mensários Estatísticos publicados pela SPA, dizendo que o SDP da ANTAQ não considera as movimentações realizadas nos terminais privados e o consumo de bordo, informações essas que são consideradas nas estatísticas consolidadas pela Autoridade Portuária de Santos (SPA). Constatada a divergência, o questionamento é: para fins de fiscalização, qual a fonte de dados que será considerada para fazer as devidas averiguações sobre a movimentação portuária? Quando for feito o levantamento das obrigações da Concessionária sobre as movimentações portuárias, serão considerados os dados da ANTAQ, ou a própria Concessionária poderá fazer esse levantamento, assim como é feito hoje pela SPA?	A fonte de dados será a desenvolvida pela ANTAQ.
582	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	Na tabela 2 da pág. 11 do Plano de Negócios Referencial, o item 3.1.2 Premissas Macroeconômicas apresentou a projeção utilizada no Relatório FOCUS de 13 de agosto de 2021 para os índices anuais. Os dados apresentados na tabela 2 para o IPCA a partir de 2024 foram considerados como sendo de 3,15% a.a.. Neste sentido, acreditamos que existe uma possível divergência numérica nestes valores, a qual pode impactar nas projeções futuras. Isso porque o Relatório FOCUS de 13 de agosto de 2021 (citado no documento) apresenta em sua linha IPCA (%) o valor de 3,00% a.a. a partir de 2024, divergindo do valor apresentado na tabela 2. Já para a SELIC no ano de 2022 foi considerado no Plano de Negócios Referencial um valor de 6,5%, quando o referido Relatório FOCUS apresenta o valor de 7,5%. Se considerarmos que o estudo utilizou as projeções do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA como referencial para a projeção da inflação das receitas e dos custos, então essa possível divergência de 0,15% poderia gerar um impacto nos preços aplicados no Fluxo de Caixa, razão pela qual sugerimos a revisão desses valores, para que não haja divergências nos valores aplicados.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que o estudo será atualizado a fim de refletir projeção macroeconômica mais atual e corrigir eventual erro de referência apontado na contribuição.
583	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	Uma pequena contribuição de ajuste na formatação final do texto, sobre o item 3.1.7 Pagamento de Outorgas e Outros Encargos Contratuais das págs. 33 e 34 do Plano de Negócios Referencial, no texto foi informado que a Contribuição Fixa da concessão deverá ser paga em 25 parcelas anuais no valor de R\$ 63.326.900,00 cada uma, a partir do 8º ano até o 32º ano de vigência. Porém, a tabela 11 apresentou que o fluxo de pagamento de Outorgas Fixas começaria no Ano 7 e não no Ano 8 como foi informado anteriormente no estudo. Sabemos que esses valores não foram considerados na modelagem financeira final, mas seria interessante ter o ajuste das informações desta tabela. Outro ajuste textual que julgamos ser necessário seria sobre a tabela 12, pois existe um erro de formatação, onde os anos apresentados a partir de 2011 estão em formato de R\$ e não com a descrição de Ano como está feito do 1º ao 10º ano apresentados na mesma tabela.	A ANTAQ agradece a contribuição e informa que os apontamentos realizados serão ajustados.
584	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	Muito embora tenha sido anunciada uma redução tarifária para as Tabelas I, II e III - para as quais há previsão de controle via teto tarifário médio -, na ordem de 20% para o ano 1 da concessão, as expectativas arrecadatórias da concessionária em relação as receitas patrimoniais (aquelas em que não há controle ex ante) descolam da realidade. É sabido que os valores projetados de receitas patrimoniais são meramente referenciais. Contudo, essas referências - irreais - são usadas para: (i) para avaliação do ativo e oferta de lances, (ii) avaliação da viabilidade econômica da concessão que autorize a redução das tarifas das Tabelas I, II e III (iii) como parâmetros pelo concessionário para renegociar os contratos com exploradores de área. Nessa linha, é fundamental que as projeções sejam refeitas à luz dos valores atualmente praticados, sob pena de comprometer a saúde financeira do contrato de concessão ao longo da sua execução, dado que que as receitas não serão auferidas pela concessionária e poderão encarecer a exportação de carga pelo Porto de Santos, na contramão dos objetivos anunciados com a desestatização. Vale indicar, como exemplo, as projeções de receitas patrimoniais para o Contrato de Arrendamento PRES/018.98, que sinalizam para um aumento absolutamente irrazoável de oitenta por cento. Por estas razões, sugere-se a revisão das receitas patrimoniais decorrentes da prorrogação dos contratos de arrendamento, para que a um só tempo seja possível evitar o aumento dos custos da operação portuária realizada em cada terminal e assegurar a higidez financeira da concessionária, utilizando-se como valor futuro do novo contrato de exploração de instalação portuária o montante mais próximo possível dos valores já praticados.	Tratam-se de estimativas referenciais para determinação do valor de outorga relativa ao porto de Santos. As estimativas foram baseadas em contratos recentemente celebrados e originados de processos competitivos, com preços definidos pelo mercado em leilões. Não há justificativas para utilização de estimativas baseadas em valores históricos em detrimento de sinalizações de preços de mercado mais atuais. Em relação ao percentual de aumento proposto, cabe salientar que a própria SPA pública tem obtido êxito na negociação de contratos, por exemplo, contratos de passagem de granéis líquidos na região da Alamoia e contratos de passagem de trigo no Macuco, que apresentaram aumentos até maiores dos que o mencionado no questionamento, indicando claramente haver defasagem dos custos atualmente praticados nestes contratos em relação aos parâmetros de mercado. Ainda assim, os valores da modelagem devem ser tratados de forma referencial, devendo aos futuros interessados no certame e ao futuro Concessionário, realizarem suas próprias estimativas.
585	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	O item 3.1.3.1.2.1 Receitas Patrimoniais do Plano de Negócios Referencial indica na Tabela 6 os valores de potencial de arrecadação com áreas portuárias por tipo de carga. Nessa tabela, para as áreas de exploração de Sucos, são previstas as tarifas de R\$ 5,22/m² em valor de arrendamento fixo e R\$ 4,72/t em valor variável. Já para Granéis Sólidos Vegetais os valores patrimoniais previstos são de R\$ 44,93/m² de arrendamento fixo e R\$ 5,14/t de arrendamento variável. No primeiro ano de projeção (Página 20 Figura 9) é apresentado o valor estimado total de R\$ 582 milhões de arrecadação total com receitas patrimoniais (somando a arrecadação com valores fixos e variáveis). No 35º ano o valor total com receitas patrimoniais é de R\$ 1.842 milhões. A memória de cálculo das receitas patrimoniais é apresentada na Planilha em Excel EM026_BNDES - Projeção de Receitas SPA_Rev0, na qual é possível verificar que na aba 4. Patrimonial foi realizado o cálculo projetado de arrecadação com o arrendamento da Citrusuco Serviços Portuários S/A (PRES/018.98), cálculo este, contudo, que utilizou erroneamente valores para o tipo de carga de Granéis Sólidos Vegetais (R\$ 44,93/m² e R\$ 5,14/t), olvidando-se que por força deste contrato de arrendamento são movimentados sucos cítricos, razão pela qual deveriam constar os valores de R\$ 5,22/m² e R\$ 4,72/t. Dessa forma, o valor total previsto com o arrendamento da Citrusuco Serviços Portuários S/A (PRES/018.98) está superestimado, razão pela qual solicita-se a revisão da projeção de receitas patrimoniais com o contrato de arrendamento da Citrusuco Serviços Portuários S/A (PRES/018.98), recalculando o valor previsto levando em consideração a exploração de suco cítrico no empreendimento, correção esta que, por consectário, irá impactar o somatório total das receitas patrimoniais previstas para a SPA nos anos de concessão.	A modelagem para o terminal da Citrusuco Serviços Portuários S/A será revista para a adequação ao seu tipo de carga. Obrigado pela contribuição.
586	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	Para a adoção da nova futura Remuneração Patrimonial propôs-se metodologia que visa aproximar o valor de mercado a ser obtido com a contratação de cada área, baseando-se nos contratos de arrendamento firmados para o Porto de Santos nos últimos 10 anos, considerando: (1) as condições de arrendamentos propostos pelos editais de licitação; (2) o montante de investimentos previstos; (3) o valor ofertado em outorga pelo licitante vencedor; e (4) parâmetros de futuras licitações, que trazem condições de mercado atualizadas, fecha aspas. No Estudo de Mercado é complementado com a indicação de que foi elaborado modelagem simplificada onde é apresentado os valores unitários, fixos e variáveis, por segmento de carga, que o futuro concessionário poderá negociar. Porém, não é apresentado racional para esses valores e nem completo detalhamento. Além disso, levar em consideração a conta investimentos para criar essa futura precificação é desconsiderar que o arrendatário seguirá tendo que investir em seu terminal. E computar a conta Outorga para gerar esse valor é trazer pro modelo um valor hipotético, que até pode vir a ser cobrado, podemos chamar de luva ou joia, e se for, então, será cobrado duplamente pelo Concessionário. Sugere-se adaptação na metodologia, excluindo do cálculo os itens (2) montante de investimentos previstos e (3) o valor ofertado em outorga pelo licitante vencedor, além de não se considerar os Leilões frustrados, pois um dos motivos da frustração foram os altos valores de Remuneração Contratual propostos.	A ANTAQ agradece a participação. Os níveis de investimentos em expansão de capacidade são essenciais para a correta precificação dos ativos, não devendo ser confundida com a manutenção da infraestrutura ao longo do tempo. Leilões que demandaram no passado grande vulto de investimentos para criação de capacidade, como construção de berços, implantação de pátios, armazéns, etc, encontram os devidos reflexos em sua equação econômico-financeira, com valores de arrendamento ou de outorga mais módicos. As áreas totalmente browfield e operacionais, e que demandam menores níveis de investimentos para manutenção, são usualmente precificadas com valores de arrendamento mais alta. Essa é a lógica na modelagem de licitação de terminais portuários, onde o valor de arrendamento é output da equação financeira que equilibra o modelo (torna o VPL zero a uma dada taxa de desconto). Tal lógica foi aplicada na estimativa de receitas patrimoniais, justamente para que não se descarte a necessidade de investimentos que as renegociações ou novas áreas demandem dos futuros usuários. Já o valor de outorga ofertado também não pode ser desconsiderado na modelagem da desestatização, pois revela a valoração do mercado em relação a área disponibilizada. É exatamente por meio do processo competitivo e, seu parâmetro (outorga), que se reduz a assimetria de informações entre a modelagem do vendedor e do comprador, permitindo que o mercado apresente valores que incluem elementos estratégicos do ativo, não possíveis de serem modelados a priori. No entanto, a utilização da outorga para estimar as receitas patrimoniais no modelo não significa que se está a modelar luvas ou antecipações, mas tão somente que o seu valor está sendo considerado para precificação das áreas portuárias.
587	Plano de Negócios Referencial Desestatização Porto de Santos	Todo o documento.	Referente à nova Tabela Tarifária proposta pela SPA em 2022 e a modelagem de cálculo de precificação que será utilizado pelo Concessionário nas Tabelas I, II e III, destaque: Para a apresentação da nova Tabela Tarifária, de acordo com a RN 32, a SPA apresentou o cenário de realização de investimentos, orçados em 936 milhões. Dessa forma, para os próximos 36 meses, foram definidos os valores da nova Tabela Tarifária para que o total de receitas tarifárias e patrimoniais seja equivalente ao total de custeio mais investimentos. Já o Concessionário terá nova lista de investimentos a serem realizados e que serão remunerados especificamente pelas Tabelas I, II e III. Questiono: Como fica essa sobreposição inicial? Os investimentos orçados para precificação da nova Tabela Tarifária serão feitos por quem? Esses investimentos precisam ser listados e apresentados como de responsabilidade ainda da Autoridade Portuária para justificar a nova tarifa e o Concessionário não ter a dúvida de que eles possam constar novamente nas obrigações do Concessionário.	Por fim, informa-se que a amostra de leilões será reavaliada a luz das contribuições. A ANTAQ agradece sua participação e esclarece que a composição tarifária, bem como a relação e distribuição de custos diretos e indiretos foram reavaliados considerando a realidade da concessão. Com a projeção modelada, a redução tarifária é imediata em função da projeção de receita total do projeto. Já os investimentos propostos para a nova estrutura tarifária podem divergir do Plano de Exploração Portuária, devendo constar como obrigação de investimentos do Concessionário apenas o que estiver relacionado ao PEP, ou por eventual solicitação do Poder Concedente de itens adicionais mediante REEF.
588	Relatório Mercado SPA_Rev0	Todo o documento	Não foi apresentado nos estudos da desestatização um estudo de mercado relevante ou concorrência no cluster portuário do estuário de Santos. Qual é a expectativa concorrencial intra cluster e inter clusters para os diferentes cenários de tarifação?	O capítulo 6 do Estudo de Mercado faz uma avaliação do cenário concorrencial interportuário e intraportuário para os diferentes tipos de carga movimentados no Complexo Portuário. O cenário de tarifação modelado não deve trazer qualquer distorção a realidade atualmente vivida no Complexo, mantendo-se níveis de competitividade e isonomia por parte do novo Concessionário, conforme previsto no Contrato, Edital e seus Anexos, em especial o Anexo 3 que trata de Tarifas. As conclusões dos Estudos não apontam para riscos de mercado, concorrenciais, de competitividade (ou a falta de), para o Complexo Portuário de Santos com o prosseguimento do processo de desestatização.