

| ID | Documento | Item | Contribuição | Resposta |
|----|---|---|---|---|
| 1 | Anexos da Minuta de Edital de Concessão | Anexo 13 - Requisitos do Plano Básico de Implantação - PBI | Merece de crítica, igualmente, a tímida prescrição do capítulo Viabilidade ambiental da Concessão do Anexo 13 da Minuta de Edital, motivo pelo qual se recomenda expressamente sejam exigidos o cumprimento integral dos convênios ratificados pelo Brasil relativos à Organização Marítima Internacional, em matéria ambiental. Disponibilizamos, em anexo, a listagem suprarreferida, tendo em mente que parece-nos que os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de edital e querem exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos) simplesmente não consideraram trabalhar de acordo com mais elevados patamares internacionais de exigências ambientais. | Agradecemos a contribuição. Informamos não ser escopo do PBI a ratificação de acordos internacionais. Entretanto, os acordos, quando incorporados à legislação brasileira, são contemplados no processo de licenciamento ambiental. |
| 2 | Anexos da Minuta de Edital de Concessão | Anexo 13 - Requisitos do Plano Básico de Implantação - PBI | ANEXO 13 do Edital Requisitos do Plano Básico de Implantação (PBI) Viabilidade ambiental da Concessão Merece de crítica, igualmente, a tímida prescrição do capítulo Viabilidade ambiental da Concessão do Anexo 13 da Minuta de Edital, motivo pelo qual se recomenda expressamente sejam exigidos o cumprimento integral dos convênios ratificados pelo Brasil relativos à Organização Marítima Internacional, em matéria ambiental. Disponibilizamos, em anexo, a listagem suprarreferida, tendo em mente que os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de edital e querem exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos) simplesmente não consideraram trabalhar de acordo com mais elevados patamares internacionais de exigências ambientais. | Agradecemos a contribuição. Informamos não ser escopo do PBI a ratificação de acordos internacionais. Entretanto, os acordos, quando incorporados à legislação brasileira, são contemplados no processo de licenciamento ambiental. |
| 3 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | 1/2 III. Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura da Concessão; Anexo 1 Item 6. a) O item 6.a)vi. Menciona o MARPOL como se fosse uma entidade, portanto recomenda-se pela exclusão. IV. Investimentos obrigatórios mínimos da Concessão Anexo 1 Item 23 No tocante à Tabela 2 - Relação de Investimentos obrigatórios mínimos da Concessão - mais uma vez é preciso apontar que se afigura contraditório excluir da área de concessão a estação de passageiros atual e delimitar obrigação de construção de nova estação de passageiros (item 1.9) e dragagem do pier passageiros (item 1.11). VI. Infraestrutura de Acesso Aquaviário Anexo 1 Item 23 Para estabelecimento da crítica ora formulada é necessário verificar as profundidades mínimas observadas garantidas pela Autoridade Portuária - Superintendência do Porto de Itajaí (Dados de 24/03/2022). MENOR PROFUNDIDADE OBSERVADA (MPO) COMUNICADO A Superintendência do Porto de Itajaí comunica que recebeu no dia 09/07/2021, Ofício 613/2021/DelItajaí-MB da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, em resposta ao Ofício nº 216/2021/SURIN, datado de 18 de junho de 2021, e levando em consideração o Ofício nº 74/2021-OPE. Praticamente, de 29 de junho de 2021, da Itajaí & Navegantes Pilots, referentes ao estabelecimento de parâmetros operacionais para o Complexo Portuario de Itajaí, ficam estabelecidas as seguintes Menores Profundidades Observadas (MPO), conforme segue: I - Profundidade dos canais e bacia de evolução: a) Canal externo: profundidade mínima de 14,10 m, aplicando a FAQ (folga abaixo da quilha) de 15% do calado dos navios com até 350 m; b) Trecho do canal interno: profundidade mínima de 13,50 m, aplicando a FAQ de 10% do calado do navios com até 350 m; c) Trecho da bacia de evolução 1: profundidade mínima de 13,60 m aplicando a FAQ de 0,60m. d) Trecho da bacia de evolução 2: profundidade mínima de 13,50 m aplicando a FAQ de 10% do calado do navios com até 350 m; Ora, parece-nos que os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato querem que a Concessionária privada disponibilize aos usuários condições de navegação inferiores às garantidas pela Autoridade Portuária Municipal - Superintendência do Porto de Itajaí, com o agravante de estabelecimento da obrigação somente após um ano do início da concessão! Ou seja, até 2028 se observados os patamares definidos pelos órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato deverá a Concessionária entregar profundidades mínimas do canal em condições inferiores às atuais. Não há razão de interesse público que justifique o retrocesso que propõem os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato no que se refere às profundidades mínimas do canal -o que configura flagrante desrespeito ao ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU (item 9.3.2). Dessa feita, requisitos-se o estabelecimento de, no mínimo, obrigação de respeito às MPOs atuais. VII. Passivos ambientais Anexo 1 Item 40 Nesse sentido, para pontuar objetivamente, causa estranheza a disposição do item 40 do Anexo I que permite à Concessionária à indicação de Auditoria que poderá verificar os seus Indicadores de Desempenho, portanto recomenda-se pela revisão do item, para que seja publicado com a seguinte fórmula: Nova redação: Para a verificação do cumprimento dos eventuais Passivos Ambientais não conhecidos até a data de realização do Leilão nº [a €C]/[ã€C], a ANTAQ poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada pela ANTAQ e contratada e remunerada pela Concessionária. IX. Parâmetros da Concessão Anexo 1 Item 59 Padece de crítica, igualmente, o item 59 que estipula exceções para atribuição do ICS. O mero risco de a profundidade mínima esperada ser reduzida em razão de intempéries ambientais é bastante para impactar na apuração dos índices de desempenho. O que cabe questionamento é o que se considera intempéries ambientais para efeitos do item 59? O Porto de Itajaí, porquanto situado na confluência entre o Rio Itajaí Açu e o Mar está sujeito a toda sorte de intempéries ambientais, desde a oscilação das marés, intensidade dos ventos a justificar o fechamento da barra, enchentes, dentre outras. Se forem considerados os dois primeiros como intempéries ambientais a apuração dos índices estará quase que permanentemente, razão por que a definição do termo utilizado - de caráter aberto - se mostra imprescindível, porquanto a impactar de maneira primordial na apuração dos resultados da Concessão que intenta o Governo Federal efetivar. | Agradecemos a contribuição. Acerca do clausulado de padrões de projetos, informamos que imprecisões na redação serão devidamente corrigidas. A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. O contrato de dragagem de manutenção vigente prescreve obrigações para que a contratada garanta profundidades mínimas de 13,5m DHN no canal interno e nas bacias de evolução e 14,0m DHN no canal externo. O Plano de Exploração Portuária (PEP) reproduz exatamente tais cláusulas contratuais. As profundidades apresentadas no Ofício 613/2021/DelItajaí-MB e no Ofício nº 74/2021 – OPE são conjunturais e estão sujeitas ao assoreamento contínuo ao longo do estuário. Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí-SPI atestam, em 17 de fevereiro de 2022, que o canal externo estava com MPO de 14,0m DHN. Portanto, não há retrocesso na capacidade do acesso aquaviário. Pelo contrário, a modelagem ora submetida à audiência pública prevê uma campanha de dragagem de aprofundamento a ser executada no médio prazo, promovendo o aumento de capacidade do Porto de Itajaí para os próximos anos da concessão. O item 40 do Anexo 1 da minuta de contrato dialoga com a cláusula 19.2.7 da minuta de contrato. Em virtude das contribuições de audiência pública, foi elaborado um relatório técnico de caracterização do balanço sedimentar que possibilitará a delimitar com maior exatidão o conceito de intempérie climática. |
| 4 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | 2/2 IX. Parâmetros da Concessão Anexo 1 ID3 O ID3 destina-se à verificação do impacto do fluxo de caminhões nos gates de entrada do porto para a relação porto-cidade, entretanto estabelece como início da aplicação a partir do 7º ano (2029). É passível de crítica o elástico prazo para aplicação definido pelo órgão supostamente técnicos que desenvolveram o índice anexo da minuta de contrato. A mensuração da formação de filas de caminhões nos acessos aos gates do Porto não podem ficar mais de um seis anos paralisados, no Complexo Portuário de Itajaí, com a chancela do Poder Concedente e da ANTAQ, porque trata-se de grave descumprimento à lei dos Portos, vejamos excerto de notícia veiculada no portal do Ministério da Infraestrutura do Governo Federal: como se vê no seguinte endereço, cuja informação faz parte desta contribuição como se aqui estivesse transcrita: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/gestao-ambiental-portos/relacao-porto-cidade Assim, recomenda-se a diminuição dos prazos fixados de apuração do índice, no máximo, no segundo ano da Concessão, tendo em vista que desenvolver programas de revitalização e modernização portuária de forma implementar processos de planejamento que contemplem o desenvolvimento sustentável da atividade portuária e uma relação harmônica com as cidades que os abrigam é vital para o equilíbrio da relação Porto-Cidade. Bens Reversíveis Transferidos à Concessionária na Data de Assunção Anexo 8 II. Áreas II.1.Área da Concessão O item 8 (Área da Concessão) nos parece contraditório ao excluir da área de concessão a estação de passageiros atual e delimitar obrigação de construção de nova estação de passageiros. | Agradecemos a contribuição e informamos que ações para redução de tempo de fila serão promovidos de modo a resguardar uma boa relação porto-cidade. O estudo de viabilidade será revisado e tratativas para mitigação dos impactos ocasionados pelo sistema rodoviário serão inseridas na modelagem para o período em questão (seis primeiros anos de contrato), até que os gates definitivos estejam concluídos. Todas as ações realizadas no âmbito da revisão pós-audiência serão publicadas. Referente a estação de passageiros, conforme descrito na Seção C do estudo de engenharia (pag.20), reiteramos que o atual berço de passageiros apresenta sobreposição parcial com o canal de acesso, navios atracados criam restrições no canal o que tem levado a Superintendência do Porto de forma alternativa, a receber navios de passageiros no cais comercial, o que impacta negativamente a disponibilidade de berços para contêineres. Assim, após avaliação da permanência do atual pier de passageiros e considerando a interferência com o canal, foi definido para a modelagem do estudo a inclusão de investimentos para a construção de um novo terminal de passageiros. |
| 5 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | CONTRATO DE CONCESSÃO - ANEXO 1 - PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP) (...) 10. Nesses termos, integra a relação de investimentos obrigatórios mínimos do Contrato de Concessão: (...) Tabela 2 - Relação de investimentos obrigatórios mínimos da Concessão (...). Item 2.4: Aquisição da área Valeport com 14.557,37 m² Aquisição na 1ª fase, de 2023 a 2025. (...). A proprietária do imóvel denominado ÁREA VALEPORT traz a seguinte contribuição: Laudo Pericial concluído em 15/08/2020, sob responsabilidade de Arend Engenharia de Avaliações Ltda., Responsável Técnico, Engenheiro Civil José Fernandes Arend, com fundamento na NBR 14653-4 (Avaliação de Bens - Parte 4: Empreendimentos), determina como valor econômico a importância de R\$ 94.934.000,00. O Laudo se enquadra no grau de fundamentação I, ART 25 2020 7458967-6. Cópia integral do Laudo e seus anexos estão à disposição. O valor apresentando no Material da Consulta 05/2022 - Porto de Itajaí, como se a área de 14.557,37m2, pudesse ser adquirida pelo valor de R\$ 22.307.520,45, não é cabível, sendo inferior em mais de 425% do valor real de mercado em agosto/2020. Nos últimos 20 meses os imóveis valorizaram sobremaneira, sendo recomendável inclusive, em caso de dúvida, avaliação atualizada. Sendo assim, se recomenda a verificação do infimo valor incluído como sendo o necessário para a aquisição da área em questão. Requer também seja disponibilizada à proprietária, cópia do Laudo de Avaliação do referido imóvel, que tenha sido elaborada de acordo com as normas técnicas da ABNT, sob pena de sua ilegitimidade. Se reserva o direito de provar o que ora informa, por todos os meios de direito admitidos, principalmente com fundamento nos artigos 335 e seguintes do Código de Processo Civil, artigo 20 do Decreto-Lei nº 3.365/1941 e, artigo 5º, inciso XXIV e, artigo 182, §3º, da Constituição Federal. | Agradecemos a contribuição e informamos que a avaliação do imóvel está descrita no documento "NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL" disponibilizado no sítio da ANTAQ. A metodologia adotada foi a de valor de mercado considerando os seguintes aspectos: Valor do terreno: valor médio obtido das avaliações dos terrenos com características similares; Edificações: adotado valor do CUB/SC referente a fevereiro de 2021 para galpões industriais (CUB SC 02/2021); Para edificações adotou-se depreciação conforme referência "F" do "Quadro 1 – Estado de Conservação – Ecl" da publicação "VALORES DE EDIFICAÇÕES DE IMÓVEIS URBANOS", do IBAPE-SP. Para visualização da tabela dever ser consultar a Nota Técnica referenciada. A avaliação de imóveis foi feita com base em valores de terrenos similares. A estimativa foi baseada em valores reais das avaliações realizadas pelo próprio porto e fornecidas pela SPI. De forma complementar, foi realizada pesquisa, na data base do estudo de terrenos da região, o que demonstrou que os valores estavam coerentes com o que foi considerado. Referente a valorização recente dos imóveis, informamos que a equipe técnica, mediante a contribuição realizada, irá realizar atualização da data-base para o ano de 2022. A atualização será publicada pós-audiência e a memória de cálculo será disponibilizada na Nota Técnica do estudo. |
| 6 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | Contrato de concessão - Anexo 1. Plano de exploração portuária (PEP) (...) IX.2. Indicadores de Desempenho 61. Os Indicadores de Desempenho do Contrato de Concessão buscam aferir a performance dos seguintes objetivos: a) Terminal Portuário de Contêineres; e b) Environmental, Social and Governance (ESG). (Ambiental, Social e de Governança) 62. Integra a relação de Indicadores de Desempenho do Contrato de Concessão: Tabela 5 (...) ID1 Prancha média geral quantidade de contêineres movimentados (embarcados e/ou desembarcados) por navio atracado no Porto Organizado (em TEU) / tempo de atracação do navio no berço ocupado (em horas) somente a partir do 2º ano (2024) ID2 Composição e critérios do IDA estabelecidos pela Resolução ANTAQ nº 2.650, de 26/09/2012. Somente a partir do 6º ano (2028) Fonte: IDA ANTAQ ID3 Impacto do fluxo de caminhões nos gates de entrada do porto para a relação porto- cidade número de dias com formação de filas de caminhões nos acessos aos gates do Porto Organizado/ 365 somente a partir do 7º ano (2029) início da Fase 3 (2029-2031) Fonte: Concessionária (AP) ID4 Conformidade no atendimento à regulação setorial A: quantidade de notificações emitidas pela ANTAQ atendidas tempestivamente/ quantidade de notificações emitidas pela ANTAQ no mesmo período; B: quantidade de reincidências de notificações emitidas pela ANTAQ / quantidade de notificações emitidas pela Antaq no mesmo período (é bienal) Somente a partir do 3º ano (2026) Fonte: Relatório de fiscalização da ANTAQ 63. Todos os Indicadores de Desempenho serão coletados a partir do 1º ano da outorga, contido a aplicação para fins de aferição das metas ocorrerá a partir do que for estabelecido em "Início da aplicação" LOGO AO INVÉS DE RECEBER A CONCESSÃO E IMEDIATAMENTE ASSEGURAR CONDIÇÕES PARA ATENDER OS ÍNDICES DE DESEMPENHO, OS QUAIS DEMONSTRAM A QUALIDADE DOS SERVIÇOS, TAL OBRIGAÇÃO É PROTETADA PARA 2, 6, 7 ANOS DEPOIS. | Agradecemos a contribuição e informamos que os parâmetros de desempenho e de qualidade da prestação dos serviços estão harmonizados com as fases de investimento previstos, cabendo a regulação tratar os períodos de expansão e recomposição da capacidade da infraestrutura portuária de forma distinta do momento de manutenção dos níveis de serviço. Assim, não há que se falar em obrigação protelada no que diz respeito a qualidade dos serviços, tão somente de regulações específicas para cada momento da execução contratual. |
| 7 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO, AS SEGUINTE RECOMENDAÇÕES: a) Que haja previsibilidade regulatória, afim de que os agentes possam traçar suas estratégias, e, assim, poder analisar o empreendimento e fazer valer a intenção do Poder Público, que é "... a iniciativa privada nesses projetos se revela como uma alternativa viável para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e da eficiência operacional, garantir a da regularidade e o correto provimento e manutenção da capacidade portuária adequada através de investimentos"; b) Que haja a correta delimitação entre as competências do Poder Concedente e da Antaq, que são atores em papéis diferentes no setor portuário; c) Que seja considerada a segurança jurídica dos contratos de longo prazo, especialmente os de arrendamento, a fim de não se verem desvirtuados os objetivos com a concessão, garantindo harmonia entre os agentes e, sobretudo, promovendo maior eficiência, com redução de custos e manutenção da operação portuária; d) Que haja a manutenção de apenas uma data-base, a de abril/2021, para a estabilidade da projeção, em valores reais e não nominais de todas as estimativas de valores e avaliações, sob pena de estarem desatualizadas e serem destituídos de veracidade hábil. | Agradecemos a contribuição. Informamos que a previsibilidade regulatória e o provimento e manutenção da capacidade portuária adequada são alguns dos meios e fins do modelo de concessão proposto. A delimitação das competências do Poder Concedente e da ANTAQ são dadas tanto pela lei quanto pelo contrato, dentro dos limites estabelecidos pela legislação vigente. Quanto à segurança jurídica dos contratos, assevera-se que o contrato de concessão traz as salvaguardas relacionadas a transição de contratos e que, no caso do Porto de Itajaí, o único contrato de arrendamento tem vigência até o último dia do ano corrente, de tal forma que não há que se falar em desvirtuamento dos objetivos da concessão. Por fim informa-se que a data-base do estudo será revista para março de 2022, tendo em vista a defasagem da data-base da primeira versão do estudo. Assim, as variáveis do modelo serão atualizadas a fim de melhor expressar o cenário econômico atual. |
| 8 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | III. Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura da Concessão; Anexo 1 Item 6. a) O item 6.a)vi. Menciona o MARPOL como se fosse uma entidade, portanto recomenda-se pela exclusão. | Agradecemos a contribuição e informamos que a redação do trecho mencionado será reformulada. |
| 9 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | IV. Investimentos obrigatórios mínimos da Concessão Anexo 1 Item 23 No tocante à Tabela 2 - Relação de Investimentos obrigatórios mínimos da Concessão - mais uma vez é preciso apontar que se afigura contraditório excluir da área de concessão a estação de passageiros atual e delimitar obrigação de construção de nova estação de passageiros (item 1.9) e dragagem do pier passageiros (item 1.11). | Agradecemos a contribuição e informamos que a atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. |

| | | | | |
|----|---|---|---|---|
| 10 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | VI. Infraestrutura de Acesso Aquaviário Anexo 1 Item 23 Para estabelecimento da crítica ora formulada é necessário verificar as profundidades mínimas observadas garantidas pela Autoridade Portuária Superintendência do Porto de Itajaí : MENOR PROFUNDIDADE OBSERVADA (MPO) COMUNICADO A Superintendência do Porto de Itajaí comunica que recebeu no dia 09/07/2021, Ofício 613/2021/Dellitajaí-MB da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, em resposta ao Ofício nº 216/2021/SURIN, datado de 18 de junho de 2021, e levando em consideração o Ofício nº 74/2021 - OPE. Praticagem, de 29 de junho de 2021, da Itajaí & Navegantes Pilots, referentes ao estabelecimento de parâmetros operacionais para o Complexo Portuario de Itajaí , ficam estabelecidas as seguintes Menores Profundidades Observadas (MPO, conforme segue: l - Profundidade dos canais e bacia de evolução: a) Canal externo: profundidade mínima de 14,10 m, aplicando a FAQ (folga abaixo da quilha) de 15% do calado dos navios com até 350 m; b) Trecho do canal interno: profundidade mínima de 13,50 m, aplicando a FAQ de 10% do calado dos navios com até 350 m; c) Trecho da bacia de evolução 1: profundidade mínima de 13,60 m aplicando a FAQ de 0,60m. d) Trecho da bacia de evolução 2: profundidade mínima de 13,50 m aplicando a FAQ de 10% do calado dos navios com até 350 m; Ora, parece-nos que os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato querem que a Concessionária privada disponibilize aos usuários condições de navegação inferiores às garantidas pela Autoridade Portuária Municipal - Superintendência do Porto de Itajaí, com o agravante de estabelecimento da obrigação somente após um ano do início da concessão! Ou seja, até 2028 se observados os patamares definidos pelos órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato deverá a Concessionária entregar profundidades mínimas do canal em condições inferiores às atuais. Não há razão de interesse público que justifique o retrocesso que propõem os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato no que se refere às profundidades mínimas do canal -o que configura flagrante desrespeito ao ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU (item 9.3.2). Dessa feita, requisita-se o estabelecimento de, no mínimo, obrigação de respeito às MPOs atuais. | Agradecemos a contribuição. O contrato de dragagem de manutenção vigente prescreve obrigações para que a contratada garanta profundidades mínimas de 13,5m DHN no canal interno e nas bacias de evolução e 14,0m DHN no canal externo. O Plano de Exploração Portuária (PEP) reproduz exatamente tais cláusulas contratuais. As profundidades apresentadas no Ofício 613/2021/Dellitajaí-MB e no Ofício nº 74/2021 – OPE são conjunturais e estão sujeitas ao assoreamento contínuo ao longo do estuário. Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí-SPI atestam, em 17 de fevereiro de 2022, que o canal externo estava com MPO de 14,0m DHN. Portanto, não há retrocesso na capacidade do acesso aquaviário. Pelo contrário, a modelagem ora submetida à audiência pública prevê uma campanha de dragagem de aprofundamento a ser executada no médio prazo, promovendo o aumento de capacidade do Porto de Itajaí para os próximos anos da concessão. |
| 11 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | VII. Passivos ambientais Anexo 1 Item 40 Nesse sentido, para pontuar objetivamente, causa estranheza a disposição do item 40 do Anexo I que permite à Concessionária à indicação de Auditoria que poderá verificar os seus Indicadores de Desempenho, portanto recomenda-se pela revisão do item, para que seja publicado com a seguinte fórmula: Nova redação: Para a verificação do cumprimento dos eventuais Passivos Ambientais não conhecidos até a data de realização do Leilão nº [â€¦]/[â€¦], a ANTAQ poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada pela ANTAQ e contratada e remunerada pela Concessionária. | Agradecemos a contribuição e informamos que o Item 40 do Anexo I trata de eventual contratação por parte da Concessionária de consultoria ambiental independente para fins de elaboração de laudo ambiental técnico, cuja finalidade é indicar eventuais Passivos Ambientais não conhecidos até a data de realização do Leilão à ANTAQ. O referido item não trata de indicadores de desempenho da Concessionária. |
| 12 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | IX. Parâmetros da Concessão Anexo 1 Item 59 Padece de crítica, igualmente, o item 59 que estipula exceções para atribuição do ICS. O mero risco de a profundidade mínima esperada ser reduzida em razão de intempéries ambientais é bastante para impactar na apuração dos índices de desempenho. O que cabe questionamento é o que se considera intempéries ambientais para efeitos do item 59? O Porto de Itajaí, porquanto situado na confluência entre o Rio Itajaí e o Mar está sujeito a toda sorte de intempéries ambientais, desde a oscilação das marés, intensidade dos ventos a justificar o fechamento da barra, enchentes, dentre outras. Se forem considerados os dois primeiros como intempéries ambientais a apuração dos índices estará quase que permanentemente, razão por que a definição do termo utilizado - de caráter aberto - se mostra imprescindível, porquanto a impactar de maneira primordial na apuração dos resultados da Concessão que intenta o Governo Federal efetivar. | A redação do trecho será reformulada, de modo a dar clareza ao que se entende por "intempéries ambientais", harmonizando o conceito com outras referências feitas no contrato em relação ao mesmo fenômeno. |
| 13 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | IX. Parâmetros da Concessão Anexo 1 ID2 O ID2 destina-se à verificação do Desempenho da gestão ambiental, com fórmula de Composição e critérios do IDA estabelecidos pela Resolução ANTAQ nº 2.650, de 26/09/2012, entretanto estabelece como início da aplicação a partir do 6º ano (2028). Ora, parece-nos que os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram o índice anexo da minuta de contrato pretendem fazer vigorar retrocesso no desempenho da gestão ambiental no Porto de Itajaí, na medida em que realizará a aplicação do ID2 somente a partir do 6º ano (2028). A gestão ambiental do Porto de Itajaí é referência nacional reconhecida pela ANTAQ, como relatado na seguinte NOTÍCIA: Porto de Itajaí conquista o primeiro lugar no ranking nacional do Índice de Desenvolvimento Ambiental da Antaq, como se vê no seguinte endereço, cuja informação faz parte desta contribuição como se aqui estivesse transcrita: https://www.portoitajaí.com.br/noticia/1552/porto-de-itajaí-conquista-o-1-lugar-no-ranking-nacional-do-ida-índice-de-desempenho-ambiental-da-antaq E AINDA EM: Disponível em: https://www.gov.br/antaq/pt-br/noticias/2021/porto-de-itajaí-e-tup-de-ponta-da-madeira-lideram-ranking-ambiental-da-antaq Sendo assim, até 2028 se mantido o início de aplicação do índice os programas e projetos socioambientais poderão visualizar grave retrocesso, com a chancela do Poder Concedente e da ANTAQ - o que trata-se de grave descumprimento à lei dos Portos, vejamos excerto de notícia veiculada no portal do Ministério da Infraestrutura do Governo Federal no seguinte endereço: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/gestao-ambiental-portos/relacao-porto-cidade , cuja informação faz parte desta contribuição como se aqui estivesse transcrita. Não há razão de interesse público ambiental que justifique o retrocesso que propõem os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato no que se refere ao desempenho da gestão ambiental - o que configura flagrante desrespeito ao ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU (item 9.3.2). Dessa feita, requisita-se o estabelecimento de apuração do índice, no máximo, no segundo ano da Concessão. | Agradecemos a contribuição. Informamos que não haverá descontinuidade do monitoramento do desempenho da gestão ambiental, tendo em vista que, conforme indicado no Anexo 1, "todos os indicadores de Desempenho serão coletados a partir do 1º ano da outorga, contudo a aplicação para fins de aferição das metas ocorrerá a partir do que for estabelecido em "Início da aplicação". |
| 14 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | IX. Parâmetros da Concessão Anexo 1 ID3 O ID3 destina-se à verificação do Impacto do fluxo de caminhões nos gates de entrada do porto para a relação porto-cidade, entretanto estabelece como início da aplicação a partir do 7º ano (2029). É passível de crítica o elastecido prazo para aplicação definido pelo órgãos supostamente técnicos que desenvolveram o índice anexo da minuta de contrato. A mensuração da formação de filas de caminhões nos acessos aos gates do Porto não podem ficar mais de um seis anos paralisados, no Complexo Portuário de Itajaí, com a chancela do Poder Concedente e da ANTAQ, porque trata-se de grave descumprimento à lei dos Portos, vejamos excerto de notícia veiculada no portal do Ministério da Infraestrutura do Governo Federal: como se vê no seguinte endereço, cuja informação faz parte desta contribuição como se aqui estivesse transcrita: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/gestao-ambiental-portos/relacao-porto-cidade Assim, recomenda-se a diminuição dos prazos fixados de apuração do índice, no máximo, no segundo ano da Concessão, tendo em vista que desenvolver programas de revitalização e modernização portuária de forma implementar processos de planejamento que contemplem o desenvolvimento sustentável da atividade portuária e uma relação harmônica com as cidades que os abrigam é vital para o equilíbrio da relação Porto-Cidade. | Agradecemos a contribuição e informamos que ações para redução de tempo de fila serão promovidos de modo a resguardar uma boa relação porto-cidade. O estudo de viabilidade será revisado e tratativas para mitigação dos impactos ocasionados pelo sistema rodoviário serão inseridas na modelagem para o período em questão (seis primeiros anos de contrato), até que os gates definitivos estejam concluídos. Todas as ações realizadas no âmbito da revisão serão publicadas pós-audiência. |
| 15 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | No Item II.2 do Anexo I à Minuta do Contrato de Concessão, o chamado Plano de Exploração Portuária, são definidas as atividades que constituem objeto do Contrato de Concessão e, conforme definido na Minuta do Contrato, não poderiam ser subcontratadas. Nem todas as atividades lá previstas, no entanto, devem ser entendidas como atividades inerentes à posição de Autoridade Portuária, as quais não poderiam ser delegadas a um terceiro que, atuando em nome da Autoridade, em nada ilidiria sua responsabilidade. É o caso, por exemplo das atividades de (i) manutenção de todas as instalações, bens existentes e implementados no Porto Organizado, conforme a legislação e regulamentação em vigor , muitas das quais demandarão subcontratações por parte da Concessionária; (ii) execução das melhorias no prazo previsto neste PEP, com vistas a adequar a infraestrutura sob responsabilidade da Concessionária à qualidade dos serviços prestados aos Usuários , na medida em que diversas dessas melhorias demandarão obras e serviços que não serão executados diretamente pela Concessionária. Assim, faz-se necessário o esclarecimento de quais atividades de fato não poderão ser objeto de subcontratação pela Concessionária e quais, ainda que sob sua responsabilidade perante o Poder Concedente, poderão ser subcontratadas com terceiros. | Agradecemos a contribuição. Informamos que, nos termos da Subcláusula 27.1 da minuta de Contrato, é admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação da atividade de administração do Porto Organizado. A Subcláusula 2.1.4. estabelece vedação para subconcessão das Atividades mediante contratos celebrados entre a Concessionária e terceiros, que tenham por objeto a exploração das instalações portuárias. Observa-se que essa vedação diz respeito à subconcessão para explorar instalação portuária, como seria no caso de um arrendamento, mas não se aplica a atividades como manutenção das instalações ou outras do gênero, as quais poderão ser subcontratadas. |
| 16 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | No Item II.3 do Anexo I à Minuta do Contrato de Concessão, o chamado Plano de Exploração Portuária, são definidas as atividades que não constituem objeto do Contrato de Concessão e, portanto, deverão ser exploradas por terceiros. Dentre a lista daquilo que não está incluído no Contrato de Concessão encontram-se atividades de suma importância para o adequado funcionamento do Porto Organizado, incluindo os serviços de (i) praticagem; (ii) rebocadores; e (iii) apoio marítimo. Ocorre que o Contrato de Concessão não esclarece quais seriam os parâmetros, mecanismos e critérios econômico-financeiros por meio dos quais a Concessionária haveria de se relacionar com os prestadores dos serviços excluídos do objeto da Concessão - ou mesmo qual a possibilidade de regulação e fiscalização de tais atividades pela Autoridade Portuária. Neste sentido, os documentos finais da modelagem deverão esclarecer que as atividades previstas no Item II.3 do Anexo I à Minuta do Contrato de Concessão, o chamado Plano de Exploração Portuária, deverão ser necessariamente contratadas com a Concessionária ou se a Concessionária poderá explorá-las a título de operação acessória. | Agradecemos a contribuição. O Plano de Exploração Portuária dispõe sobre as condições técnico operacionais, sobre os investimentos mínimos, sobre os serviços a serem prestados e os correspondentes parâmetros de desempenho da concessão. A relação entre concessionária e prestadores de serviços não inclusos no objeto do Contrato de Concessão ocorrerá em âmbito privado, resguardado o atendimento às normas da Autoridade Marítima. |
| 17 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | Com a tendência de operação de navios de contêineres maiores, o Estudo de Engenharia - Seção C estabelece a necessidade da Concessionária de construir um novo Pier turístico que contemple um terminal de passageiros e sua respectiva dragagem de implantação, conforme previstos nos investimentos obrigatórios descritos no Anexo I à Minuta do Contrato de Concessão, o chamado Plano de Exploração Portuária. Atualmente, já existe um Terminal Marítimo de Passageiros localizado no centro histórico da cidade, cujo berço do pier sobrepõe parcialmente o canal de acesso, fazendo com que não seja mais adequado à operação eficiente dos berços de contêineres. Em decorrência de tal interferência com o canal, foi projetado um novo terminal de passageiros localizado próximo à bacia de evolução 2 do porto, área que teoricamente traria vantagem por segregar as atividades turísticas em uma região mais isolada do Porto. No entanto, por outro lado, no Item II.3 do Anexo I à Minuta do Contrato, o Plano de Exploração Portuária, consta que não integram o objeto do Contrato de Concessão a) a Operação Portuária de movimentação de passageiros destinados ou provenientes de transporte aquaviário a partir do momento de início da operação do novo terminal de passageiros de Itajaí; b) a exploração de Áreas Afetas às Operações Portuárias dedicada à movimentação de passageiros destinados ou provenientes de transporte aquaviário; Nesse sentido, é preciso que se esclareça em quais termos ocorrerá a exploração do terminal de passageiros, o qual, em que pese construído pela Concessionária, não deverá ser por ela operado, incluindo o esclarecimento de quem deverá ser o responsável pela manutenção da infraestrutura de acostagem e terrestre relacionada ao terminal de passageiros. | A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. Conforme observado na contribuição, a operação do futuro terminal de passageiros não está no escopo do concessionário. Assim, caberá ao Poder Concedente estabelecer oportunamente a quem será delegada ou concedida essa operação, incluindo a manutenção dos ativos correspondentes. |
| 18 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | O Molhe Norte é um ativo portuário importante não só para o Complexo Portuário de Itajaí, sob gestão da futura Concessionária, como também para o Município, tratando-se de um relevante equipamento urbano que merece especial e imediata atenção neste processo de desestatização. Sob o ponto de vista social, o Molhe Norte consiste em ponto turístico importante para a região, encontrando-se atualmente interditado e muito degradado. Considerando que tal estado de abandono representa não só um impacto negativo na cidade, como um risco expressivo aos municípios, e considerando que o objetivo da desestatização é trazer maior agilidade e eficiência na gestão dos ativos portuários e no seu desenvolvimento, sendo o Molhe Norte um deles, sugere-se a inclusão de obrigação específica de revitalização do Molhe Norte a ser assumida pela Concessionária, de modo a garantir a preservação deste ponto integrante da infraestrutura concedida, a ser realizada em caráter de urgência. Isto posto, entende-se que a revitalização do Molhe Norte, em que pese urgente, não pode ser realizada sem que esta estrutura esteja readequada, consoante o disposto no Plano de Exploração Portuária (PEP), que indica os investimentos mínimos obrigatórios necessários para a melhoria da infraestrutura. Neste sentido, de forma complementar à necessidade de revitalização imediata do Molhe Norte, importa ressaltar o benefício econômico que seria gerado frente a nova demanda de navios de grande porte, caso esta readequação também fosse realizada na 1ª Fase ao invés da 2ª, promovendo maior benefício tanto operacional como social. Ademais, vislumbra-se essencial para o desenvolvimento do Complexo Portuário de Itajaí que a readequação do Molhe Norte seja priorizada, de modo a garantir que o Complexo Portuário esteja perfeitamente apto a receber navios de grande porte quando da efetivação da dragagem, na 2ª Fase, que por sua vez terá pouco impacto caso a readequação do Molhe não tenha sido consolidada. Logo, considerando o relevante impacto desta obra no Complexo Portuário de Itajaí, sugere-se a priorização deste investimento para que seja realizado ainda na 1ª Fase, concomitante com a revitalização do Molhe Norte, trazendo vantagens econômicas para o Complexo, valorização da região e maior segurança aos municípios. Nesse sentido, a ATP sugere: a) Na Relação de Investimentos Obrigatórios Mínimos da Concessão, capítulo IV do Anexo I, realocar o Investimento 1.2 Readequação do Molhe Norte para realização na Fase 1. b) Na Relação de Investimentos Obrigatórios Mínimos da Concessão, inserir item 1.1.12 Revitalização do Molhe Norte , para realização na Fase 1. | Agradecemos a contribuição e informamos o deferimento da proposta de inclusão de obrigações específicas quanto à revitalização do molhe norte. Quanto à readequação dessa infraestrutura de abrigo, destaca-se a importância de compatibilizar os prazos máximos com o planejamento da campanha de dragagem de aprofundamento, que, por sua vez, depende de prévias investigações geotécnicas, simulações de manobras e outros estudos detalhados. Os investimentos previstos para a primeira fase (2023-2025) possuem a finalidade de viabilizar o aumento do diâmetro da Bacia de Evolução nº 2, gerando ganhos de curto prazo para manobras de navios com LOA 366m. As justificativas para o cronograma proposto estão devidamente descritas na Seção C – Engenharia, sem prejuízo de que os investimentos sejam realizados em prazo anterior ao prazo máximo estabelecido, a critério do Concessionário; bem como eventual alinhamento de interesses de usuários acarrete a formulação de Proposta Apoiada nos termos da cláusula 23 da minuta de contrato. |

| | | | | |
|----|---|---|---|---|
| 19 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | Importante apontar a existência de pescadores que ocupam as áreas públicas na foz do rio Itajaí-Açu, onde edificaram ranchos para a guarda de materiais de pesca e bens correlatos. Em que pese constar como obrigação da Concessionária a remoção dos espigões transversais no Molhe Norte (vide item 1.7 e 1.8), vislumbra-se a necessidade de adicionar a obrigação de reassentar os pescadores remanescentes, não só nas regiões dos espigões a serem removidos, como em toda a área pública de marinha irregularmente ocupada. Isto posto, frisa-se que além da ocupação aqui referida se dar em terreno de propriedade da União, integrante do patrimônio nacional constituído pela zona costeira e sem autorização do ente federal para tanto, esta ocasiona um relevante impacto social no Município de Navegantes. Como toda a extensão destas áreas públicas costeiras faz parte do acervo do Porto Organizado para proteção do canal de acesso, sendo inadequada a sua ocupação irregular e tratando-se de um evidente problema social para a região, verifica-se a patente necessidade que toda a ocupação de área de marinha seja regularizada e os pescadores reassentados. Sabendo que isso seria uma obrigação do Concessionário, sugere-se que esteja formalizada na relação de investimentos previstos para maior segurança e transparência. Assim, sugere-se: Na Relação de Investimentos Obrigatórios Mínimos da Concessão, inserir item 1.1.13 Regularização da ocupação de toda a área de marinha e reassentamento dos Pescadores , para realização na Fase 1. | Agradecemos a contribuição. A proposta ora submetida à audiência pública buscou manter aderência às atividades portuárias. A formulação de política pública para o setor portuário é atribuição do Poder Concedente, e a inclusão de obrigações específicas no âmbito da concessão está vinculada à área do porto organizado, ao objeto da concessão e à avaliação de viabilidade técnica econômica e ambiental. |
| 20 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | Considerando que o berço do píer de passageiros atual apresenta sobreposição parcial com o canal de acesso, restou determinada a construção de um novo píer como investimento obrigatório a ser assumido pela futura Concessionária. Sendo assim, na medida em que um novo píer turístico será construído, vislumbra-se a necessidade de prever a remoção da instalação atual. Neste sentido, foram fornecidos orçamentos estimados para implantação do novo píer, edificação do terminal e respectiva dragagem de implantação (Fase 03), sem abordar a demolição do atual píer ou conceder a ele função adequada, de modo que os custos referentes à estas atividades também não foram computados. Sendo assim, sugere-se a inclusão de previsão de demolição do píer atual como obrigação da Concessionária, dada a sua inatividade, bem como esclarecimentos acerca do respectivo orçamento. Na Relação de Investimentos Obrigatórios Mínimos da Concessão, inserir item 1.1.14 Demolição do atual Pier de Passageiros , para realização na Fase 3. | A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. Com relação as estrutura do píer de passageiros existente, foi reconhecida a existência de limitações operacionais, contudo não foi declarada sua inatividade. Assim, foi previsto no CAPEX a realização de obras para remoção do dolfim de amarração que está em sobreposição ao canal de acesso e a construção de novo dolfim em substituição ao primeiro, conforme detalhado na Seção C do Estudo. |
| 21 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | (PARTE 1) Há grande perspectiva de ganhos na gestão portuária por meio das desestatizações, principalmente, em razão dos investimentos esperados e a organização da exploração portuária. Para alcançar tais resultados, a ATP entende que a diversidade de agentes no complexo portuário deve participar da elaboração do Regulamento de Exploração Portuária (REP), vez que o regulamento traz impactos expressivos em diferentes pontos da operação (nas regras de atracação, 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 através de uma visão multifocal: 51. Integra a relação de documentos públicos necessários à gestão do Porto Organizado para esta Concessão: (...) 51.1. Deverá ser constituído grupo de trabalho para conduzir processo de alteração de Regulamento de Exploração do Porto em até 18 (dezoito) meses contados da Data de Assunção. 51.1.1. 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. 8033, 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; 51.1.2. O 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 Itajaí, b) Terminais Portuários Privados ao longo do Estuário de Itajaí. | Reconhece-se a a preocupação da contribuição apresentada com a definição de regras operacionais da gestão portuária no REP, em especial referente à infraestrutura de acesso aquaviário do porto organizado de Itajaí, que atenderá não somente o terminal portuário da Concessionária, mas também outros autorizatários de instalações portuárias. A contribuição proposta busca aprofundar o grau de envolvimento dos demais autorizatários de instalações portuárias no complexo no processo de revisão do REP, pela formação de um grupo de trabalho específico para tanto. Entende-se que a participação social no processo via CAP e Consulta aos Usuários mostra-se suficiente para a alteração do REP, pelos seguintes motivos: (i) o mencionado regulamento deve recair, em última instância, à Concessionária, responsável pela gestão da infraestrutura portuária; (ii) o Contrato prevê a obrigatoriedade de atendimento não discriminatório da Concessionária aos Usuários, o que inclui as instalações portuárias que utilizam a infraestrutura de acesso aquaviário do porto; e (iii) no clausulado que trata do REP, serão acrescentados dispositivos de modo a mitigar a possibilidade de abuso de posição dominante dominante da Concessionária na atividade de gestão da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do porto, em prejuízo a seus concorrentes na atividade de movimentação portuária. Dessa forma, a contribuição não será acatada. |
| 22 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | (PARTE 2) Há grande perspectiva de ganhos na gestão portuária por meio das desestatizações, principalmente, em razão dos investimentos esperados e a organização da exploração portuária. Para alcançar tais resultados, a ATP entende que a diversidade de agentes no complexo portuário deve participar da elaboração do Regulamento de Exploração Portuária (REP), vez que o regulamento traz impactos expressivos em diferentes pontos da operação (nas regras de atracação, 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 através de uma visão multifocal: 51.1.3. O Grupo de Trabalho será composto paritariamente de, no mínimo 4 (quatro) e no máximo 20 (vinte) membros 51.1.3.1. 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. 51.1.3.2. Os representantes dos Usuários serão escolhidos bienalmente, 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 Explorador de Instalação Portuária do Porto Organizado de Itajaí, Terminal Portuários Privados ao longo do Estuário de Itajaí, 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. 51.1.3.3. 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. 51.1.3.4. 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. 51.1.3.5. As deliberações do Grupo de Trabalho serão sempre tomadas por maioria simples. 51.1.3.6. As reuniões serão presididas e secretariadas pela Concessionária; 51.1.3.7. 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 51.1.3.8. 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. 51.1.3.9. 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. 51.1.3.10. 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. 51.1.3.11. 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; 51.1.3.12. As alterações ao REP devem ser previamente aprovadas pelo Grupo de Trabalho e comunicadas ao Poder Concedente e à ANTAQ com, no mínimo, 30 (trinta) dias de antecedência da sua entrada em vigor; | Reconhece-se a a preocupação da contribuição apresentada com a definição de regras operacionais da gestão portuária no REP, em especial referente à infraestrutura de acesso aquaviário do porto organizado de Itajaí, que atenderá não somente o terminal portuário da Concessionária, mas também outros autorizatários de instalações portuárias. A contribuição proposta busca aprofundar o grau de envolvimento dos demais autorizatários de instalações portuárias no complexo no processo de revisão do REP, pela formação de um grupo de trabalho específico para tanto. Entende-se que a participação social no processo via CAP e Consulta aos Usuários mostra-se suficiente para a alteração do REP, pelos seguintes motivos: (i) o mencionado regulamento deve recair, em última instância, à Concessionária, responsável pela gestão da infraestrutura portuária; (ii) o Contrato prevê a obrigatoriedade de atendimento não discriminatório da Concessionária aos Usuários, o que inclui as instalações portuárias que utilizam a infraestrutura de acesso aquaviário do porto; e (iii) no clausulado que trata do REP, serão acrescentados dispositivos de modo a mitigar a possibilidade de abuso de posição dominante dominante da Concessionária na atividade de gestão da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do porto, em prejuízo a seus concorrentes na atividade de movimentação portuária. Dessa forma, a contribuição não será acatada. |
| 23 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | Uma das diretrizes dos processos licitatórios da Secretaria Nacional de Portos é que os projetos a serem efetivamente implantados sejam uma escolha do concessionário vencedor, que tem maiores condições de se aprofundar nos aspectos técnicos do projeto, tendo mais capacidade de implantar a solução mais eficiente e competitiva. A diretriz em questão é claramente exposta nos documentos licitatórios da Secretaria Nacional de Portos informado que a responsabilidade pelos projetos efetivos caberá ao futuro licitante vencedor, quando, então, seriam exigidos os projetos executivos e a Anotação de Responsabilidade Técnica - ART do engenheiro responsável. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantando pelo licitante vencedor, ressalte-se que a Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas - UNCITRAL recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constante nos estudos como meramente referencial. A partir desse formato, os interessados têm flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para implantação do projeto em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de gerar a movimentação/parâmetros exigidos pelo edital. Verifica-se que essa diretriz não foi plenamente implantada nos estudos para Concessão do Porto de Itajaí, uma vez que os investimentos obrigatórios foram descritos através do Anexo I Plano de Exploração Portuária, Tabela 2, que traz uma relação completa de obras a serem executadas. Como se pode observar, ao alocar uma lista completa de obras a serem executadas, se retira completamente a liberdade do concessionário de implantar projetos que atinjam o mesmo objetivo, contudo com solução de engenharia diferente daquelas soluções conceituais propostas pela Empresa de Planejamento Logístico - EPL. Destaque-se que uma das principais diretrizes do estudo proposto é a habilitação do complexo portuário para recebimento de navios de 366M. O aprofundamento dos estudos para atendimento dessa diretriz tem mostrado que existem soluções mais eficientes do que aquelas propostas pela EPL, contudo, com o formato do Plano de Exploração Portuária, a concessionária se vê contratualmente desincentivada/impedida, de implementar soluções diferentes das previstas, tirando dessa forma seu diferencial competitivo no certame que e se utilizar de sua profunda expertise no assunto para implantar projetos mais eficientes que possam se diferenciar de seus concorrentes. Portanto, a rigidez da lista completa de obras acaba por atingir inclusive os princípios da eficiência e razoabilidade aplicáveis também aos contratos administrativos, uma vez que o que se espera é justamente que o agente privado, com a sua expert no perfazimento de tais atividades consiga aplicar a tecnologia e alocar de forma ótima os recursos para atingir o fim definido pela concessão. Para que efetivamente se alcance a liberdade de projetos, sugere-se que o Plano de Exploração Portuária exija como obrigação contratual: Homologação pela Marinha do canal de acesso com capacidade para recebimento de navios com até 366m até o ano de 2028. | Os editais publicados pela ANTAQ buscam incorporar as diretrizes de política setorial emanadas pelo Ministério da Infraestrutura, materializadas nos instrumentos de planejamento, e a homologação de navios de LOA 366m é apenas um componente de uma grande estratégia de melhoria da produtividade e competitividade do Porto de Itajaí-SC. A tabela 2 do Anexo I Plano de Exploração Portuária não é exaustiva e indica os investimentos mínimos necessários para alcançar tais objetivos, sem prejuízo da facultade do vencedor do certame para apresentar propostas alternativas em conformidade às condicionantes contratuais. Importante destacar que a flexibilidade na solução definitiva de engenharia não afasta as obrigações em termos de recolhimento de Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT), nos termos expressamente descritos na minuta de contrato. |
| 24 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | Item 11. Relação de Investimentos Obrigatórios mínimos da Concessão. A fim de evitar a implementação de investimentos demasiado antecipados, que ainda não tenham demanda e necessidade comprovada, sugere-se que o Anexo 1 do Contrato contemple a previsão de gatilhos para início de cada fase das expansões investimentos), considerando um prazo para posterior execução dos mesmos. A exemplo: (i) Atingido o volume de movimentação de 560 mil TEUs, a Concessionária deverá iniciar o plano de investimentos previsto na fase I para ampliação da capacidade do Terminal para 900 mil TEUs, tendo um prazo de implementação de até 3 anos; (ii) Atingido o volume de movimentação de 900 mil TEUs, a Concessionária deverá iniciar o plano de investimentos previsto na fase II para ampliação da capacidade do Terminal para 1.200 mil TEUs, tendo um prazo de implementação de até 3 anos; O faseamento das obrigações de ampliação vinculado a gatilhos de movimentação trará mais racionalidade aos investimentos, a partir de sua execução em momento realmente necessário. | Agradecemos a contribuição e informamos que a relação dos investimentos obrigatórios mínimos está em linha com os seguintes aspectos: demanda prevista; investimentos exigidos em capacidade estática em cada etapa; existência de infraestruturas disponíveis; e prazos de licenciamentos estimados. Contudo, a lista de investimentos mínimos (Anexo 01 PEP) será avaliada pela equipe técnica, de modo a atender parcialmente a contribuição, sendo substituído parte de investimentos específicos pela fixação de nível de serviço almejado a serem cumpridos pelo futuro concessionário, definidos por normas. A descrição do nível de serviço almejado assim como investimentos mínimos obrigatórios serão apresentados pós-audiência, versão revisada do estudo. |
| 25 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | Item 10. Os valores dos investimentos previstos no item 10 do Anexo 1 do Contrato para aquisição de equipamentos estão demasiado defasados. Os valores unitários parecem não contemplar os impactos da alta do aço e do dólar. Veja-se a seguir as cotações realizadas em março/22 constataam as diferenças de preços comparativa ao modelo da EPL: (i) Portêiners (08 STS) com vão 30,48 m (100 pés) - Valor unitário no modelo EPL: R\$45,5M (sem Reporto, com impostos); - Cotação referência em 03/22: R\$59,8M (Com Reporto, sem impostos; com dólar de fechamento em 28/02 = R\$5,14); (ii) RTG (30 Rubber Tyred Gantry): - Valor unitário no modelo EPL: R\$8M (sem Reporto, com impostos); - Cotação referência em 03/22: R\$10,1M (Com Reporto, sem impostos; com dólar de fechamento em 28/02 = R\$5,14); (iii) TT (48 Terminal Tractor): - Valor unitário no modelo EPL: R\$0,388M (sem Reporto, com impostos); - Cotação referência em 03/22: R\$1,028M (Com Reporto, sem impostos; com dólar de fechamento em 28/02 = R\$5,14); (iv) SRB (48 Terminal Tractor): - Valor unitário no modelo EPL: R\$89,7mil (equipamento nacional; com impostos); - Cotação referência em 03/22: R\$130,6 (equipamento nacional; com impostos); Estas diferenças de preços significativas, que somadas representam um subdimensionamento de R\$210M, impactam sobremaneira o VPL do projeto e devem ser atualizadas, sob o risco de afetar a previsibilidade do concessionário e a segurança jurídica dos investimentos propostos. Alternativamente, caso se opte por alocar o risco ao Concessionário - o que não se consideraria em linha com o princípio da razoabilidade e da eficiência - a diferença encontrada em relação aos valores estimados para fins de investimentos deve ser considerada para fins de reequilíbrio econômico do contrato. | Agradecemos a contribuição. Via de regra, a data-base do estudo não é alterada na revisão pós audiência pública. Contudo, em função da presente contribuição, será realizada atualização da data-base do estudo para o ano de 2022, além de novas cotações dos principais equipamentos, o que terá reflexo nos valores estimados para aquisição de equipamentos. Todas as ações realizadas no âmbito da revisão serão publicadas pós-audiência. |

| | | | | |
|----|---|---|---|--|
| 26 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | CONSIDERANDO: 1) Tratar-se o Molhe Norte de fundamental equipamento turístico e cultural para a cidade de Navegantes; 2) Que após a finalização da Primeira Etapa das obras da baía de evolução, o Molhe Norte foi entregue como um canteiro de obras, sem o mínimo de infraestrutura para continuar servindo à população de Navegantes como há anos ocorria; 3) Que os estudos ambientais foram feitos para que a obra do Molhe Norte fosse entregue totalmente concluída, o que não ocorreu, ficando este Molhe expressivamente menor do que o projetado, gerando dúvidas na comunidade quanto à eventuais impactos ambientais negativos na praia de Navegantes; 4) Que o Molhe Norte tem papel de mitigação de impactos ambientais tanto para o canal, quanto para a Praia de Navegantes, relacionados às dragagens. SUGESTÃO: QUE A READEQUAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DO MOLHE NORTE SEJA REALIZADA NA FASE 1; E QUE SE DETERMINE A RESPONSABILIDADE PELA OBRIGAÇÃO DE ESTUDOS DE IMPACTO, MONITORAMENTO, MITIGAÇÃO E REMEDIAÇÃO, QUANDO COUBER, REFERENTES AO EFEITO DA DRAGAGEM NA PRAIA DE NAVEGANTES. | Agradecemos a contribuição e informamos o deferimento da proposta de inclusão de obrigações específicas quanto à revitalização do molhe norte. Quanto à readequação dessa infraestrutura de abrigo, destaca-se a importância de compatibilizar os prazos máximos com o planejamento da campanha de dragagem de aprofundamento, que, por sua vez, depende de prévias investigações geotécnicas, simulações de manobras e outros estudos detalhados. Os investimentos previstos para a primeira fase (2023-2025) possuem a finalidade de viabilizar o aumento do diâmetro da Baía de Evolução nº 2, gerando ganhos de curto prazo para manobras de navios com LOA 366m. As justificativas para o cronograma proposto estão devidamente descritas na Seção C – Engenharia, sem prejuízo de que os investimentos sejam realizados em prazo anterior ao prazo máximo estabelecido, a critério do Concessionário; bem como eventual alinhamento de interesses de usuários acarrete a formulação de Proposta Apoiada nos termos da cláusula 23 da minuta de contrato. |
| 27 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | CONSIDERANDO: 1) A existência de construções irregulares para prática da atividade pesqueira na Foz do Rio Itajaí-Açu; 2) Que as construções só se consolidaram desta forma por permissividade da autoridade portuária responsável, sendo o passivo criado de sua inteira responsabilidade; 3) A necessidade de realocar os pescadores que estão em área de marinha. SUGESTÃO: SEJA IMPUTADA À CONCESSIONÁRIA A RESPONSABILIDADE DE REGULARIZAÇÃO DAS ÁREAS DE MARINHA DA FOZ DO RIO ITAJAÍ-AÇU OCUPADAS POR PESCADORES E OUTROS MORADORES. | Agradecemos a contribuição. A proposta ora submetida à audiência pública buscou manter aderência às atividades portuárias. A formulação de política pública para o setor portuário é atribuição do Poder Concedente, e a inclusão de obrigações específicas no âmbito da concessão está vinculada à área do porto organizado, ao objeto da concessão e à avaliação de viabilidade técnica econômica e ambiental. |
| 28 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | A FENOP entende que deveria haver previsão de manutenção dos contratos com os usuários que atualmente utilizam o Terminal da APM, de forma a evitar fuga de cargas e de armadores para outros Portos como Portonave e Itapoá. | Agradecemos a contribuição e informamos o estudo considera diversas medidas que visam mitigar risco de descontinuidade operacional, tais como Plano de Transição Operacional, indenização de ativos essenciais a operação portuária que não são reversíveis à Autoridade Portuária e habilitação técnica. Ademais, a Seção B do estudo será revisada de tal forma a considerar um mecanismo de ramp up da demanda nos primeiros anos da concessão, a fim de endereçar os aspectos relativos a modelagem do risco apontado na contribuição. |
| 29 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | IV. Investimentos obrigatórios mínimos da Concessão - Tabela 2: No que tange aos investimentos obrigatórios mínimos da Concessão, a ABRATEC entende que há ativos extremamente necessários para o Complexo Portuário de Itajaí e o próprio Município de Itajaí. Como exemplo, o Molhe Norte, equipamento urbano de relevância, que necessita atenção especial e imediata no processo de desestatização do Porto de Itajaí. No que tange à operação portuária, a revitalização e readequação do Molhe Norte tem o condão de possibilitar a atracação de navios maiores e, conseqüentemente, movimentar maiores volumes de carga. Nesse sentido, as obras de dragagem do complexo portuária só serão efetivas a partir da revitalização desse Molhe. Sob a ótica social, o Molhe Norte constitui ponto turístico importante para a região. Apesar disso, encontra-se interdito e em péssimo estado de conservação, o que impacta negativamente a cidade por ser um risco cidadãos do município. Devido à necessidade de revitalização, sugere-se inclusão da revitalização do Molhe Norte como obrigação específica que deve ser assumida pela Concessionária e que os investimentos previstos sejam executados na Fase 1. Desse modo, garante-se a preservação da infraestrutura concedida, ainda, deve-se atribuir caráter de urgência para a sua revitalização. Nesse sentido, a ABRATEC sugere: a) Na Relação de Investimentos Obrigatórios Mínimos da Concessão, capítulo IV do Anexo I, realocar o Investimento 1.2 Readequação do Molhe Norte para realização na Fase 1. b) Na Relação de Investimentos Obrigatórios Mínimos da Concessão, inserir item 1.1.12 Revitalização do Molhe Norte, para realização na Fase 1. | Agradecemos a contribuição e informamos o deferimento da proposta de inclusão de obrigações específicas quanto à revitalização do molhe norte. Quanto à readequação dessa infraestrutura de abrigo, destaca-se a importância de compatibilizar os prazos máximos com o planejamento da campanha de dragagem de aprofundamento, que, por sua vez, depende de prévias investigações geotécnicas, simulações de manobras e outros estudos detalhados. Os investimentos previstos para a primeira fase (2023-2025) possuem a finalidade de viabilizar o aumento do diâmetro da Baía de Evolução nº 2, gerando ganhos de curto prazo para manobras de navios com LOA 366m. As justificativas para o cronograma proposto estão devidamente descritas na Seção C – Engenharia, sem prejuízo de que os investimentos sejam realizados em prazo anterior ao prazo máximo estabelecido, a critério do Concessionário; bem como eventual alinhamento de interesses de usuários acarrete a formulação de Proposta Apoiada nos termos da cláusula 23 da minuta de contrato. |
| 30 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | É importante ressaltar a existência de pescadores que ocupam áreas públicas na foz do rio Itajaí-Açu, onde construíram fazendas para armazenar materiais de pesca e mercadorias correlatas. Apesar da existência da obrigação da Concessionária de retirar o espigões transversais do Cais Norte (ver itens 1.7 e 1.8 dos investimentos obrigatórios constantes do Anexo 1 da Minuta de Contrato de Concessão), é necessário acrescentar a obrigação de reassentar os pescadores, não apenas na região dos espigões a serem removidos, mas também em toda a área pública ocupada irregularmente. Dito isso, recomenda-se notar que, além da referida ocupação irregular, que ocorre em terras pertencentes à União, que formam parte do patrimônio nacional constituído pela zona litorânea, esse problema causa um impacto social relevante no Município. Tal impacto é agravado pelo estado de conservação do Molhe Norte, que se encontra muito degradado apresentando um risco significativo para os ocupantes da região. Como toda a extensão dessas áreas litorâneas públicas faz parte dos ativos do Porto Organizado para a proteção do Canal de Acesso, sua ocupação irregular é, portanto, inadequada, além de um claro problema social para o Município. Por isso, há uma clara necessidade de regularização de toda a ocupação da área marinha e de reassentamento dos pescadores. Sabendo que essa seria uma obrigação da Concessionária, sugere-se que ela seja formalizada na lista de investimentos previstos para maior segurança e transparência. PROPOSIÇÃO Inserir o item 1.1.13 "Regularização da ocupação de toda a área marinha e reassentamento de Pescadores na Lista de Investimentos Mínimos Obrigatórios da Concessão. | Agradecemos a contribuição. A proposta ora submetida à audiência pública buscou manter aderência às atividades portuárias. A formulação de política pública para o setor portuário é atribuição do Poder Concedente, e a inclusão de obrigações específicas no âmbito da concessão está vinculada à área do porto organizado, ao objeto da concessão e à avaliação de viabilidade técnica econômica e ambiental. |
| 31 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | Considerando que o atual cais de passageiros apresenta sobreposição parcial com o Canal de Acesso, a construção de um novo pier foi determinada como um investimento obrigatório a ser assumido pela futura Concessionária. Portanto, como um novo pier turístico será construído, é necessário prever a remoção das instalações atuais. Nesse sentido, foram previstos orçamentos estimados para a implantação do novo pier, construção do terminal e respectiva dragagem de implantação (Fase 03), sem abordar a demolição do atual pier ou conceder-lhe uma função adequada, de modo que os custos relacionados a essas atividades também não foram calculadas. Por isso, sugere-se incluir uma previsão de demolição do atual pier como obrigação da Concessionária, dada a sua inatividade, bem como esclarecimentos sobre o respectivo orçamento. PROPOSIÇÃO: Inserir o item 1.1.14 "Demolição do atual Pier de Passageiros na Lista de Investimentos Mínimos Obrigatórios da Concessão. | A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. Com relação à estrutura do pier de passageiros existente, foi reconhecida a existência de limitações operacionais, contudo não foi declarada sua inatividade. Assim, foi previsto no CAPEX a realização de obras para remoção do dolfim de amarração que está em sobreposição ao canal de acesso e a construção de novo dolfim em substituição ao primeiro, conforme detalhado na Seção C do Estudo. |
| 32 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | O Molhe Norte é um importante ativo portuário não só para o Complexo Portuário de Itajaí, sob a gestão da futura Concessionária, mas também para o Município, pois é uma instalação urbana relevante que merece atenção especial e imediata nesse processo de privatização. Do ponto de vista social, o Molhe Norte é um importante ponto turístico para a região, atualmente encontrando-se interdito, muito degradado e ocupado irregularmente por pescadores que construíram fazendas para armazenar materiais de pesca e mercadorias relacionadas, ainda pendentes de reassentamento. Considerando que tal estado de abandono representa não apenas um impacto negativo para a cidade, mas também um risco significativo para os pescadores estabelecidos irregularmente na região, e considerando que o objetivo da privatização é trazer maior agilidade e eficiência na gestão dos ativos portuários e em seu desenvolvimento, sendo o Molhe Norte um deles, sugere-se a inclusão de uma obrigação específica de revitalização do Molhe Norte a ser assumida pela Concessionária, a ser realizada em caráter de urgência, a fim de garantir a preservação desse ponto da infraestrutura concedida. Dito isso, entende-se que a readequação do Molhe do Norte, apesar de urgente, não pode ser realizada sem que essa estrutura seja revitalizada, de acordo com as disposições do Plano de Exploração Portuária (PEP), o que indica os investimentos mínimos obrigatórios necessários para a melhoria da infraestrutura. Nesse sentido, como complemento à necessidade de revitalização imediata do Cais Norte, é importante ressaltar o benefício econômico que seria gerado diante da nova demanda de navios de grande porte, caso a readequação também fosse realizada na 1ª Fase em vez da 2ª, promovendo maior benefício tanto operacional quanto social. Além disso, é essencial para o desenvolvimento do Complexo Portuário de Itajaí que a revitalização do Molhe Norte seja priorizada, a fim de garantir que o Complexo Portuário esteja perfeitamente apto a receber grandes navios na dragagem da 2ª Fase, o que, por sua vez, terá pouco impacto se a referida revitalização não for efetuada. Portanto, considerando o impacto relevante dessa obra no Complexo Portuário de Itajaí, sugere-se que esse investimento seja priorizado para que possa ser realizado ainda na 1ª fase, concomitantemente com a revitalização do Molhe Norte, trazendo vantagens econômicas ao Complexo, valorização da região e maior segurança para os cidadãos. PROPOSIÇÃO: Na Lista de Investimentos Mínimos Obrigatórios da Concessão, realocar o Investimento 1.2 Readequação do Molhe Norte" para a realização na Fase 1. Na Lista de Investimentos Mínimos Obrigatórios da Concessão, inserir o item 1.1.12 "Revitalização do Cais Norte", para realização na Fase 1. | Agradecemos a contribuição e informamos o deferimento da proposta de inclusão de obrigações específicas quanto à revitalização do molhe norte. Quanto à readequação dessa infraestrutura de abrigo, destaca-se a importância de compatibilizar os prazos máximos com o planejamento da campanha de dragagem de aprofundamento, que, por sua vez, depende de prévias investigações geotécnicas, simulações de manobras e outros estudos detalhados. Os investimentos previstos para a primeira fase (2023-2025) possuem a finalidade de viabilizar o aumento do diâmetro da Baía de Evolução nº 2, gerando ganhos de curto prazo para manobras de navios com LOA 366m. As justificativas para o cronograma proposto estão devidamente descritas na Seção C – Engenharia, sem prejuízo de que os investimentos sejam realizados em prazo anterior ao prazo máximo estabelecido, a critério do Concessionário; bem como eventual alinhamento de interesses de usuários acarrete a formulação de Proposta Apoiada nos termos da cláusula 23 da minuta de contrato. |
| 33 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | Os investimentos obrigatórios incluem a aquisição de áreas privadas descritas no Relatório de Engenharia (área da Braskarne, área da Valeport, áreas de armazenamento E e F, e área de armazenagem D). No entanto, esses investimentos podem impactar significativamente os resultados do projeto, resultando em riscos para a concessionária, uma vez que a aquisição obrigatória de áreas e os prazos associados podem ocasionar preços abusivos a serem cobrados pelos atuais proprietários ou judicialização. Neste contexto, sugere-se: à €C Que o governo garanta que as áreas privadas serão desapropriadas a tempo de atingir as metas de expansão portuária (elaborando o instrumento jurídico para isso, a "Declaração de Utilidade Pública"; à €C Que a concessionária possa decidir se adquirirá ou não áreas privadas e quando fazê-lo (considerando a demanda portuária), não havendo obrigação relacionada a essas aquisições; à €C Que seja criada uma Matriz de Responsabilidade (governo x concessionária) para a concessão. A Matriz de Responsabilidade deve ser incluída no inciso IV do Anexo 1 do Contrato; e à €C Que seja definido que, se os preços máximos cobrados para as áreas forem mais altos do que o previsto, o risco resultante será suportado pela conta de garantia ou pelo governo, não afetando outros parâmetros da concessão (especialmente o valor da tarifa de acesso aquaviário). PROPOSIÇÕES: Anexo do Contrato 1 - PEP Tabela 2, página 5: alterar os investimentos relacionados a compra de áreas privadas de obrigatórios para opcionais. 1) Item IV: incluir a matriz de responsabilidade da aquisição de áreas privadas. 2) Detalhar as responsabilidades do governo e da concessionária em relação aos preços das áreas. Estudo de Viabilidade de Engenharia (Seção C): Item 2.3.3. 1) Investimentos para operação e armazenagem: incluir uma matriz de responsabilidade em que os riscos de compra das áreas privadas são detalhados; 2) Incluir uma medida para os riscos envolvidos na compra de áreas privadas, incluindo o risco de sobrepreço; e 3) Incluir no documento a utilização da conta de garantia ou recursos do governo para cobrir o superfaturamento (se isso for observado no processo de compra), não afetando a tarifa de acesso aquaviário. | Agradecemos a contribuição e informamos que o faseamento para aquisição das áreas privadas está em linha com os seguintes aspectos: estudo de demanda; investimentos exigidos em capacidade estática em cada etapa; existência de infraestruturas disponíveis; e prazos de licenciamentos estimados. Portanto, o futuro concessionário deverá cumprir o cronograma de aquisição de áreas projetado no estudo. Referente a proposta de inclusão de matriz de responsabilidade para aquisição dos imóveis de modo que o preço excedente seja absorvido pelo governo ou pela conta de garantia, informamos que a solicitação será parcialmente acatada, havendo assim compartilhamento do risco entre o poder concedente e concessionária para os valores excedentes aos preços previstos de aquisições. As responsabilidades do Poder concedente e da concessionária serão detalhadas na nova versão do estudo pós-audiência conforme solicitado. Outro fator relevante é que devido à valorização recente dos imóveis, informamos que será realizada atualização da data-base do estudo para o ano de 2022, o que terá reflexo nos valores estipulados para aquisição de todas as áreas privadas previstas no estudo. |
| 34 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | Nos estudos de viabilidade relacionados à análise de mercado para o porto de Itajaí, a demanda será crescente desde os primeiros anos da concessão. Além disso, há grandes investimentos previstos já nas fases iniciais da concessão que são justificados pelo governo como necessários para alcançar a movimentação de cargas projetada. No entanto, é possível adiar os investimentos relacionados à expansão portuária, uma vez que é possível atingir o nível de movimentação projetado sem a adição de áreas na primeira fase no projeto. Esse adiamento é importante para minimizar os riscos envolvidos nas aquisições das áreas, que provavelmente serão influenciados pela obrigação de compra por parte da concessionária. PROPOSIÇÃO: Tabela 2, página 5: postergação dos investimentos relacionados à aquisição de áreas privadas (linhas 2.1 a 2.4) para o momento em que forem observados como uma necessidade pela concessionária. | Agradecemos a contribuição e informamos que o faseamento para aquisição das áreas privadas está em linha com os seguintes aspectos: estudo de demanda; investimentos exigidos em capacidade estática em cada etapa; existência de infraestruturas disponíveis; e prazos de licenciamentos estimados. Portanto, o futuro concessionário deverá cumprir o cronograma de aquisição de áreas projetado no estudo. Contudo, no intuito de garantir maior liberdade ao Concessionário na estratégia de desapropriação, as etapas de implantação serão flexibilizadas. |
| 35 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | A fórmula do Fator X não é mencionada no anexo 1 da Minuta de Contrato, o que impossibilita detalhar os possíveis impactos do fator na receita da concessionária. Além disso, não está claro quais são as consequências para a concessionária relacionadas às infrações mencionadas na Tabela 6. O Fator X também inclui um indicador (ID3) sem definir o que seria considerado uma "fila". Além disso, o indicador ID1 não está relacionado à gestão do acesso portuário e não se justifica a razão pela qual esse indicador está incluído no Fator X. Sugere-se que não estejam associados à gestão do Canal de Acesso não sejam incluídos no Fator X e tenham mecanismos diferentes de controle. PROPOSIÇÕES: IX.2. Indicadores de Desempenho: detalhar o Fator X, incluindo a fórmula e os possíveis impactos desse Fator na receita da concessionária. Definir e detalhar de forma objetiva o que seria considerado uma fila no acesso ao porto (indicador ID3). Excluir o indicador ID1 do Fator X. Rever outros indicadores que não estejam diretamente relacionados ao acesso hidroviário. | Agradecemos a contribuição e informamos que os parâmetros de desempenho e de qualidade de serviço serão revistos com o objetivo de melhor delimitar os parâmetros, suas métricas e seu impacto sobre as demais regras contratuais, tais como o reajuste tarifário. No entanto, repisa-se que os Índices de desempenho do contrato de concessão que constam no anexo I ao contrato não tem relação com o Fator X. Nesse sentido, informa-se que o fator x será regulamentado posteriormente pela Agência Reguladora. Por fim, esclarece-se que os indicadores de desempenho que constam no Anexo I são parâmetros necessários a regulação e a garantia dos níveis de serviço a serem prestados pela concessionária, de tal forma que, mesmo que não estejam ligados ao acesso aquaviário, são parâmetros necessários a regulação do serviço. |

| | | | | |
|----|---|---|--|---|
| 36 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | O Modelo de Exploração colocado em Consulta/Audiência Pública, indica que o novo Concessionário do Porto de Itajaí deverá não só realizar as operações portuárias neste porto, mas também se responsabilizar pela gestão do Canal de Acesso Marítimo, garantindo níveis de serviço adequados às atividades econômicas portuárias do Complexo Portuário. Porém, há que se destacar os riscos do modelo para para os terminais privados do Complexo Portuário de Itajaí (localizados no canal de acesso aquaviário definido pela atual poligonal do Porto Organizado de Itajaí) que tem se destacado como um dos principais complexos portuários brasileiros. O entendimento de que o Canal de Acesso Marítimo é uma Essential Facility para os terminais instalados no Complexo Portuário, indica que qualquer divergência estratégica de prioridades e necessidades de ampliação da capacidade do canal de acesso pode trazer prejuízos ao desenvolvimento do Complexo Portuário que se utilizam do canal de acesso definido pela atual Poligonal do Porto Organizado de Itajaí. Tomando como referência algumas práticas regulatórias vigentes no Brasil, como é o caso do Usuário Dependente nas Concessões Ferroviárias, entende-se que é necessário incluir no inciso VI.1. os mecanismos regulatórios para garantir que a nova concessionária leve em consideração o crescimento projetado dos terminais privados do Complexo e a demanda por embarcações cada vez maiores, para então planejar as dimensões do canal de acesso aquaviário, ou seja, mecanismos que possam garantir a capacidade necessária, e que não se restrinja o crescimento de outros empreendimentos já instalados junto ao Canal de Acesso, definido pela atual poligonal do Porto Organizado de Itajaí. PROPOSIÇÕES: à€ Item VI.1. Dragagem: incluir neste item um mecanismo regulatório para garantir que a concessionária leve em consideração o crescimento projetado dos terminais privados no Complexo Portuário de Itajaí nas decisões relativas à profundidade do canal de acesso aquaviário; à€ Garantir que a concessionária tenha as licenças ambientais necessárias para aumentar a profundidade do canal de acesso aquaviário a um mínimo de 18m. à€ Incluir no Anexo 1 da Minuta do Contrato - Plano de Exploração Portuária - um indicador para monitorar a demanda por navios maiores nos terminais do complexo portuário e vincular os resultados aos investimentos necessários para garantir a profundidade do canal de acesso aquaviário; à€ Definir gatilhos de investimento para obras de dragagem e/ou redimensionamento do Canal de Acesso, a partir da comprovação da existência de demanda, que garantam a capacidade mínima identificada para a garantia da continuidade da competitividade do Complexo Portuário e seu respectivo crescimento estratégico. | O acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Itajaí está sujeita a uma regulação específica no âmbito do contrato. Foram estabelecidos Parâmetros Técnico-Operacionais específicos, Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) específicos e obrigações atreladas à prestação de contas junto à Autoridade Marítima e agência reguladora. Além de garantir as condições de navegabilidade para o canal, bacia e berços, o desempenho futuro do concessionário nesse quesito será avaliado quanto ao crescimento do porte dos navios atendidos, eficácia no balizamento náutico e utilização de Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ). Considerando a vocação do Porto de Itajaí, entende-se que haja um alinhamento de interesses no crescimento da frota de navios atendida pelo futuro concessionário. Embora as profundidades de dragagem e cronograma tenham sido estabelecidas em função das limitações da infraestrutura atual, eventuais pleitos de novos investimentos podem ser formalizados à ANTAQ por meio da proposta apoiada, nos termos da minuta de contrato. |
| 37 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | O crescimento da demanda por navios cada vez maiores no setor de Contêineres é uma realidade e precisa estar contemplado no direcionamento estratégico do Modelo de Exploração do Porto Organizado de Itajaí, conforme discutido nesta Consulta/Audiência Pública. Fato é que já existe demanda por navios maiores, destacadamente os navios de 366 e 368m de LOA, que atualmente não são suportados pelas atuais bacias de evolução do Complexo Portuário, conforme demonstrado pela ORDEM DE SERVIÇO Nº 028, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2020, que Estabelece os Parâmetros para as Manobras de Giro dos Navios ao norte e a leste do TECON no Porto de Rio Grande (ver NWS-ANEXO.G - encaminhado por e-mail em complementação a essa contribuição). Diversos outros portos, competidores no mercado com o Complexo portuário de Itajaí/Navegantes, também já homologaram ou estão em fase de homologação de navios de 366 a 368m de LOA (NWS-ANEXO.H - encaminhado por e-mail em complementação a essa contribuição). Em função disso, propõe-se que os investimentos na bacia de evolução sejam antecipados para a primeira fase do projeto, entendendo que tanto as obras quanto o licenciamento, quanto a homologação desse tipo de navio de projeto representam um processo lento e, deixar que os investimentos necessários para tal homologação fiquem para fases futuras da Concessão do Porto de Itajaí, pode representar enormes perdas para a região e também para o país na competitividade do comércio exterior brasileiro. PROPOSIÇÕES: Antecipar os investimentos na bacia de evolução do porto para a primeira fase do projeto e refazer as projeções econômico-financeiras. | No que tange ao Porto de Itajaí, a execução dos investimentos previstos para a primeira fase (2023-2025) são condições prévias ao aumento do diâmetro da Bacia de Evolução nº 2. As simulações de manobra realizadas nos últimos anos indicam que a homologação do navio de LOA 366m deve ser precedida da adequação das estruturas ao longo do canal (como guia corrente, espigões transversais e estruturas de concreto), e da remoção do soçobrado Pallas. As justificativas para o cronograma proposto estão devidamente descritas na Seção C – Engenharia. |
| 38 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | No documento Estudo Itajaí - Seção C - Engenharia , foram apresentadas estimativas de custos para a realização da dragagem para a cota de -16m. Entretanto, não restou clara a memória de cálculo para a projeção dos volumes totais a serem dragados. Além disso, o preço unitário utilizado na dragagem de aprofundamento é o mesmo que o utilizado na estimativa da dragagem de manutenção. Esses valores estão corretos? | Os volumes de dragagem para a cota de -16m DHN estão discriminados na Tabela 4 da Seção C – Engenharia. Para fins de modelagem, os preços unitários adotados para dragagem de aprofundamento foram os mesmos da dragagem de manutenção. No momento, as premissas de cálculo e profundidade de projeto estão passando por nova rodada de avaliação, e os resultados definitivos, bem como memórias de cálculos, serão apresentados na revisão do estudo. |
| 39 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 01 - Plano de Exploração Portuária - PEP_V5_para_publicação | No documento Estudo Itajaí - Seção D - Operacional , tabela 18, foram estimados os custos para a realização da dragagem de manutenção. Observa-se que os custos estimados para a dragagem de aprofundamento é o mesmo que o utilizado na estimativa da dragagem de manutenção. Esses valores estão corretos? Adicionalmente, não restou clara a memória de cálculo dos volumes estimado para a dragagem de manutenção após o atingimento da cota de -16m. | Para fins de modelagem, os preços unitários adotados para dragagem de aprofundamento foram os mesmos da dragagem de manutenção. O volume está devidamente apresentado na Nota Técnica nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. Ademais, foram realizadas análises complementares para fins de dimensionamento do volume de assoreamento para profundidade de -16m DHN que serão disponibilizados anexos ao edital. |
| 40 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 03 - Tarifas e Preços.rev1 | A ABRATEC entende que há oportunidade de melhoria na regulação tarifária, em especial, quanto ao limite de dispersão tarifária no Apêndice B do Anexo 3 da minuta de Contrato de concessão. Observa-se que em seu estágio atual, o controle por dispersão pode ser aperfeiçoado para assegurar sua efetividade. Em que pese haja um limite para evitar abusos, a fórmula não é suficiente para gerar esse mecanismo de contenção. Isso porque é possível manipular o limite máximo e mínimo, uma vez que se aplica ao intervalo de cobranças por ela realizadas. Ou seja, é possível manejar cobranças para modificar o limite de dispersão tarifária, desqualificando-o como controle. Soma-se a isso o fato de que o art. 9º, da Lei 8.987/1995, que regulamenta as concessões, aponta que a fixação de tarifas deve ocorrer na proposta, atendendo ao princípio de modicidade (art. 6º, §1º). Por isso, questiona-se sobre a eficácia da proposta de controle por limite de dispersão à luz da Lei 8.987/1995. Caso se entenda por sua insuficiência, entende-se ser necessária a alteração da fórmula para o cálculo de dispersão tarifária para garantir mecanismos de contenção de abuso de posição dominante por parte da concessionária. | Agradecemos a contribuição e informamos seu deferimento. As regras contratuais acerca da regulação tarifária serão revistas a fim de, dentre outros objetivos, resguardar direitos dos usuários e evitar abusos. Nesse sentido, consigna-se que a regulação tarifária não adotará mais o modelo de receita teto, mas tão somente o de preço teto, trazendo maior controle sobre a regulação tarifária. Além disso, outros dispositivos da regulação tarifária serão revisados a fim de abordar as preocupações concorrenciais e regulatórias apontadas na contribuição. |
| 41 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 03 - Tarifas e Preços.rev1 | Item 4.2. Analisando as projeções de Receita Tarifária do Sistema Aquaviário (Tabela I) verificou-se inconsistência relativa à taxa de conversão TpB/TEU proposta pela EPL: (i) O estudo da EPL (Seção B - Estudo de Mercado, pág 35) informa ter considerado o período abr/2019 a abr/2020 para chegar à taxa de 63,95 TpB/TEU; (ii) Decorre que a taxa de conversão proposta provoca significativa distorção na projeção de receita para a tabela I (Acesso Aquaviário), dado que o aumento da consignação não apresenta correlação direta com a quantidade ou porte dos navios. Isto significa dizer que é possível o aumento da movimentação de TEUs no complexo, sem o respectivo aumento da receita da Tabela I; (iii) Conforme observado em 2021 no complexo de Itajaí, a movimentação alcançou 1,61M de TEUs com uma quantidade menor de navios e de DWT Total, quando comparado ao período de 2020 indicado pela análise da EPL. Isto foi possível diante do aumento significativo da consignação média dos navios que, por sua vez, resultou na redução do indicador proposto TpB/TEU para 49,81, bem abaixo do sugerido pela EPL (63,95); (iv) Depreende-se que essa métrica se demonstra inadequada e imputa no modelo econômico o hiperdimensionamento da receita da Tabela I, que a exemplo da estimativa para 2021 (acima) estaria 28% acima do que poderia ser auferido pela Concessionária. Consoante a inadequação da métrica utilizada pela EPL, concorre a Deliberação ANTAQ nº 55 de 23 de março de 2022, que homologou a nova padronização tarifária do Porto de Itajaí, o que requer a revisão completa da projeção de navios, suas tonelagens brutas (TpB), consignação de cargas (contêineres) e frequência de cada embarcação para aplicação tarifária. Cabe lembrar, nessa linha, que a previsibilidade é fundamental para que as interessadas possam avaliar de maneira eficientes os valores envolvidos no projeto. | Agradecemos a contribuição e informamos o seu deferimento. Nesse sentido, procederemos com a revisão do EVTEA no sentido de harmonizar os estudos para com a Deliberação ANTAQ nº 55 de 23 de março de 2022, que homologou a nova padronização tarifária do Porto de Itajaí, no que for cabível. |
| 42 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 03 - Tarifas e Preços.rev1 | Segundo a proposta do Anexo 3, a Concessionária será remunerada por meio de um único Grupo Tarifário: Tarifas de Infraestrutura de Acesso Aquaviário (2.1.3). Todas as demais cobranças estão sujeitas a preços livres, cf. 3.1: na oferta de Serviços Portuários aos Usuários, bem como demais serviços acessórios, a Concessionária poderá cobrar Preço livre avençado entre as partes . Para a tarifa de acesso aquaviário, há previsão de mecanismo de controle por receita-teto com limite de dispersão tarifária (4.2), possibilitada a aplicação de tarifas diferenciadas. Nesse quadro, questiona-se a eficácia e adequação desse modelo, considerando que (i.) o art. 9º da Lei 8987/95 prevê que 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, (ii.) os limites de dispersão variam em função da própria dispersão praticada, premiando a discriminação de preços, e (iii.) a necessidade de autorização da Antaq para as cobranças diferenciadas cf. art. 20 da Resolução 61-Antaq (depende de autorização prévia da ANTAQ a segmentação de mercado por meio da pormenorização ou do esmiuçamento das modalidades tarifárias padronizadas). | Agradecemos a contribuição, que será parcialmente deferida, e informamos que o modelo regulatório proposto está de acordo com a legislação vigente, em especial a que trata de tarifas portuárias (Resolução ANTAQ nº 61) e na prestação de serviços portuários (Resolução ANTAQ nº 72). Quanto ao ponto (ii) da contribuição, informa-se que a preocupação regulatória aventada será incorporada aos estudos e minutas de contrato e seus anexos, de forma a alterar a regulação tarifária no sentido de uma regulação mais restritiva e que reduza a possibilidade de comportamento oportunista por parte do futuro concessionário, como no caso da discriminação de preços injustificada. No que tange o ponto (iii), informa-se que as regras de segmentação de mercado serão revistas a fim de resguardar a competência da ANTAQ. |
| 43 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 08 - Apêndice 1 - Imóveis | Bens Reversíveis Transferidos à Concessionária na Data de Assunção Anexo 8 II. Áreas II.1.Área da Concessão O item 8 (Área da Concessão) nos parece contraditório ao excluir da área de concessão a estação de passageiros atual e delimitar obrigação de construção de nova estação de passageiros. | A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. |
| 44 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 08 - Apêndice 1 - Imóveis | Quanto ao aspecto patrimonial, em síntese, as seguintes críticas: a) informações por demais agregadas na lista de bens que consta do contrato, sem incluir as informações dos bens ora contemplados nos contratos de arrendamento vigentes; b) não consta a data-base da avaliação dos bens informados, nem a vida útil e estado de conservação; c) incompatibilidades com trechos da Resolução ANTAQ nº 43, de 2019; e d) desregulação inadequada da desincorporação, desfazimento ou alienação de bens, sem controle prévio da ANTAQ. | Agradecemos as contribuições e Informamos que a lista dos bens do arrendamento vigente transferidos à concessionária está relacionada no Anexo 8 (Contrato de Concessão) "Ativos existentes a serem indenizados". A data-base considerada para equipamentos não reversíveis indenizáveis foi de janeiro de 2021, a mesma data-base do estudo, não sendo necessário atualização de valores. Vale destacar que em virtude de contribuições realizadas no âmbito da audiência pública, o estudo de viabilidade será atualizado para data-base de 2022. A atualização será publicada pós-audiência, utilizando os Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (Máquinas e Equipamentos). Referente a vida útil e estado de conservações dos bens, informamos que os interessados poderão verificar as características dos bens listados neste Anexo durante as visitas técnicas ao Porto Organizado, conforme subitens 1.13 a 1.16 do Edital. |
| 45 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 08 - Bens Reversíveis Transferidos à Concessionária na Data de Assunção | Relacionar todos imóveis que ficaram a disposição de quem for o ganhador do certame. Exemplo, o terreno de cidade de Navegantes de 22.760 m/2 que esta no Edital, poderá ser explorado pelo ganhador ? | Agradecemos a contribuição e informamos que a lista de todos os imóveis transferidos à concessionária está relacionada no Anexo 8 (Contrato de Concessão) e Apêndice 1 do anexo 8. Os interessados poderão verificar as características dos bens listados neste Anexo durante as visitas técnicas ao Porto Organizado, conforme subitens 1.13 a 1.16 do Edital. Para fins de referência o interessado também poderá consultar os documentos constantes no arquivo " Anexo EVTEA - Inventário". Observando as exceções constantes no item 8, do anexo 8, minuta do contrato. |

| | | | | |
|----|---|----------------------------------|--|---|
| 46 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | Transição Operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato Os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram o Anexo 9 da Minuta de Contrato na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL que justifica a elaboração dos documentos jurídicos - minuta de edital, contrato e seus respectivos anexos - que suportam os procedimentos tendentes à desestatização do Porto Organizado de Itajaí dizem: Transição Operacional (...) 5.43. A fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto Organizado de Itajaí, entre a SPI e a concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os usuários, os operadores portuários e todas as demais partes envolvidas no complexo portuário, a concessionária deverá desenvolver um Plano de Transferência Operacional - PTO, nos termos especificados no Anexo 9 da minuta de contrato. 5.44. A adoção do PTO foi realizada nos moldes do projeto de desestatização da Codesa. Vale destacar que a exigência de PTO é uma prática que vem sendo desenvolvida há anos nos setores de infraestrutura, em especial no setor aeroportuário, e passou a ser adotada mais recentemente nos arrendamentos portuários, em casos específicos. (Grifo Nosso) 5.45. O PTO será desenvolvido e implementado pela Concessionária em dois estágios: Estágio de Preparação e Estágio de Operação Assistida. O primeiro estágio corresponde ao período em que a concessionária elaborará o PTO, enquanto no segundo haverá a sua execução, permanecendo a SPI responsável pela administração do Porto Organizado. Ainda, no Estágio de Operação Assistida caberá à Concessionária desempenhar as atividades detalhadas no Anexo 9, observando-se que os preços e tarifas pagas pelos usuários durante a transição operacional não serão devidos à Concessionária. 5.46. Idealmente, deveria ser possível atribuir à atual arrendatária do Porto de Itajaí o dever de realizar as ações necessárias para garantir a transição operacional com a concessionária. Entretanto, não há regra contratual que obrigue a arrendatária a isso, ademais, esse tipo de obrigação não poderia ser imposto à arrendatária mediante o contrato de concessão a ser firmado, do qual a arrendatária sequer é parte. Portanto, no intuito de mitigar esse problema, foi estabelecida obrigação da concessionária de enviar esforços junto à atual arrendatária do Porto Organizado para a realização do Estágio de Operação Assistida, sem prejuízo das obrigações da SPI relativas à transição. (Grifo Nosso) É de relevo destacar os dois excertos supra, tendo em mente que as críticas que serão apresentadas atarão especialmente esses dois aspectos. Pois bem! Em primeiro lugar, uma definição prévia se faz indispensável: A SPI NÃO É A CODESA! Cabe desenharmos o quadro infra, uma vez que a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 05/2022 e por isso exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado não se deu ao trabalho de modelar o projeto em conformidade com as premissas de Autoridade Portuária Delegada - natureza jurídica da SPI -, a exemplo da Portos do Paraná e da PORTUS RS: CODESA: Companhia Docas do Espírito Santo, empresa pública sob a forma de sociedade anônima de capital fechado, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, com sede e foro na cidade de Vitória, Estado do Espírito Santo. SPI: Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia vinculada ao Município de Itajaí, com sede na Rua Blumenau, nº 5, Cidade de Itajaí, Estado de Santa Catarina. A SPI - Autarquia Municipal que é - desempenha suas atividades de Administração do Porto de Itajaí por Delegação federal que o Município firmou com a União Federal no qual se prescrevem obrigações e termo final bem delimitados, inclusive citados em documentos dos Estudos da Ilustre EPL. Mas não é só! Mais adiante fazemos questão de demonstrar cabalmente as definições que a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) quer imputar à SPI e extrapolam as obrigações do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária - sempre é bom lembrar que a EPL que desenvolveu os estudos da Audiência Pública nº 05/2022 ainda quer exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos) por esse trabalho(!?) Realizada essa construção inicial, passemos às críticas. | Sem contribuições |
| 47 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | Item 1.2 Anexo 9 da Minuta de Contrato Primeiro considerar o inteiro teor do item 1.2 e sua definição. A EPL quer que Itajaí e Navegantes compartilhem um representante no comitê. Trata-se de um desrespeito com o Município de Itajaí que sediou e sediará o Porto, além de comprometer o equilíbrio da relação vital Porto-Cidade. Nessa esteira, requisitamos a modificação da composição do Comitê para constar um representante exclusivamente do Município de Itajaí. | Agradecemos a contribuição. Informamos que, conforme o item 1.2 do Anexo 09 da minuta de Contrato, o Comitê de Transição deverá ser formado, além dos demais representantes mencionados, por um representante da Prefeitura de Itajaí e por um representante da Prefeitura de Navegantes. Não se trata de um mesmo representante para os dois municípios, mas um representante para cada município. O item do anexo em questão será ajustado para esclarecer essa disposição. |
| 48 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | PARTE 1 DE 3 5. Ações de transição operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: Equipe de Transição A Equipe de Transição será responsável por gerenciar todos os aspectos da transição operacional do Porto Organizado, incluindo as seguintes atividades: à € Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária. Aqui cabe retomar a definição inicial: A SPI NÃO É A CODESA! Cabe redesenhar o quadro infra, uma vez que a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 05/2022 e por isso quer exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado não se deu nem ao trabalho de modelar o projeto em conformidade com as premissas de Autoridade Portuária Delegada - natureza jurídica da SPI -, a exemplo da Portos do Paraná e da PORTUS RS: CODESA: Companhia Docas do Espírito Santo, empresa pública sob a forma de sociedade anônima de capital fechado, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, com sede e foro na cidade de Vitória, Estado do Espírito Santo. SPI: Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia vinculada ao Município de Itajaí, com sede na Rua Blumenau, nº 5, Cidade de Itajaí, Estado de Santa Catarina. Senhores, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) quer imputar à SPI obrigações que extrapolam o pactuado por meio do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária - sempre é bom lembrar que a EPL que desenvolveu os documentos da Audiência Pública quer ainda exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos) por esse trabalho(!?) E, ainda, mais grave a nosso sentir: está querendo dizer que ao Concessionário privado recairão obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade! A Empresa de Planejamento e Logística (EPL) que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 05/2022 quer também imputar um custo e um ônus que não poderia ser exigido da Concessionária. Explicamos! Em dezembro de 1997, o Porto de Itajaí foi delegado pela União ao Município de Itajaí pelo prazo de 25 anos, através do Convênio 08/1997. No aludido Convênio está expresso na CLÁUSULA DÉCIMA que com o termo da Delegação eventual responsabilidade relativa obrigações com seus empregados foi repassada ao Município de Itajaí sem a possibilidade de retorno à União. Logo, querer imputar ao Concessionário uma responsabilidade relativa a funcionários, além de ir contra o pactuado em termos de Delegação, é impor ao Concessionário privado um custo e uma responsabilidade que a ele não tem pertinência, sem a menor necessidade, em evidente prejuízo irracional e reiteramos: desnecessário. É relevante nos socorrermos, ademais, novamente das lições do Ministro do TCU, Bruno Dantas, em artigo publicado no periódico O Globo (DANTAS, Bruno. O risco de a "infantilizará" a gestão pública. O Globo. 01.01.2018. https://oglobo.globo.com/opiniaao/o-risco-de-infantilizar-gestao-publica-22258401) no qual examina o controle de eficiência e razoabilidade dos critérios adotados pela administração pública em seus atos: Richard Posner caracteriza o consequencialismo pela necessidade de se observar os impactos econômicos das decisões estatais, tendo em vista que a maximização de riqueza incrementa o bem-estar das pessoas, e esse é o objetivo de qualquer nação. É comum decisões bem-intencionadas causarem resultados desastrosos. Segundo Posner, decisões assim são intrinsicamente erradas. (Grifo Nosso) Outrossim, nas palavras do Ministro no aludido artigo: uma política pública que consome dezenas ou centenas de bilhões de reais do orçamento e não resulta em benefícios para a população é tão condenável quanto uma licitação fraudada ou um contrato superfaturado. Reiteramos: o anexo 9 está querendo dizer que ao Concessionário privado recairão obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade e viabilidade jurídica! Há outras questões de ordem jurídica a serem observadas: uma evidente invasão de competência por parte da União (nesta proposição desnecessária) em relação a funcionários que prestaram concurso em nível Municipal, para Autarquia Municipal, subvertendo, ademais, o princípio do concurso público. Os funcionários são de responsabilidade do Município que deverá endereçar, em sua esfera de competências, as definições necessárias, a partir da extinção da Autarquia Municipal. | Sobre a transição operacional, ressaltamos que a Concessionária deverá elaborar, nos termos do Anexo 9 da minuta de contrato, um Plano de Transferência Operacional – PTO, a fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto de Itajaí, entre a SPI e a Concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os Usuários, os Operadores Portuários e todas as outras partes envolvidas no complexo portuário. O item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato dispõe: "Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: [...] Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária.". Com base nessa disposição, espera-se que a SPI se coloque à disposição para tratar com a Concessionária questões relativas à transferência operacional. Não há imposição de novas obrigações à SPI que extrapolem o Convênio nº 08/97. Vale notar, inclusive, que a referida negociação é um procedimento sugerido, e não imposto, à Concessionária. Ademais, informamos que o PTO não estabelece obrigação da Concessionária incorporar funcionários da SPI, tampouco de transformar "sem concurso público funcionários municipais em federais", como sugerido pelo autor da contribuição. Conforme já ressaltado, sugere-se uma negociação e alinhamento de informações para assegurar uma transição segura e sem interrupção entre a SPI e a futura Concessionária. Nesse sentido, o item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato não tem a finalidade de tornar a Concessionária responsável pelos funcionários da SPI, apenas de provocar um diálogo para subsidiar um planejamento envolvendo os diversos aspectos da transferência operacional. No que diz respeito ao acórdão do TCU relativo à desestatização da CODESA, destacamos a importância de se levar em consideração as recomendações e determinações da Corte de Contas realizadas em estudos passados para o aprimoramento de novos estudos. Dessa forma, buscou-se agregar as contribuições constantes no referido acórdão aplicáveis ao projeto em análise. Ainda assim, o TCU deverá realizar acompanhamento específico relativo ao processo de desestatização do Porto de Itajaí. Nessa oportunidade, serão levadas em consideração todas as questões apontadas pela Corte de Contas relativas ao presente projeto. Sobre o valor a ser pago à EPL pela Concessionária pela estruturação do projeto, informamos que este foi acordado em Plano de Trabalho assinado com o Ministério da Infraestrutura. O seu racional está expresso em composição do orçamento referencial constante na NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão. Sobre as condições de navegação, o contrato de dragagem de manutenção vigente prescreve obrigações para que a contratada garanta profundidades mínimas de 13,5m DHN no canal interno e nas bacias de evolução e 14,0m DHN no canal externo. O Plano de Exploração Portuária (PEP) reproduz exatamente tais cláusulas contratuais. As profundidades apresentadas no Ofício 613/2021/DelItajaí-MB e no Ofício nº 74/2021 – OPE são conjunturais e estão sujeitas ao assoreamento contínuo ao longo do estuário. Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí-SPI atestam, em 17 de fevereiro de 2022, que o canal externo estava com MPO de 14,0m DHN. Portanto, não há retrocesso na capacidade do acesso aquaviário. Pelo contrário, a modelagem ora submetida à audiência pública prevê uma campanha de dragagem de aprofundamento a ser executada no médio prazo, promovendo o aumento de capacidade do Porto de Itajaí para os próximos anos da concessão. Por fim, no que diz respeito ao modelo de exploração portuária adotado, as razões já foram amplamente debatidas e estão consignadas inclusive na NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão. A seguir cita-se trecho do racional para a adoção do modelo proposto apresentado na referida Nota Técnica: "5.2 O objeto contratual foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí e na modelagem proposta para a sua exploração. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga - contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação. 5.3 Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado: Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger: I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias; II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias. 5.4 Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo "ambiente condominial" caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite "o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias". |
| 49 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | PARTE 2 DE 3 Vejamos o absurdo: permitir a permanência da disposição estaria transformando SEM CONCURSO PÚBLICO funcionários municipais em federais - a iniciativa da EPL é teratológica, nesse aspecto e merece ser suprimida de plano do Anexo 9 da Minuta de Contrato. DA DECISÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO TC 029 883/2017-2 ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU - Plenário DESESTATIZAÇÃO. COMPANHIA DOCS DO ESPÍRITO SANTO (CODESA). A despeito do alerta já firmado ao órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de edital e do contrato de concessão e ainda querem exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), não é demais reasentarmos que: A SPI NÃO É A CODESA! Contudo, tendo em mente que o Tribunal de Contas da União, ao analisar o processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo, além de fazer severas imputações quanto à (in)observância da legislação federal por parte do Poder Concedente, editou diversas determinações a serem observadas nos procedimentos de privatização/desestatização vindouros, motivo pelo qual pertinente o exame dos atos administrativos sob a ótica da decisão da Corte de Contas: GRUPO II - CLASSE VII - Plenário TC 029.883/2017-2 Natureza: Desestatização Unidades Jurisdicionadas: Agência Nacional de Transportes Aquaviários; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social; Companhia Docas do Espírito Santo; Ministério da Infraestrutura Representação legal: Grazielle Fernandes Petene, Pedro José de Almeida Ribeiro (163.187/OAB-RJ), Maritisa Mara Gambirasi Carcinoni, Lauro Luiz Studart Leão (121.055/OAB-RJ), Estevão Gomes Correa dos Santos (166.597/OAB-RJ) e outros, representando Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social; Viviane Dias de Lima (25.506/OAB-ES), Luciana Spelta Barcelos (9.765/OAB-ES), Greizi Lane Toledo Talon (15.576/OAB-ES), Mariana Andrade Covre (14.524/OAB-ES), Willian Gurgel Guimarães (14.605/OAB-ES) e outros, representando Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo; Marcelise de Miranda Azevedo (13811/OAB-DF), representando Sindicato dos Trabalhadores Portuários, Portuários Avulsos e com Vínculo Empregatício nos Portos do Estado do Espírito Santo; Ingrid Nathalia de Paiva Dantas, Guilherme Ornelas Monteiro e outros, representando Associação de Terminais Portuários Privados; Ataide Mendes da Silva Filho (174.174/OAB-SP), representando Federação Nacional das Operações Portuárias; Felipe Correa Castilho (35.039/OAB-DF) e Carla Carolina Pecora Gomes (308.126/OAB-SP), representando Associação Brasileira dos Terminais Portuários; Adriano Barcelos Romeiro (97.403/OABRJ), Paulo Roberto Pires Ferreira (77.237/OAB-RJ) e outros, representando Sindicato da Guarda Portuária no Estado do Espírito Santo; Nabilá Gomes Santos (21.151/OAB-ES) Luiz Fernando Barbosa Santos (21.130/OAB-ES), representando Associação dos Operadores Portuários do Estado do Espírito Santo. SUMÁRIO: DESESTATIZAÇÃO. COMPANHIA DOCS DO ESPÍRITO SANTO (CODESA). ALIENAÇÃO DA TOTALIDADE DAS AÇÕES DE TITULARIDADE DA UNIÃO ASSOCIADA A OUTORGA DA CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO ORGANIZADOS DE VITÓRIA E BARRA DO RIACHO, NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. AVALIAÇÃO DO MODELO INSTITUCIONAL REGULATÓRIO E DAS VIABILIDADES TÉCNICA E ECONÔMICO-FINANCEIRA DO EMPREENDIMENTO. EXAME DA ADEQUAÇÃO DAS MINUTAS JURÍDICAS (EDITAL E CONTRATO) E DOS PROCEDIMENTOS DE CONSULTA/AUDIÊNCIA PÚBLICA AO ORDENAMENTO JURÍDICO E AOS ESTUDOS DE VIABILIDADE DO PROJETO MANIFESTAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO JUNTO AO TCU. DETERMINAÇÕES. RECOMENDAÇÕES. CIÊNCIAS. Passemos a elas: ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU - Plenário I. Processo nº TC 029.883/2017-2. 2. Grupo II - Classe de Assunto: VII - Desestatização. 3. Interessados/Responsáveis: não há. 4. Unidades Jurisdicionadas: Agência Nacional de Transportes Aquaviários; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social; Companhia Docas do Espírito Santo; Ministério da Infraestrutura. 5. Relator: Ministro Bruno Dantas. 6. Representante do Ministério Público: Procurador Júlio Marcelo de Oliveira. 7. Unidade Técnica: Secretária de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SelnfraPor). (...) 9. Acórdão: VISTOS, relatados e discutidos estes autos de acompanhamento de desestatização, por meio da alienação da totalidade das ações de titularidade da União, emitidas pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), associada à outorga da concessão do serviço público de administração dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, no estado do Espírito Santo, ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão Plenária, ante as razões expostas pelo Relator, em: 9.3. determinar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, e no art. 250, inciso II, do Regimento Interno/TCU, que: | Sobre a transição operacional, ressaltamos que a Concessionária deverá elaborar, nos termos do Anexo 9 da minuta de contrato, um Plano de Transferência Operacional – PTO, a fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto de Itajaí, entre a SPI e a Concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os Usuários, os Operadores Portuários e todas as outras partes envolvidas no complexo portuário. O item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato dispõe: "Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: [...] Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária.". Com base nessa disposição, espera-se que a SPI se coloque à disposição para tratar com a Concessionária questões relativas à transferência operacional. Não há imposição de novas obrigações à SPI que extrapolem o Convênio nº 08/97. Vale notar, inclusive, que a referida negociação é um procedimento sugerido, e não imposto, à Concessionária. Ademais, informamos que o PTO não estabelece obrigação da Concessionária incorporar funcionários da SPI, tampouco de transformar "sem concurso público funcionários municipais em federais", como sugerido pelo autor da contribuição. Conforme já ressaltado, sugere-se uma negociação e alinhamento de informações para assegurar uma transição segura e sem interrupção entre a SPI e a futura Concessionária. Nesse sentido, o item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato não tem a finalidade de tornar a Concessionária responsável pelos funcionários da SPI, apenas de provocar um diálogo para subsidiar um planejamento envolvendo os diversos aspectos da transferência operacional. No que diz respeito ao acórdão do TCU relativo à desestatização da CODESA, destacamos a importância de se levar em consideração as recomendações e determinações da Corte de Contas realizadas em estudos passados para o aprimoramento de novos estudos. Dessa forma, buscou-se agregar as contribuições constantes no referido acórdão aplicáveis ao projeto em análise. Ainda assim, o TCU deverá realizar acompanhamento específico relativo ao processo de desestatização do Porto de Itajaí. Nessa oportunidade, serão levadas em consideração todas as questões apontadas pela Corte de Contas relativas ao presente projeto. Sobre o valor a ser pago à EPL pela Concessionária pela estruturação do projeto, informamos que este foi acordado em Plano de Trabalho assinado com o Ministério da Infraestrutura. O seu racional está expresso em composição do orçamento referencial constante na NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão. Sobre as condições de navegação, o contrato de dragagem de manutenção vigente prescreve obrigações para que a contratada garanta profundidades mínimas de 13,5m DHN no canal interno e nas bacias de evolução e 14,0m DHN no canal externo. O Plano de Exploração Portuária (PEP) reproduz exatamente tais cláusulas contratuais. As profundidades apresentadas no Ofício 613/2021/DelItajaí-MB e no Ofício nº 74/2021 – OPE são conjunturais e estão sujeitas ao assoreamento contínuo ao longo do estuário. Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí-SPI atestam, em 17 de fevereiro de 2022, que o canal externo estava com MPO de 14,0m DHN. Portanto, não há retrocesso na capacidade do acesso aquaviário. Pelo contrário, a modelagem ora submetida à audiência pública prevê uma campanha de dragagem de aprofundamento a ser executada no médio prazo, promovendo o aumento de capacidade do Porto de Itajaí para os próximos anos da concessão. Por fim, no que diz respeito ao modelo de exploração portuária adotado, as razões já foram amplamente debatidas e estão consignadas inclusive na NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão. A seguir cita-se trecho do racional para a adoção do modelo proposto apresentado na referida Nota Técnica: "5.2 O objeto contratual foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí e na modelagem proposta para a sua exploração. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga - contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação. 5.3 Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado: Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger: I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias; II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias. 5.4 Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo "ambiente condominial" caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite "o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias". |

| | | | | |
|----|---|----------------------------------|---|---|
| 50 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | <p>PARTE 3 DE 3 [...]9.3.2. nos próximos processos de desestatização de portos públicos, em atenção aos princípios da publicidade e da transparência, divulgue, com antecedência razoável ao adequado exame da matéria pelos interessados, todas as informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas constantes dos estudos de viabilidade, com destaque para o modelo econômico-financeiro do projeto, devidamente revisadas e atualizadas; (Grifo Nosso)9.5. recomendar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 250, inciso III, do Regimento Interno/TCU, que avalie a conveniência e a oportunidade de: [...]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; (Grifo Nosso)9.5.2.2. promova a revisão do fluxo de avaliação, validação e aprovação dos documentos produzidos no âmbito dos processos de desestatização, com envolvimento não só da Antaq, como também dos demais entes governamentais competentes; Conforme longamente analisados os documentos em Audiência Pública percebe-se o descumprimento do ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU - Plenário em relação ao item 9.3.2. (nos próximos processos de desestatização de portos públicos, em atenção aos princípios da publicidade e da transparência, divulgue, com antecedência razoável ao adequado exame da matéria pelos interessados, todas as informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas constantes dos estudos de viabilidade, com destaque para o modelo econômico-financeiro do projeto, devidamente revisadas e atualizadas;) nos seguintes aspectos por parte dos órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de edital e do contrato de concessão: O item 6.2.2 estipula que previamente à elaboração do contrato deverá o adjudicatário recolher pagamento à Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado, do valor de R\$5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro de 2021, entretanto tal pagamento não parece encontrar suporte na legislação que define as competências da EPL, bem como não há qualquer indicação dos motivos que levaram à definição do valores superiores à 5 (cinco) milhões de reais; Não há qualquer indicação dos motivos que levaram aos órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato a fixarem no item 23 do Anexo I do Contrato que a Concessionária privada disponibilize aos usuários condições de navegação inferiores às garantidas pela Autoridade Portuária Municipal - Superintendência do Porto de Itajaí -; Até 2028 se observados os patamares definidos pelos órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato deverá a Concessionária entregar profundidades mínimas do canal em condições inferiores às atuais, em claro retrocesso e prejuízo ao interesse público e à eficiência da navegação; Ao definir os Parâmetros da Concessão e os índices de aferição dos respectivos parâmetros relativos aos ID2 e ID3 os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato optaram por estabelecer como termo inicial de aplicação marcos temporais futuros sem a menor fumaça de respeito aos ditames do item 9.3.2. do ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU - Por fim, da análise das notas técnicas disponibilizadas na Audiência Pública não se pode extrair o cumprimento ao disposto no ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU, no tocante ao item 9.5.2.1: 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; (Grifo Nosso) - Confrontação efetiva das modelagens pode ser encontrada na presente contribuição da Superintendência do Porto de Itajaí, nos Estudos contratados junto ao Centro de Excelência da UNIVALI - referência em pesquisas na área logística portuária e marítima - no sentido de advsar a modelagem posta à Concessão (item 1.1.). Sobreleve-se que não há evidências de modelos exitosos de transferência das funções estatais de uma Autoridade Portuária municipal para uma concessionária privada no direito comparado, motivo pelo qual urge a revisão da modelagem apresentada na minuta do Edital (.</p> | <p>Sobre a transição operacional, ressaltamos que a Concessionária deverá elaborar, nos termos do Anexo 9 da minuta de contrato, um Plano de Transferência Operacional – PTO, a fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto de Itajaí, entre a SPI e a Concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os Usuários, os Operadores Portuários e todas as outras partes envolvidas no complexo portuário.</p> <p>O item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato dispõe: “Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: [...] Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária.”.</p> <p>Com base nessa disposição, espera-se que a SPI se coloque à disposição para tratar com a Concessionária questões relativas à transferência operacional. Não há imposição de novas obrigações à SPI que extrapolem o Convênio nº 08/97. Vale notar, inclusive, que a referida negociação é um procedimento sugerido, e não imposto, à Concessionária.</p> <p>Ademais, informamos que o PTO não estabelece obrigação da Concessionária incorporar funcionários da SPI, tampouco de transformar “sem concurso público funcionários municipais em federais”, como sugerido pelo autor da contribuição. Conforme já ressaltado, sugere-se uma negociação e alinhamento de informações para assegurar uma transição segura e sem interrupção entre a SPI e a futura Concessionária.</p> <p>Nesse sentido, o item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato não tem a finalidade de tornar a Concessionária responsável pelos funcionários da SPI, apenas de provocar um diálogo para subsidiar um planejamento envolvendo os diversos aspectos da transferência operacional.</p> <p>No que diz respeito ao acórdão do TCU relativo à desestatização da CODESA, destacamos a importância de se levar em consideração as recomendações e determinações da Corte de Contas realizadas em estudos passados para o aprimoramento de novos estudos. Dessa forma, buscou-se agregar as contribuições constantes no referido acórdão aplicáveis ao projeto em análise. Ainda assim, o TCU deverá realizar acompanhamento específico relativo ao processo de desestatização do Porto de Itajaí. Nessa oportunidade, serão levadas em consideração todas as questões apontadas pela Corte de Contas relativas ao presente projeto.</p> <p>Sobre o valor a ser pago à EPL pela Concessionária pela estruturação do projeto, informamos que este foi acordado em Plano de Trabalho assinado com o Ministério da Infraestrutura. O seu racional está expresso em composição do orçamento referencial constante na NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão.</p> <p>Sobre as condições de navegação, O contrato de dragagem de manutenção vigente prescreve obrigações para que a contratada garanta profundidades mínimas de 13,5m DHN no canal interno e nas bacias de evolução e 14,0m DHN no canal externo. O Plano de Exploração Portuária (PEP) reproduz exatamente tais cláusulas contratuais. As profundidades apresentadas no Ofício 613/2021/Deltajai-MB e no Ofício nº 74/2021 – OPE são conjunturais e estão sujeitas ao assoreamento contínuo ao longo do estuário. Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí-SPI atestam, em 17 de fevereiro de 2022, que o canal externo estava com MPO de 14,0m DHN. Portanto, não há retrocesso na capacidade do acesso aquaviário. Pelo contrário, a modelagem ora submetida à audiência pública prevê uma campanha de dragagem de aprofundamento a ser executada no médio prazo, promovendo o aumento de capacidade do Porto de Itajaí para os próximos anos da concessão.</p> <p>Por fim, no que diz respeito ao modelo de exploração portuária adotado, as razões já foram amplamente debatidas e estão consignadas inclusive na NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão. A seguir cita-se trecho do racional para a doção do modelo proposto apresentado na referida Nota Técnica:</p> <p>“5.2 O objeto contratual foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí e na modelagem proposta para a sua exploração. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias e de transferência de mercadorias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga - contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação.</p> <p>Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado:</p> <p>Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger:</p> <p>I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias;</p> <p>II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou</p> <p>III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias.</p> <p>5.4 Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo “ambiente condominial” caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite “o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias.”</p> |
| 51 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | <p>(,...) CONTINUAÇÃO E PARTE FINAL DA PARTE 3 DE 3: (...) Sobreleve-se que não há evidências de modelos exitosos de transferência das funções estatais de uma Autoridade Portuária municipal para uma concessionária privada no direito comparado, motivo pelo qual urge a revisão da modelagem apresentada na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 05/2022, no que se refere às definições relativas à Concessão também da Autoridade Portuária. Os registros formulados neste momento de CONTRIBUIÇÃO demonstrar utilização mínima da oportunidade de participação social, com objetivo de contribuir para seu aprimoramento, sob pena de se prosseguir com minutas e seus anexos contendo lacunas prejudiciais ao processo, ao Porto de Itajaí e a cidade-porto, além de poderem levar à nulidade, como todo respeito. Não se trata de impugnação, pois para tal finalidade haverá momento oportuno. Portanto, Senhores, a atual administração da Superintendência do Porto de Itajaí, observando os princípios administrativos norteadores da administração pública, e principalmente pelo exposto neste presente ofício, requer a inclusão destas razões ao processo administrativo da Audiência Pública N. 05/2022, TODAVIA se reserva o direito de complementar sugestões e críticas, aqui não elencadas, bem como provar o que alega por todos os meios de prova em direito admitidas.</p> | <p>Sobre a transição operacional, ressaltamos que a Concessionária deverá elaborar, nos termos do Anexo 9 da minuta de contrato, um Plano de Transferência Operacional – PTO, a fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto de Itajaí, entre a SPI e a Concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os Usuários, os Operadores Portuários e todas as outras partes envolvidas no complexo portuário.</p> <p>O item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato dispõe: “Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: [...] Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária.”.</p> <p>Com base nessa disposição, espera-se que a SPI se coloque à disposição para tratar com a Concessionária questões relativas à transferência operacional. Não há imposição de novas obrigações à SPI que extrapolem o Convênio nº 08/97. Vale notar, inclusive, que a referida negociação é um procedimento sugerido, e não imposto, à Concessionária.</p> <p>Ademais, informamos que o PTO não estabelece obrigação da Concessionária incorporar funcionários da SPI, tampouco de transformar “sem concurso público funcionários municipais em federais”, como sugerido pelo autor da contribuição. Conforme já ressaltado, sugere-se uma negociação e alinhamento de informações para assegurar uma transição segura e sem interrupção entre a SPI e a futura Concessionária.</p> <p>Nesse sentido, o item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato não tem a finalidade de tornar a Concessionária responsável pelos funcionários da SPI, apenas de provocar um diálogo para subsidiar um planejamento envolvendo os diversos aspectos da transferência operacional.</p> <p>No que diz respeito ao acórdão do TCU relativo à desestatização da CODESA, destacamos a importância de se levar em consideração as recomendações e determinações da Corte de Contas realizadas em estudos passados para o aprimoramento de novos estudos. Dessa forma, buscou-se agregar as contribuições constantes no referido acórdão aplicáveis ao projeto em análise. Ainda assim, o TCU deverá realizar acompanhamento específico relativo ao processo de desestatização do Porto de Itajaí. Nessa oportunidade, serão levadas em consideração todas as questões apontadas pela Corte de Contas relativas ao presente projeto.</p> <p>Sobre o valor a ser pago à EPL pela Concessionária pela estruturação do projeto, informamos que este foi acordado em Plano de Trabalho assinado com o Ministério da Infraestrutura. O seu racional está expresso em composição do orçamento referencial constante na NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão.</p> <p>Sobre as condições de navegação, O contrato de dragagem de manutenção vigente prescreve obrigações para que a contratada garanta profundidades mínimas de 13,5m DHN no canal interno e nas bacias de evolução e 14,0m DHN no canal externo. O Plano de Exploração Portuária (PEP) reproduz exatamente tais cláusulas contratuais. As profundidades apresentadas no Ofício 613/2021/Deltajai-MB e no Ofício nº 74/2021 – OPE são conjunturais e estão sujeitas ao assoreamento contínuo ao longo do estuário. Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí-SPI atestam, em 17 de fevereiro de 2022, que o canal externo estava com MPO de 14,0m DHN. Portanto, não há retrocesso na capacidade do acesso aquaviário. Pelo contrário, a modelagem ora submetida à audiência pública prevê uma campanha de dragagem de aprofundamento a ser executada no médio prazo, promovendo o aumento de capacidade do Porto de Itajaí para os próximos anos da concessão.</p> <p>Por fim, no que diz respeito ao modelo de exploração portuária adotado, as razões já foram amplamente debatidas e estão consignadas inclusive na NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão. A seguir cita-se trecho do racional para a doção do modelo proposto apresentado na referida Nota Técnica:</p> <p>“5.2 O objeto contratual foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí e na modelagem proposta para a sua exploração. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias e de transferência de mercadorias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga - contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação.</p> <p>Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado:</p> <p>Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger:</p> <p>I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias;</p> <p>II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou</p> <p>III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias.</p> <p>5.4 Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo “ambiente condominial” caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite “o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias.”</p> |
| 52 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | <p>Os trabalhadores portuários e todos aqueles que dependem do Porto Público, bem como o próprio município de Itajaí poderão ser prejudicados, principalmente porque são esses Agentes que sofrerão impactos diretos e indiretos com a assunção da Autoridade Portuária por empresa privada, que passará a exercer presumidamente poder de polícia em benefício próprio, objetivando unicamente seu resultado financeiro, sem atentar para o interesse público local.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. A Lei 12.815/13 garante a continuidade do trabalho portuário avulso no Porto de Itajaí, que permanecerá um Porto Organizado. Em relação aos trabalhadores da SPI, é preciso observar as regras estabelecidas no Convênio 08/97, que tem como objeto a delegação do Porto de Itajaí ao Município. Segundo a Cláusula Décima do referido Convênio, “Na hipótese de extinção da delegação, não resultará para a União qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos vencidos ou a vencer, assumidos pelo DELEGATÁRIO com seus empregados [...]”. Dessa forma, percebe-se que os custos e demais responsabilidades relacionadas aos empregados da SPI são de competência do Município e não da União.</p> |
| 53 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | <p>Transição Operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato Os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram o Anexo 9 da Minuta de Contrato na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL que justifica a elaboração dos documentos jurídicos - minuta de edital, contrato e seus respectivos anexos - que suportam os procedimentos tendentes à desestatização do Porto Organizado de Itajaí dizem: Transição Operacional (...) 5.43. A fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto Organizado de Itajaí, entre a SPI e a concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os usuários, os operadores portuários e todas as demais partes envolvidas no complexo portuário, a concessionária deverá desenvolver um Plano de Transferência Operacional - PTO, nos termos especificados no Anexo 9 da minuta de contrato. 5.44. A adoção do PTO foi realizada nos moldes do projeto de desestatização da Codesa. Vale destacar que a exigência de PTO é uma prática que vem sendo desenvolvida há anos nos setores de infraestrutura, em especial no setor aeroportuário, e passou a ser adotada mais recentemente nos arrendamentos portuários, em casos específicos. (Grifo Nosso) 5.45. O PTO será desenvolvido e implementado pela Concessionária em dois estágios: Estágio de Preparação e Estágio de Operação Assistida. O primeiro estágio corresponde ao período em que a concessionária elaborará o PTO, enquanto no segundo haverá a sua execução, permanecendo a SPI responsável pela administração do Porto Organizado. Ainda, no Estágio de Operação Assistida caberá à Concessionária desempenhar as atividades detalhadas no Anexo 9, observando-se que os preços e tarifas pagas pelos usuários durante a transição operacional não serão devidos à Concessionária. 5.46. Idealmente, deveria ser possível atribuir à atual arrendatária do Porto de Itajaí o dever de realizar as ações necessárias para garantir a transição operacional com a concessionária. Entretanto, não há regra contratual que obrigue a arrendatária a isso, ademais, esse tipo de obrigação não poderia ser imposto à arrendatária mediante o contrato de concessão a ser firmado, do qual a arrendatária sequer é parte. Portanto, no intuito de mitigar esse problema, foi estabelecida obrigação da concessionária de envidar esforços junto à atual arrendatária do Porto Organizado para a realização do Estágio de Operação Assistida, sem prejuízo das obrigações da SPI relativas à transição. É de relevo destacar os dois excertos supra, tendo em mente que as críticas que serão apresentadas atacam especialmente esses dois aspectos. Em primeiro lugar, uma definição prévia se faz indispensável: A SPI NÃO É A CODESA! Cabe desenhar o quadro infra, uma vez que a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 05/2022 e por isso exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado não se deu ao trabalho de modelar o projeto em conformidade com as premissas de Autoridade Portuária Delegada - natureza jurídica da SPI -, a exemplo da Portos do Paraná e da PORTUS RS: CODESA: Companhia Docas do Espírito Santo, empresa pública sob a forma de sociedade anônima de capital fechado, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, com sede e foro na cidade de Vitória, Estado do Espírito Santo. SPI: Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia vinculada ao Município de Itajaí, com sede na Rua Blumenau, nº 5, Cidade de Itajaí, Estado de Santa Catarina. A SPI - Autarquia Municipal que é - desempenha suas atividades de Administração do Porto de Itajaí por Delegação federal que o Município firmou com a União Federal no qual se prescrevem obrigações e termo final bem delimitados, inclusive citados em documentos dos Estudos da Ilustre EPL. Mas não é só! Mais adiante fazemos questão de demonstrar cabalmente as definições que a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) quer imputar à SPI e extrapolam as obrigações do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária - sempre é bom lembrar que a EPL que desenvolveu os estudos da Audiência Pública nº 05/2022 ainda quer exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos) por esse trabalho(!?) Realizada essa construção inicial, passemos às críticas.</p> | <p>Sem contribuições</p> |

| | | | | |
|----|---|----------------------------------|--|---|
| 54 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | <p>Item 1.2 Anexo 9 da Minuta de Contrato Primeiro considerar o inteiro teor do item 1.2 e sua definição. A EPL quer que Itajaí e Navegantes compartilhem um representante no comitê. Trata-se de um desrespeito com o Município de Itajaí que sediou e sediará o Porto, além de comprometer o equilíbrio da relação vital Porto-Cidade. Nessa esteira, requisitamos a modificação da composição do Comitê para constar um representante exclusivamente do Município de Itajaí. 1/4 5. Ações de transição operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: Equipe de Transição A Equipe de Transição será responsável por gerenciar todos os aspectos da transição operacional do Porto Organizado, incluindo as seguintes atividades: à€ Negotiação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária. Aqui cabe retomar a definição inicial: A SPI NÃO É A CODESA! Cabe redesenhar o quadro infra, uma vez que a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 05/2022 e por isso quer exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado não se deu nem ao trabalho de modelar o projeto em conformidade com as premissas de Autoridade Delegada - natureza jurídica da SPI -, a exemplo da Portos do Paraná e da PORTUS RS: CODESA: Companhia Docas do Espírito Santo, empresa pública sob a forma de sociedade anônima de capital fechado, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, com sede e foro na cidade de Vitória, Estado do Espírito Santo. SPI: Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia vinculada ao Município de Itajaí, com sede na Rua Blumenau, nº 5, Cidade de Itajaí, Estado de Santa Catarina. Senhores, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) quer imputar à SPI obrigações que extrapolam o pactuado por meio do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária - sempre é bom lembrar que a EPL que desenvolveu os documentos da Audiência Pública quer ainda exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos) por esse trabalho(!?) E, ainda, mais grave a nosso sentir: está querendo dizer que ao Concessionário privado recairão obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade!? A Empresa de Planejamento e Logística (EPL) que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 05/2022 quer também imputar um custo e um ônus que não poderia ser exigido da Concessionária. Explicamos! Em dezembro de 1997, o Porto de Itajaí foi delegado pela União ao Município de Itajaí pelo prazo de 25 anos, através do Convênio 08/1997. No aludido Convênio está expresso na CLÁUSULA DÉCIMA que com o termo da Delegação eventual responsabilidade relativa obrigações com seus empregados foi repassada ao Município de Itajaí sem a possibilidade de retorno à União. Logo, querer imputar ao Concessionário uma responsabilidade relativa a funcionários, além de ir contra o pactuado em termos de Delegação, é impor ao Concessionário privado um custo e uma responsabilidade que a ele não tem pertinência, sem a menor necessidade, em evidente prejuízo irracional e reiteramos: desnecessário. É relevante nos socorremos, ademais, novamente das lições do Ministro do TCU, Bruno Dantas, em artigo publicado no periódico O Globo (DANTAS, Bruno. O risco de à€infantilizará€ a gestão pública. O Globo. 01.01.2018. https://oglobo.globo.com/opiniao/o-risco-de-infantilizar-gestao-publica-22258401) no qual examina o controle de eficiência e razoabilidade dos critérios adotados pela administração pública em seus atos: Richard Posner caracteriza o consequentialismo pela necessidade de se observar os impactos econômicos das decisões estatais, tendo em vista que a maximização de riqueza incrementa o bem-estar das pessoas, e esse é o objetivo de qualquer nação. É comum decisões bem-intencionadas causarem resultados desastrosos. Segundo Posner, decisões assim são intrinsicamente erradas. (Grifo Nosso) Outrossim, nas palavras do Ministro no aludido artigo: uma política pública que consome dezenas ou centenas de bilhões de reais do orçamento e não resulta em benefícios para a população é tão condenável quanto uma licitação fraudada ou um contrato superfaturado .</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Inicialmente, informamos que, conforme o item 1.2 do Anexo 09 da minuta de Contrato, o Comitê de Transição deverá ser formado, além dos demais representantes mencionados, por um representante da Prefeitura de Itajaí e por um representante da Prefeitura e Navegantes. Não se trata de um mesmo representante para os dois municípios, mas um representante para cada município. O item do anexo em questão será ajustado para esclarecer essa disposição.</p> <p>Sobre a transição operacional, ressaltamos que a Concessionária deverá elaborar, nos termos do Anexo 9 da minuta de contrato, um Plano de Transferência Operacional – PTO, a fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto de Itajaí, entre a SPI e a Concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os Usuários, os Operadores Portuários e todas as outras partes envolvidas no complexo portuário.</p> <p>O item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato dispõe: “Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: [...] Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária.”.</p> <p>Com base nessa disposição, espera-se que a SPI se coloque à disposição para tratar com a Concessionária questões relativas à transferência operacional. Não há imposição de novas obrigações à SPI que extrapolam o Convênio nº 08/97. Vale notar, inclusive, que a referida negociação é um procedimento sugerido, e não imposto, à Concessionária.</p> <p>Ademais, informamos que o PTO não estabelece obrigação da Concessionária incorporar funcionários da SPI, tampouco de transformar “sem concurso público funcionários municipais em federais”, como sugerido pelo autor da contribuição. Conforme já ressaltado, sugere-se uma negociação e alinhamento de informações para assegurar uma transição segura e sem interrupção entre a SPI e a futura Concessionária.</p> <p>Nesse sentido, o item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato não tem a finalidade de tornar a Concessionária responsável pelos funcionários da SPI, apenas de provocar um diálogo para subsidiar um planejamento envolvendo os diversos aspectos da transferência operacional.</p> |
| 55 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | <p>2/4 Reiteramos: o anexo 9 está querendo dizer que ao Concessionário privado recairão obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade e viabilidade jurídica!? Há outras questões de ordem jurídica a serem observadas: uma evidente invasão de competência por parte da União (nesta proposição desnecessária) em relação a funcionários que prestaram concurso em nível Municipal, para Autarquia Municipal, subvertendo, ademais, o princípio do concurso público. Os funcionários são de responsabilidade do Município que deverá endereçar, em sua esfera de competências, as definições necessárias, a partir da extinção da Autarquia Municipal. Vejamos o absurdo: permitir a permanência da disposição estaria transformando SEM CONCURSO PÚBLICO funcionários municipais em federais a iniciativa da EPL é teratológica, nesse aspecto e merece ser suprimida de plano do Anexo 9 da Minuta de Contrato. DA DECISÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO TC 029.883/2017-2 - ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU - Plenário. DESESTATIZAÇÃO. COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO (CODESA). A despeito do alerta já firmado ao órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de edital e do contrato de concessão e ainda querem exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), não é demais reasser que: A SPI NÃO É A CODESA! Contudo, tendo em mente que o Tribunal de Contas da União, ao analisar o processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo, além de fazer severas imputações quanto à (in)observância da legislação federal por parte do Poder Concedente, editou diversas determinações a serem observadas nos procedimentos de privatização/desestatização vindouros, motivo pelo qual pertinente o exame dos atos administrativos sob a ótica da decisão da Corte de Contas: GRUPO II - CLASSE VII - Plenário - TC 029.883/2017-2 Natureza: Desestatização Unidades Jurisdicionadas: Agência Nacional de Transportes Aquaviários; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social; Companhia Docas do Espírito Santo; Ministério da Infraestrutura Representação legal: (...). SUMÁRIO: DESESTATIZAÇÃO. COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO (CODESA). ALIENAÇÃO DA TOTALIDADE DAS AÇÕES DE TITULARIDADE DA UNIÃO ASSOCIADA A OUTORGA DA CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS DE VITÓRIA E BARRA DO RIACHO, NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. AVALIAÇÃO DO MODELO INSTITUCIONAL REGULATÓRIO E DAS VIABILIDADES TÉCNICA E ECONÔMICO-FINANCEIRA DO EMPREENDIMENTO. EXAME DA ADEQUAÇÃO DAS MINUTAS JURÍDICAS (EDITAL E CONTRATO) DOS PROCEDIMENTOS DE CONSULTA/AUDIÊNCIA PÚBLICA AO ORDENAMENTO JURÍDICO E AOS ESTUDOS DE VIABILIDADE DO PROJETO. MANIFESTAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO JUNTO AO TCU. DETERMINAÇÕES. RECOMENDAÇÕES. CIÊNCIAS. Passemos a elas: ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU - Plenário 1. Processo nº TC 029.883/2017-2. 2. Grupo II - Classe de Assunto: VII - Desestatização. 3. Interessados/Responsáveis: não há. 4. Unidades Jurisdicionadas: Agência Nacional de Transportes Aquaviários; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social; Companhia Docas do Espírito Santo; Ministério da Infraestrutura. 5. Relator: Ministro Bruno Dantas. 6. Representante do Ministério Público: Procurador Júlio Marcelo de Oliveira. 7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SeinfraPor). (...) 9. Acórdão: VISTOS, relatados e discutidos estes atos de acompanhamento de desestatização, por meio da alienação da totalidade das ações de titularidade da União, emitidas pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), associada à outorga da concessão do serviço público de administração dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, no estado do Espírito Santo, ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão Plenária, ante as razões expostas pelo Relator, em: 9.3. determinar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, e no art. 250, inciso II, do Regimento Interno/TCU, que:</p> | <p>Sobre a transição operacional, ressaltamos que a Concessionária deverá elaborar, nos termos do Anexo 9 da minuta de contrato, um Plano de Transferência Operacional – PTO, a fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto de Itajaí, entre a SPI e a Concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os Usuários, os Operadores Portuários e todas as outras partes envolvidas no complexo portuário.</p> <p>O item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato dispõe: “Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: [...] Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária.”.</p> <p>Com base nessa disposição, espera-se que a SPI se coloque à disposição para tratar com a Concessionária questões relativas à transferência operacional. Não há imposição de novas obrigações à SPI que extrapolam o Convênio nº 08/97. Vale notar, inclusive, que a referida negociação é um procedimento sugerido, e não imposto, à Concessionária.</p> <p>Ademais, informamos que o PTO não estabelece obrigação da Concessionária incorporar funcionários da SPI, tampouco de transformar “sem concurso público funcionários municipais em federais”, como sugerido pelo autor da contribuição. Conforme já ressaltado, sugere-se uma negociação e alinhamento de informações para assegurar uma transição segura e sem interrupção entre a SPI e a futura Concessionária.</p> <p>Nesse sentido, o item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato não tem a finalidade de tornar a Concessionária responsável pelos funcionários da SPI, apenas de provocar um diálogo para subsidiar um planejamento envolvendo os diversos aspectos da transferência operacional.</p> <p>No que diz respeito ao acórdão do TCU relativo à desestatização da CODESA, destacamos a importância de se levar em consideração as recomendações e determinações da Corte de Contas realizadas em estudos passados para o aprimoramento de novos estudos. Dessa forma, buscou-se agregar as contribuições constantes no referido acórdão aplicáveis ao projeto em análise. Ainda assim, o TCU deverá realizar acompanhamento específico relativo ao processo de desestatização do Porto de Itajaí. Nessa oportunidade, serão levadas em consideração todas as questões apontadas pela Corte de Contas relativas ao presente projeto.</p> <p>Por fim, o que diz respeito ao modelo de exploração portuária adotado, as razões já foram amplamente debatidas e estão consignadas inclusive na NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão.</p> <p>A seguir cita-se trecho do racional para a doção do modelo proposto apresentado na referida Nota Técnica:</p> <p>“5.2 O objeto contratual foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí e na modelagem proposta para a sua exploração. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias</p> <p>Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga - contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação.</p> <p>5.3 Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado:</p> <p>Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger:</p> <p>I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias;</p> <p>II - o desempenho das funções de administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou</p> <p>III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias.</p> <p>5.4 Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo “ambiente condominial” caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite “o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias”.</p> |
| 56 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | <p>3/4 [...] 9.3.2. nos próximos processos de desestatização de portos públicos, em atenção aos princípios da publicidade e da transparência, divulgue, com antecedência razoável ao adequado exame da matéria pelos interessados, todas as informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas constantes dos estudos de viabilidade, com destaque para o modelo econômico-financeiro do projeto, devidamente revisadas e atualizadas; (Grifo Nosso) 9.5. recomendar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 250, inciso III, do Regimento Interno/TCU, que avalie a conveniência e a oportunidade de: [...] 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; (Grifo Nosso) 9.5.2.2. promova a revisão do fluxo de avaliação, validação e aprovação dos documentos produzidos no âmbito dos processos de desestatização, com envolvimento não só da Antaq, como também dos demais entes governamentais competentes; Conforme longamente analisados os documentos em Audiência Pública percebe-se o descumprimento do ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU - Plenário em relação ao item 9.3.2. (nos próximos processos de desestatização de portos públicos, em atenção aos princípios da publicidade e da transparência, divulgue, com antecedência razoável ao adequado exame da matéria pelos interessados, todas as informações técnicas, econômico-financeiras, ambientais e jurídicas constantes dos estudos de viabilidade, com destaque para o modelo econômico-financeiro do projeto, devidamente revisadas e atualizadas;) nos seguintes aspectos por parte dos órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de edital e do contrato de concessão: O item 6.2.2 estipula que previamente à elaboração do contrato deverá o adjudicatário recolher pagamento à Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado, do valor de R\$5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro de 2021, entretanto tal pagamento não parece encontrar suporte na legislação que define as competências da EPL, bem como não há qualquer indicação dos motivos que levaram à definição dos valores superiores à 5 (cinco) milhões de reais; Não há qualquer indicação dos motivos que levaram aos órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato a fixarem no item 23 do Anexo 1 do Contrato que a Concessionária privada disponibilize aos usuários condições de navegação inferiores às garantidas pela Autoridade Portuária Municipal - Superintendência do Porto de Itajaí -; Até 2028 se observados os patamares definidos pelos órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato deverá a Concessionária entregar profundidades mínimas do canal em condições inferiores às atuais, em claro retrocesso e prejuízo ao interesse público e à eficiência da navegação; Ao definir os Parâmetros da Concessão e os índices de aferição dos respectivos parâmetros relativos aos ID2 e ID3 os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do anexo da minuta de contrato optaram por estabelecer como termo inicial de aplicação marcos temporais futuros sem a menor fumaça de respeito aos ditames do item 9.3.2. do ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU . Por fim, da análise das notas técnicas disponibilizadas na Audiência Pública não se pode extrair o cumprimento ao disposto no ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU, no tocante ao item 9.5.2.1.: 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; (Grifo Nosso) Confrontação efetiva das modelagens pode ser encontrada na presente contribuição da Superintendência do Porto de Itajaí, nos Estudos contratados junto ao Centro de Excelência da UNIVALI - referência em pesquisas na área logística portuária e marítima - no sentido de adversar a modelagem posta à Concessão (item 1.1.). Sobreleve-se que não há evidências de modelos exitosos de transferência das funções estatais de uma Autoridade Portuária municipal para uma concessionária privada no direito comparado, motivo pelo qual urge a revisão da modelagem apresentada na minuta do Edital,</p> | <p>Sobre a transição operacional, ressaltamos que a Concessionária deverá elaborar, nos termos do Anexo 9 da minuta de contrato, um Plano de Transferência Operacional – PTO, a fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto de Itajaí, entre a SPI e a Concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os Usuários, os Operadores Portuários e todas as outras partes envolvidas no complexo portuário.</p> <p>O item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato dispõe: “Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: [...] Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária.”.</p> <p>Com base nessa disposição, espera-se que a SPI se coloque à disposição para tratar com a Concessionária questões relativas à transferência operacional. Não há imposição de novas obrigações à SPI que extrapolam o Convênio nº 08/97. Vale notar, inclusive, que a referida negociação é um procedimento sugerido, e não imposto, à Concessionária.</p> <p>Ademais, informamos que o PTO não estabelece obrigação da Concessionária incorporar funcionários da SPI, tampouco de transformar “sem concurso público funcionários municipais em federais”, como sugerido pelo autor da contribuição. Conforme já ressaltado, sugere-se uma negociação e alinhamento de informações para assegurar uma transição segura e sem interrupção entre a SPI e a futura Concessionária.</p> <p>Nesse sentido, o item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato não tem a finalidade de tornar a Concessionária responsável pelos funcionários da SPI, apenas de provocar um diálogo para subsidiar um planejamento envolvendo os diversos aspectos da transferência operacional.</p> <p>No que diz respeito ao acórdão do TCU relativo à desestatização da CODESA, destacamos a importância de se levar em consideração as recomendações e determinações da Corte de Contas realizadas em estudos passados para o aprimoramento de novos estudos. Dessa forma, buscou-se agregar as contribuições constantes no referido acórdão aplicáveis ao projeto em análise. Ainda assim, o TCU deverá realizar acompanhamento específico relativo ao processo de desestatização do Porto de Itajaí. Nessa oportunidade, serão levadas em consideração todas as questões apontadas pela Corte de Contas relativas ao presente projeto.</p> <p>Por fim, o que diz respeito ao modelo de exploração portuária adotado, as razões já foram amplamente debatidas e estão consignadas inclusive na NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão.</p> <p>A seguir cita-se trecho do racional para a doção do modelo proposto apresentado na referida Nota Técnica:</p> <p>“5.2 O objeto contratual foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí e na modelagem proposta para a sua exploração. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias</p> <p>Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga - contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação.</p> <p>5.3 Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado:</p> <p>Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger:</p> <p>I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias;</p> <p>II - o desempenho das funções de administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou</p> <p>III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias.</p> <p>5.4 Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo “ambiente condominial” caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite “o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias”.</p> |

| | | | | |
|----|---|----------------------------------|--|--|
| 57 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | <p>4/4 Sobreleve-se que não há evidências de modelos exitosos de transferência das funções estatais de uma Autoridade Portuária municipal para uma concessionária privada no direito comparado, motivo pelo qual urge a revisão da modelagem apresentada na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 05/2022, no que se refere às definições relativas à Concessão também da Autoridade Portuária. Os registros formulados neste momento de CONTRIBUIÇÃO demonstrar utilização mínima da oportunidade de participação social, com objetivo de contribuir para seu aprimoramento, sob pena de se prosseguir com minutas e seus anexos contendo lacunas prejudiciais ao processo, ao Porto de Itajaí e a cidade-porto, além de poderem levar à nulidade, como todo respeito. Não se trata de impugnação, pois para tal finalidade haverá momento oportuno. Portanto, Senhores, a atual administração da Superintendência do Porto de Itajaí, observando os princípios administrativos norteadores da administração pública, e principalmente pelo exposto neste presente ofício, requer a inclusão destas razões ao processo administrativo da Audiência Pública N. 05/2022, TODAVIA se reserva o direito de complementar sugestões e críticas aqui não elencadas, bem como provar o que alega por todos os meios de prova em direito admitidas.</p> | <p>Sobre a transição operacional, ressaltamos que a Concessionária deverá elaborar, nos termos do Anexo 9 da minuta de contrato, um Plano de Transferência Operacional – PTO, a fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto de Itajaí, entre a SPI e a Concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os Usuários, os Operadores Portuários e todas as outras partes envolvidas no complexo portuário.</p> <p>O Item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato dispõe: “Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: [...] Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária.”.</p> <p>Com base nessa disposição, espera-se que a SPI se coloque à disposição para tratar com a Concessionária questões relativas à transferência operacional. Não há imposição de novas obrigações à SPI que extrapolem o Convênio nº 08/97. Vale notar, inclusive, que a referida negociação é um procedimento sugerido, e não imposto, à Concessionária.</p> <p>Ademais, informamos que o PTO não estabelece obrigação da Concessionária incorporar funcionários da SPI, tampouco de transformar “sem concurso público funcionários municipais em federais”, como sugerido pelo autor da contribuição. Conforme já ressaltado, sugere-se uma negociação e alinhamento de informações para assegurar uma transição segura e sem interrupção entre a SPI e a futura Concessionária.</p> <p>Nesse sentido, o Item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato não tem a finalidade de tornar a Concessionária responsável pelos funcionários da SPI, apenas de provocar um diálogo para subsidiar um planejamento envolvendo os diversos aspectos da transferência operacional.</p> <p>No que diz respeito ao acórdão do TCU relativo à desestatização da CODESA, destacamos a importância de se levar em consideração as recomendações e determinações da Corte de Contas realizadas em estudos passados para o aprimoramento de novos estudos. Dessa forma, buscou-se agregar as contribuições constantes no referido acórdão aplicáveis ao projeto em análise. Ainda assim, o TCU deverá realizar acompanhamento específico relativo ao processo de desestatização do Porto de Itajaí. Nessa oportunidade, serão levadas em consideração todas as questões apontadas pela Corte de Contas relativas ao presente projeto.</p> <p>Sobre o valor a ser pago à EPL pela Concessionária pela estruturação do projeto, informamos que este foi acordado em Plano de Trabalho assinado com o Ministério da Infraestrutura. O seu racional está expresso em composição do orçamento referencial constante na NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão.</p> <p>Sobre as condições de navegação, O contrato de dragagem de manutenção vigente prescreve obrigações para que a contratada garanta profundidades mínimas de 13,5m DHN no canal interno e nas bacias de evolução e 14,0m DHN no canal externo. O Plano de Exploração Portuária (PEP) reproduz exatamente tais cláusulas contratuais. As profundidades apresentadas no Ofício 613/2021/DelItajaí-MB e no Ofício nº 74/2021 – OPE são conjunturais e estão sujeitas ao assoreamento contínuo ao longo do estuário. Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí-SPI atestam, em 17 de fevereiro de 2022, que o canal externo estava com MPO de 14,0m DHN. Portanto, não há retrocesso na capacidade do acesso aquaviário. Pelo contrário, a modelagem ora submetida à audiência pública prevê uma campanha de dragagem de aprofundamento a ser executada no médio prazo, promovendo o aumento de capacidade do Porto de Itajaí para os próximos anos da concessão.</p> <p>Por fim, no que diz respeito ao modelo de exploração portuária adotado, as razões já foram amplamente debatidas e estão consignadas inclusive na NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão. A seguir cita-se trecho do racional para a doação do modelo proposto apresentado na referida Nota Técnica:</p> <p>“5.2 O objeto contratual foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí e na modelagem proposta para a sua exploração. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias</p> <p>Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga - contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portovave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação.</p> <p>5.3 Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado:</p> <p>Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger:</p> <p>I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias;</p> <p>II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou</p> <p>III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias.</p> <p>5.4 Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo “ambiente condominial” caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite “o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias.”</p> <p>Agradecemos a contribuição. Estamos solidários à causa do trabalhador e entendemos a importância de se assegurar o seu apoio na transição da administração do Porto de Itajaí para o modelo de concessão. Contudo, existem limites legais e contratuais que restringem a possibilidade de intervenção da União nas questões trabalhistas da SPI.</p> <p>Nesse sentido, é preciso observar as regras estabelecidas no Convênio 08/97, que tem como objeto a delegação do Porto de Itajaí ao Município. Segundo a Cláusula Décima do referido Convênio, “Na hipótese de extinção da delegação, não resultará para a União qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos vencidos ou a vencer, assumidos pela Superintendência do Porto de Itajaí, sobretudo tendo em vista que a SPI poderá ser extinta por perda do objeto que justificou sua criação em junho/1995, que foi para assumir e exercer a função de autoridade portuária pública municipal no Porto de Itajaí em decorrências dos Convênios 001/95 e 08/1997, que o Município de Itajaí celebrou com a União? 3 Quem assumirá a responsabilidade pela contribuição do PORTUS - Instituto de Seguridade Social referente a parcela da patrocinadora, que foram assumidos pela SPI que sucedeu a Codesp-União? Quanto a essa responsabilidade sequer há a indicação de previsibilidade do passivo perante o referido Instituto de Seguridade Social portuária, sobretudo tendo em vista que a Superintendência do Porto de Itajaí poderá ser extinta por perda do objeto que justificou sua criação em junho/1995, que foi para assumir e exercer a função de autoridade portuária pública municipal no Porto de Itajaí em decorrências dos Convênios 001/95 e 08/1997, que o Município de Itajaí celebrou com a União; 4 Quem assumirá o passivo trabalhista, previdenciário e cível apurando durante os estudos e diligências realizadas pela EPL e equipe de consultoria? Porque essa previsão de responsabilidade não está no Edital ou minuta do contrato? 5 Se a SPI e o Município deixaram de atuar como autoridade portuária e auferir as correspondentes receitas, com que recursos serão suportados o CUSTEIO desses passivos?”</p> |
| 58 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | <p>RESPONSABILIDADE COM PESSOAL Convênio 08/1997 CLÁUSULA QUINTA - DO PESSOAL CLÁUSULA DÉCIMA - DA EXTINÇÃO: prevê que na extinção da delegação, não resultará para a União qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos vencidos ou a vencer, assumidos pela autoridade portuária municipal com seus empregados, com terceiros e inclusive, débitos de natureza fiscal em todos os níveis de governo. 1 Que assumirá os Contratos de Trabalho dos empregados públicos lotados na SPI? 2 Como ficam os vínculos de trabalho e previdência social dos empregados públicos efetivos concursados, todos com estágio probatório de 3 (três) anos concluídos, existentes na Autarquia Municipal Superintendência do Porto de Itajaí, sobretudo tendo em vista que a SPI poderá ser extinta por perda do objeto que justificou sua criação em junho/1995, que foi para assumir e exercer a função de autoridade portuária pública municipal no Porto de Itajaí em decorrências dos Convênios 001/95 e 08/1997, que o Município de Itajaí celebrou com a União? 3 Quem assumirá a responsabilidade pela contribuição do PORTUS - Instituto de Seguridade Social referente a parcela da patrocinadora, que foram assumidos pela SPI que sucedeu a Codesp-União? Quanto a essa responsabilidade sequer há a indicação de previsibilidade do passivo perante o referido Instituto de Seguridade Social portuária, sobretudo tendo em vista que a Superintendência do Porto de Itajaí poderá ser extinta por perda do objeto que justificou sua criação em junho/1995, que foi para assumir e exercer a função de autoridade portuária pública municipal no Porto de Itajaí em decorrências dos Convênios 001/95 e 08/1997, que o Município de Itajaí celebrou com a União; 4 Quem assumirá o passivo trabalhista, previdenciário e cível apurando durante os estudos e diligências realizadas pela EPL e equipe de consultoria? Porque essa previsão de responsabilidade não está no Edital ou minuta do contrato? 5 Se a SPI e o Município deixaram de atuar como autoridade portuária e auferir as correspondentes receitas, com que recursos serão suportados o CUSTEIO desses passivos?”</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Inicialmente, vale destacar que o Plano de Transferência Operacional (PTO) passou a ser utilizado recentemente no setor portuário, inicialmente em arrendamentos, e foi elaborado com base no modelo adotado pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC no setor aeroportuário.</p> <p>No projeto em análise, o PTO tem como finalidade assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto de Itajaí, entre a SPI e a Concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os Usuários, os Operadores Portuários e todas as outras partes envolvidas no complexo portuário.</p> <p>A premissa adotada na transferência operacional é que esse instrumento de fato não deva fixar obrigações excessivamente detalhadas sobre os procedimentos a serem adotados, devido à dificuldade de o poder público prever, de antemão, todas as situações operacionais práticas que deverão ser enfrentadas no momento da transição. Nesse sentido, entende-se que a Concessionária, com sua expertise técnica, terá melhores condições de indicar os pontos críticos a serem observados.</p> <p>Ainda assim, há regras específicas sobre as responsabilidades da Concessionária no cumprimento da transferência operacional. Conforme as Subcláusulas 12.3 e seguintes da minuta do contrato de concessão, o PTO será desenvolvido e implementado em dois estágios. O Estágio de Preparação, em que ocorrerá a elaboração do PTO pela Concessionária, se encerrará com a aprovação do PTO pela ANTAQ. Uma vez aprovado esse instrumento, terá início o Estágio de Operação Assistida, que terá duração máxima de 30 dias. Nesse estágio, a SPI permanecerá responsável pela administração do Porto Organizado, assim, os preços e tarifas pagas pelos usuários durante ambos os Estágios não serão devidos à Concessionária. A transição será concluída quando a ANTAQ atestar que não opõe objeção à assunção das operações pela Concessionária. Desse modo, a Data de Assunção ocorrerá no dia posterior a esse ateste, ou a partir do dia 02/01/2023 (para garantir que a Assunção não ocorrerá antes do término da delegação da SPI), o que ocorrer por último, conforme disposto na Subcláusula 1.1.1.27 da minuta de Contrato.</p> <p>Portanto, verifica-se que as operações e demais encargos decorrentes não serão de responsabilidade da Concessionária durante o período de transição, somente a partir da Data de Assunção.</p> <p>Na hipótese de encerramento da delegação da SPI ou do contrato de arrendamento da atual arrendatária antes da Data de Assunção, estão sendo avaliadas alternativas para a manutenção das atividades do porto em caráter transitório como, por exemplo, a prorrogação do referido convênio ou a celebração de contrato de transição. Ressalta-se que, caso a atual arrendatária opte por não celebrar contrato de transição, há possibilidade de processo seletivo para contratação de arrendatária transitória, conforme já realizado em casos análogos.</p> |
| 59 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | <p>O presente Anexo 9 mostra-se genérico e abstrato. Entende a FENOP que o Plano de Transferência Operacional deve ser detalhado no edital, ou mesmo nesse anexo, de modo a conferir segurança jurídica aos usuários. Por exemplo: quem assumirá a operação no período de transição, ao final do contrato de arrendamento da APM em dez/2022? Quem fará as requisições de TPA's? Como fica o Alfandegamento, á que em regra se extingue com a cessão do arrendamento? E se a arrendatária não pretender firmar contrato de transição até que a Concessionária nova assuma? Qual o NIC será usado? Enfim, a FENOP solicita que essas questões sejam detalhadas no edital para que todos tenham conhecimento prévio de como será executada essa transitoriedade.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que um representante dos empregados, representados pela Intersindical, pode ser incluído na referida cláusula. Em relação a garantias da mão de obra avulsa, informa-se que os diretos essenciais já estão sendo garantidos pela Lei 12.815/13. Em relação a salários e benefícios sociais, cabe aos sindicatos a negociação direta com a concessionária .</p> |
| 60 | Anexos da Minuta de Contrato de Concessão | Anexo 09 - Transição Operacional | <p>O Anexo 9 da minuta do contrato de concessão, que prevê um Pacto de Transição Operacional. Como continuidade de toda a minuta do contrato e de seus anexos, em nada fala e em nada garante o direito dos trabalhadores, focando exclusivamente na parte operacional e na visão lucrativa do processo, desprezando a classe trabalhadora envolvida diretamente na evolução do porto. Há um tentativa falha de incluir no Comitê de Transição um representante dos trabalhadores, mas segundo o anexo esta indicação deverá ser feita pelo OGMO. Primeiro, vale citar que quem representa os trabalhadores são os seus representantes sindicais democraticamente eleitos, e não o OGMO, esse, é unicamente um órgão gestor da mão de obra. Ademais, no Porto de Itajaí o OGMO funciona como um braço da atual e única operadora portuária, estando mais a serviço da empresa do que dos empregados. Ainda, o PTO aduz que a Concessionária deverá manter durante o processo de transição níveis aceitáveis de operação, segurança etc, porém, não indica qualquer penalidade para o não cumprimento da manutenção da operação. Deveria, após prever a obrigatoriedade de manutenção mínima de serviço, garantir também os direitos adquiridos dos trabalhadores e um renda mínima em caso de queda da operação. Assim, apresentamos como sugestão ao Anexo 9: 1.2. Cada um dos órgãos e entidades relacionados abaixo também terá direito de indicar 1 (um) representante para representá-los no Comitê de Transição: - Representante dos empregados, indicado pela Intersindical dos Sindicatos dos Trabalhadores Portuários; Ainda, incluir o item 1.6 do Anexo 9: 1.6 A Concessionária obriga-se a manter a exclusividade da mão de obra via sistema OGMO, independentemente de alteração legislativa, e ainda, manter uma média salarial aos trabalhadores portuários avulsos em caso de queda de produção causada pela transição, média que deverá ser utilizada como base os dados do OGMO/Itajaí.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que a avaliação do imóvel está descrita no documento “NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL” disponibilizado no sitio da ANTAQ. A metodologia adotada foi a de valor de mercado considerando os seguintes aspectos:</p> <p>Valor do terreno: valor médio obtido das avaliações dos terrenos com características similares;</p> <p>Edificações: adotado valor do CUB/SC referente a fevereiro de 2021 para galpões industriais (CUB SC 02/2021);</p> <p>Para edificações adotou-se depreciação conforme referência “F” do “Quadro 1 – Estado de Conservação – Ec)” da publicação “VALORES DE EDIFICAÇÕES DE IMÓVEIS URBANOS”, do IBAPE-SP. Para visualização da tabela favor consultar a Nota Técnica referenciada.</p> <p>A avaliação de imóveis foi feita com base em valores de terrenos similares. A estimativa foi baseada em valores reais das avaliações realizadas pelo próprio porto e fornecidas pela SPI. De forma complementar, foi realizada pesquisa, na data base do estudo de terrenos da região, o que demonstrou que os valores estavam coerentes com o que foi considerado.</p> <p>Entretanto, referente a valorização recente dos imóveis, informamos que a equipe técnica, mediante a contribuição realizada, irá realizar atualização da data-base para o ano de 2022. A atualização será publicada pós-audiência e a memória de cálculo será disponibilizada na Nota Técnica do estudo.</p> |
| 61 | Anexos do EVTEA | Anexo Figura 01 Layout geral | <p>A proprietária traz a seguinte contribuição: Laudo Pericial concluído em 15/08/2020, sob responsabilidade de Arend Engenharia de Avaliações Ltda., Responsável Técnico, Engenheiro Civil José Fernandes Arend, com fundamento na NBR 14653-4 (Avaliação de Bens - Parte 4: Empreendimentos), determina como valor econômico a importância de R\$ 94.934.000,00. O Laudo se enquadra no grau de fundamentação I, ART 25 2020 7458967-6. Cópia integral do Laudo e seus anexos estão à disposição. O valor apresentando no Material da Consulta 05/2022 - Porto de Itajaí, como se a área de 14.557,37m2, pudesse ser adquirida pelo valor de R\$ 22.307.520,45, não é cabível, sendo inferior em mais de 425% do valor real de mercado em agosto/2020. Nos últimos 20 meses os imóveis valorizaram sobremaneira, sendo recomendável inclusive, em caso de dúvida, avaliação atualizada. Sendo assim, se recomenda a verificação do infimo valor incluído como sendo o necessário para a aquisição da área em questão. Requer também seja disponibilizada à proprietária, cópia do Laudo de Avaliação do referido imóvel, que tenha sido elaborada de acordo com as normas técnicas da ABNT, sob pena de sua ilegitimidade. Se reserva o direito de provar o que ora informa, por todos os meios de direito admitidos, principalmente com fundamento nos artigos 335 e seguintes do Código de Processo Civil, artigo 20 do Decreto-Lei nº 3.365/1941 e, artigo 5º, inciso XXIV e artigo 182, §3º, da Constituição Federal.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que a avaliação do imóvel está descrita no documento “NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL” disponibilizado no sitio da ANTAQ. A metodologia adotada foi a de valor de mercado considerando os seguintes aspectos:</p> <p>Valor do terreno: valor médio obtido das avaliações dos terrenos com características similares;</p> <p>Edificações: adotado valor do CUB/SC referente a fevereiro de 2021 para galpões industriais (CUB SC 02/2021);</p> <p>Para edificações adotou-se depreciação conforme referência “F” do “Quadro 1 – Estado de Conservação – Ec)” da publicação “VALORES DE EDIFICAÇÕES DE IMÓVEIS URBANOS”, do IBAPE-SP. Para visualização da tabela favor consultar a Nota Técnica referenciada.</p> <p>A avaliação de imóveis foi feita com base em valores de terrenos similares. A estimativa foi baseada em valores reais das avaliações realizadas pelo próprio porto e fornecidas pela SPI. De forma complementar, foi realizada pesquisa, na data base do estudo de terrenos da região, o que demonstrou que os valores estavam coerentes com o que foi considerado.</p> <p>Entretanto, referente a valorização recente dos imóveis, informamos que a equipe técnica, mediante a contribuição realizada, irá realizar atualização da data-base para o ano de 2022. A atualização será publicada pós-audiência e a memória de cálculo será disponibilizada na Nota Técnica do estudo.</p> |
| 62 | Anexos do EVTEA | Anexo Figura 02 Fase 01 | <p>ANEXO DO EVTEA Anexo Figura_02_Fase_01 A proprietária traz a seguinte contribuição: Laudo Pericial concluído em 15/08/2020, sob responsabilidade de Arend Engenharia de Avaliações Ltda., Responsável Técnico, Engenheiro Civil José Fernandes Arend, com fundamento na NBR 14653-4 (Avaliação de Bens - Parte 4: Empreendimentos), determina como valor econômico a importância de R\$ 94.934.000,00. O Laudo se enquadra no grau de fundamentação I, ART 25 2020 7458967-6. Cópia integral do Laudo e seus anexos estão à disposição. O valor apresentando no Material da Consulta 05/2022 - Porto de Itajaí, como se a área de 14.557,37m2, pudesse ser adquirida pelo valor de R\$ 22.307.520,45, não é cabível, sendo inferior em mais de 425% do valor real de mercado em agosto/2020. Nos últimos 20 meses os imóveis valorizaram sobremaneira, sendo recomendável inclusive, em caso de dúvida, avaliação atualizada. Sendo assim, se recomenda a verificação do infimo valor incluído como sendo o necessário para a aquisição da área em questão. Requer também seja disponibilizada à proprietária, cópia do Laudo de Avaliação do referido imóvel, que tenha sido elaborada de acordo com as normas técnicas da ABNT, sob pena de sua ilegitimidade. Se reserva o direito de provar o que ora informa, por todos os meios de direito admitidos, principalmente com fundamento nos artigos 335 e seguintes do Código de Processo Civil, artigo 20 do Decreto-Lei nº 3.365/1941 e, artigo 5º, inciso XXIV e artigo 182, §3º, da Constituição Federal.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que a avaliação do imóvel está descrita no documento “NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL” disponibilizado no sitio da ANTAQ. A metodologia adotada foi a de valor de mercado considerando os seguintes aspectos:</p> <p>Valor do terreno: valor médio obtido das avaliações dos terrenos com características similares;</p> <p>Edificações: adotado valor do CUB/SC referente a fevereiro de 2021 para galpões industriais (CUB SC 02/2021);</p> <p>Para edificações adotou-se depreciação conforme referência “F” do “Quadro 1 – Estado de Conservação – Ec)” da publicação “VALORES DE EDIFICAÇÕES DE IMÓVEIS URBANOS”, do IBAPE-SP. Para visualização da tabela favor consultar a Nota Técnica referenciada.</p> <p>A avaliação de imóveis foi feita com base em valores de terrenos similares. A estimativa foi baseada em valores reais das avaliações realizadas pelo próprio porto e fornecidas pela SPI. De forma complementar, foi realizada pesquisa, na data base do estudo de terrenos da região, o que demonstrou que os valores estavam coerentes com o que foi considerado.</p> <p>Entretanto, referente a valorização recente dos imóveis, informamos que a equipe técnica, mediante a contribuição realizada, irá realizar atualização da data-base para o ano de 2022. A atualização será publicada pós-audiência e a memória de cálculo será disponibilizada na Nota Técnica do estudo.</p> |

| | | | | |
|----|------------------|-----------------------------------|--|--|
| 63 | Anexos do EVTEA | Anexo EVTEA - Inventário | ANEXO DO EVTEA - ANEXO VII - Listado dos terrenos Item seguinte ao item 48. A proprietária traz a seguinte contribuição: Laudo Pericial concluído em 15/08/2020, sob responsabilidade de Arend Engenharia de Avaliações Ltda., Responsável Técnico, Engenheiro Civil José Fernandes Arend, com fundamento na NBR 14653-4 (Avaliação de Bens - Parte 4: Empreendimentos), determina como valor econômico a importância de R\$ 94.934.000,00. O Laudo se enquadra no grau de fundamentação I, ART 25 2020 7458967-6. Cópia integral do Laudo e seus anexos estão à disposição. O valor apresentado no Material da Consulta 05/2022 - Porto de Itajaí, como se a área de 14.557,37m2, pudesse ser adquirida pelo valor de R\$ 22.307.520,45, não é cabível, sendo inferior em mais de 425% do valor real de mercado em agosto/2020. Nos últimos 20 meses os imóveis valorizaram sobremaneira, sendo recomendável inclusive, em caso de dúvida, avaliação atualizada. Sendo assim, se recomenda a verificação do ínfimo valor incluído como sendo o necessário para a aquisição da área em questão. Requer também seja disponibilizada à proprietária, cópia do Laudo de Avaliação do referido imóvel, que tenha sido elaborada de acordo com as normas técnicas da ABNT, sob pena de sua ilegitimidade. Se reserva o direito de provar o que ora informa, por todos os meios de direito admitidos, principalmente com fundamento nos artigos 335 e seguintes do Código de Processo Civil, artigo 20 do Decreto-Lei nº 3.365/1941 e, artigo 5º, inciso XXIV e artigo 182, §3º, da Constituição Federal. | Agradecemos a contribuição e informamos que a avaliação do imóvel está descrita no documento "NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL" disponibilizado no site da ANTAQ. A metodologia adotada foi a de valor de mercado considerando os seguintes aspectos: Valor do terreno: valor médio obtido das avaliações dos terrenos com características similares; Edificações: adotado valor do CUB/SC referente a fevereiro de 2021 para galpões industriais (CUB SC 02/2021); Para edificações adotou-se depreciação conforme referência "F" do "Quadro 1 – Estado de Conservação – Ecj" da publicação "VALORES DE EDIFICAÇÕES DE IMÓVEIS URBANOS", do IBAPE-SP. Para visualização da tabela favor consultar a Nota Técnica referenciada. A avaliação de imóveis foi feita com base em valores de terrenos similares. A estimativa foi baseada em valores reais das avaliações realizadas pelo próprio porto e fornecidas pela SPI. De forma complementar, foi realizada pesquisa, na data base do estudo de terrenos da região, o que demonstrou que os valores estavam coerentes com o que foi considerado. Entretanto, referente a valorização recente dos imóveis, informamos que a equipe técnica, mediante a contribuição realizada, irá realizar atualização da data-base para o ano de 2022. A atualização será publicada pós-audiência e a memória de cálculo será disponibilizada na Nota Técnica do estudo. |
| 64 | Minuta de Edital | CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS | PARTE 1: extensivo ao Edital como um todo: O poder discricionário que a União possui para delegar a concessão do Porto de Itajaí à iniciativa privada, está isento da regra de praticar ato vinculado às normas gerais e específicas que tratam da validade do ato jurídico? ASPECTOS DE MERCADO E CONCORRENCIAL, PONTOS PASSÍVEIS DE MELHORIAS: a) aprimoramentos na redação da minuta de edital quanto à vedação de participação de certos players ; b) efetivas garantias do direito de passagem dentro do porto; c) a operadora própria deve ocorrer no formato de SPE da subsidiária integral da Concessionária, com efetiva separação contábil e comercial da parte aquaviária da concessão; d) a transferência de titularidade do contrato dependerá de análise e aprovação prévia, assim como a assunção de poderes por financiadores; e) exclusão ou completa revisão do Acordo Tripartite; Todo e qualquer valor incluído sem justo critério técnico e ou econômico, como DESPESA ou CUSTOS para o Vencedor do Leilão, acaba, certamente, por onerar o valor das tarifas portuárias, para que o Investidor possa ter lucratividade e reaver seus investimentos. Quanto ao tema, convém salientar parte de texto de Maria Sylvia Zanella Di Pietro: (...) Só que esse valor, em vez de ser pago pelo vencedor da licitação ao término do procedimento, acaba sendo estipulado para pagamento em todo o decorrer do contrato, acabando, certamente, por onerar o valor da tarifa. Na realidade, o ônus de pagamento acaba por incidir, não sobre a empresa concessionária, mas sobre o usuário do serviço público. (...) (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Parcerias na administração pública: concessão, permissão, franquia, terceirização e outras formas, 4ª ed. São Paulo: Atlas, 2002, 122/125pp.). Ausência de acesso às informações sobre plano de trabalho, licitação para estudos da modelagem e outros do Projeto de privatização e concessão do Porto de Itajaí, prejudicando análise mais detalhada: 1) Plano de Trabalho do RCE Eletrônico nº 1/2020; 2) Modelo Regulatório; 3) Estudo de Mercado e Comparativos que validem a proposta de mudança no modelo de gestão, com quebra de paradigma, para transformar em porto-quase privado; semelhante a um TUP, terminal de container; 4) Consulta do Modelo Concessão; 5) Diligência Contábil Patrimonial e Atuarial; 6) Avaliação Técnico-Operacional, de Recursos Humanos e Ambiental e seus resultados; 7) Não foram disponibilizados os Registros eletrônicos (áudio e ou vídeo) das reuniões e ou encontros virtuais ou presenciais e suas deliberações, ou atas que teriam ocorrido entre os meses de abril e dezembro de 2020, quando a EPL teria coletado subsídios e informações para o processo de elaboração dos Estudos que se propôs realizar; 8) Registros dos levantamentos de aspectos relacionados a operação, gestão, e a ampliação da área do Porto e expansão dos serviços, com impactos do Porto Organizado em sua relação Porto-Cidade; 9) Cópia dos produtos previstos para serem entregues pelo Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind, relacionadas à licitação e contratação pela EPL desses consultores externos, nos autos do Processo nº 50840.000228/2020-38, entre eles: a) Relatório de Transações e avaliação do negócio; b) Avaliação Técnico-Operacional; c) Avaliação de Recursos Humanos, Gestão, e Governança, Atuarial e Previdenciária; e importante aqui, lembrar que as informações precisam acontecer mediante usos de procedimentos objetivos e ágeis, de forma transparente, clara e em linguagem de fácil compreensão; E que não se pode negar acesso à informação necessária à tutela judicial ou administrativa de direitos fundamentais ou sobre condutas que impliquem violação dos direitos humanos. artigo 5º, incisos XXXIII e XXXIV da CF/1988; Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011; Necessidade de realização prévia e fornecimento de cópias dos seguintes documentos, sob pena de prejudicar a participação social, e, implicar a nulidade dos atos ou contratos realizados e a responsabilidade de quem lhes tenha dado causa: Projeto Básico ou Termo de Referência e/ou estudos, que sirvam para validar os valores e suas estimativas qualitativas e quantitativas, cronograma físico-financeiro, impactos ambientais para execução das obras e serviços e quantitativos listados no estudo de viabilidade do Porto Organizado de Itajaí, que a EPL registrou estar estruturado em seções, mais o Edital e seus anexos. O projeto básico constitui o conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obras ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação a que se refere a Minuta do Edital. | Agradecemos a contribuição. Sobre o questionamento relativo à necessidade de se observar "normas gerais e específicas que tratam da validade do ato jurídico", informamos que o modelo proposto e as disposições constantes no edital e contrato estão em conformidade com a legislação e com a regulação setorial. Especificamente com relação ao fundamento jurídico do modelo de exploração, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de concessão para a exploração de porto organizado. No caso em análise, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do referido Decreto, que permite "o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias". No que diz respeito à sugestão de aprimoramentos quanto à vedação de participação de certos players, destaca-se que foi apresentado o racional para essa vedação na NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, constante entre os documentos disponibilizados juntamente com o Edital, no site da ANTAQ. Desse modo, a realização de aprimoramentos demandaria sugestões específicas, com propostas concretas sobre o critério já estabelecido, o que não foi verificado na presente contribuição. Sobre o direito de passagem, a matéria é regulamentada pela Resolução Normativa nº 7/2016. Desse modo, não se vislumbra, a princípio, a necessidade de se criar novas regras no âmbito do contrato, além das que já estão estabelecidas na referida Resolução. Em relação à sugestão de se exigir da concessionária que sua operadora própria se constitua no formato de SPE, com efetiva separação contábil e comercial da parte aquaviária da concessão, destaca-se, primeiramente, que conforme a Subcláusula 13.3 da minuta de Contrato, para explorar diretamente a Infraestrutura de Acesso Aquaviário, a Concessionária "deverá constituir subsidiária integral, nos termos da Lei nº 6.404/1976 e regulamentação correspondente, com demonstrativos contábeis próprios, submetidos a auditoria independente, conforme regulação da ANTAQ e demais normas aplicáveis". Sobre a constituição de operadora da Concessionária como SPE, entende-se que essa medida é desnecessária, tendo em vista que a Concessionária tem o dever de explorar as instalações portuárias, podendo realizar essa atividade de forma direta, nos termos do inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/13, sem a necessidade de um operador portuário independente. Sobre a transferência de titularidade e Acordo Tripartite, as regras constantes na minuta de Contrato serão reavaliadas para verificar a sua pertinência e aderência com a regulação da Anraq. No que diz respeito ao acesso a documentos relacionados ao projeto em análise, destaca-se que consta ampla documentação no site da ANTAQ, disponibilizada juntamente com a minuta de Edital. Estão disponíveis inclusive os estudos de viabilidade, com todas as informações técnicas necessárias, bem como notas técnicas e ato justificatório que apresentam de forma detalhada o embasamento do projeto. Caso qualquer pessoa tenha interesse em documentos complementares, poderá realizar pedido nos termos da Lei de Acesso à Informação. Por fim, sobre o critério de julgamento, é importante destacar, primeiramente, que a regulação tarifária pode ser realizada independentemente do critério de julgamento adotado. No presente caso, foi adotado mecanismo de controle tarifário para a gestão do acesso aquaviário, nos termos do Anexo 3 da minuta de Contrato. Nesse sentido, a Concessionária deverá observar ainda as disposições sobre tarifas portuárias constantes da Lei Federal nº 12.815/2013, do Decreto Federal nº 8.033/2013 e, no que couber, da Resolução Normativa nº 32 da ANTAQ, ou das normas que as substituírem. No que diz respeito à operação portuária, tendo em vista o ambiente concorrencial estabelecido na região de influência do porto, optou-se pelo regime de preços, nos mesmos moldes de como se adota, em regra, no caso dos arrendamentos portuários. O Decreto nº 8.033/2013 prevê expressamente o maior valor de outorga como critério de julgamento de licitação, conforme seu art. 9º, inciso VII. O critério de julgamento em questão se mostra adequado à concessão em análise, por ter o potencial de determinar a licitante que estará mais disposta, pelo valor de lance ofertado, a assumir o empreendimento, nos termos estabelecidos conforme a modelagem proposta. Tendo em vista que os investimentos a serem realizados pela Concessionária já são especificados, conforme o Anexo 1, assim como as demais condições para a prestação do serviço, e considerando que os demais aspectos da modelagem já estão postos no Edital e no Contrato, como encargos, indicadores de desempenho, entre outros, é adequado que a proponente ofereça um valor para assumir a Concessão, não cabendo, nos moldes do modelo proposto, proposta de tarifa, capacidade de movimentação ou outros critérios do gênero. |
| 65 | Minuta de Edital | CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS | PARTE 2 extensivo ao edital como um todo: O projeto básico constitui o conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obras ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação a que se refere a Minuta do Edital. O Projeto Básico deve ser elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo das obras, desapropriações, indenizações e terceiros, e a definição dos métodos e do prazo de execução, o qual deve conter os seguintes elementos, não bastando o uso de referência conceitual ou atribuição de responsabilidades e ônus à União quando o serviço ou obra não estiverem adequadamente previstos no Edital : a) desenvolvimento da solução escolhida de forma a fornecer visão global da obra e identificar todos os seus elementos constitutivos com clareza; b) soluções técnicas globais e localizadas, suficientemente detalhadas, de forma a minimizar a necessidade de reformulação ou de variantes durante as fases de elaboração do projeto executivo e de realização das obras e montagem; c) identificação dos tipos de serviços a executar e de materiais e equipamentos a incorporar à obra, bem como suas especificações que assegurem os melhores resultados para o empreendimento, sem frustrar o caráter competitivo para a sua execução; d) informações que possibilitem o estudo e a dedução de métodos construtivos, instalações provisórias e condições organizacionais para a obra, sem frustrar o caráter competitivo para a sua execução; e) subsídios para montagem do plano de licitação e gestão da obra, compreendendo a sua programação, a estratégia de suprimentos, as normas de fiscalização e outros dados necessários em cada caso; orçamento detalhado do custo global da obra, fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos propriamente avaliados. Cópia dos Laudos de Avaliação dos imóveis, elaborados de acordo com as normas técnicas da ABNT, que estão previstos para serem adquiridos pelo Vencedor do Leilão e que deverão passar a integrar a área objeto da concessão. Orçamento detalhado em planilhas que expressem a composição de todos os custos unitários das obras, serviços e investimentos relacionados na Minuta do Edital, em valores presentes e não superiores a 12 meses, não é suficiente referências a valores praticados na realidade do mercado dos anos de 2012, 2018, 2017, janeiro/2020 a janeiro 2021. Quanto a escolha do tipo de critério de julgamento, como sendo a de maior oferta ou lance , sem combinação de qualquer outro, pode não ser a mais adequada ao objeto a ser licitado, pois a maior oferta pela outorga da concessão conspira contra o princípio da modicidade das tarifas previsto no parágrafo 1º do artigo 6 da Lei nº 8.987/95. Plano de Trabalho assinado e acordado com o Ministério da Infraestrutura e que dá guarida à previsão de ressarcimento do valor de R\$ 5.166.098,02, em favor da EPL - Empresa de Planejamento e Logística (EPL), vinculada ao Minfra, e que assumiu a tarefa de realizar estudos e alternativas de modelagem para a exploração do Porto de Itajaí. Cópia do Contrato firmado entre a B3 com a Anraq, quando se estipulou a remuneração da B3 em R\$ 841.626,94 (data base de 01/2021) para realização do leilão do Porto de Itajaí, antes dos estudos estarem concluídos e definida a Modelagem que ainda é pauta de consulta pública para participação social. Esclarecimento isento de dúvida, se os seguintes valores serão ou não deduzidos do valor da Outorga Vencedora: 1) R\$ 841.626,94 (data base de 01/2021) de remuneração à B3 para realização do leilão do Porto de Itajaí, nas condições previstas no Anexo 1 (ausente de visualização na Consulta Pública) (ITEM 6.2.1 do Edital); ITEM 3.3.2. da Seção D - Operacional do EVTEA; ITEM 6.3.8., da Nota Técnica nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA; 2) R\$ 5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro de 2021 a ser pago à Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado (ITEM 6.2.2. do Edital); 3) R\$ 44.402.931,21 (quarenta e quatro milhões, quatrocentos e dois mil, novecentos e trinta e um reais e vinte e um centavos), a título de indenização para compra dos equipamentos não reversíveis listados no Anexo 8 da minuta do Contrato de Concessão (ITEM 6.2.3 do Edital); | Agradecemos a contribuição. Sobre o questionamento relativo à necessidade de se observar "normas gerais e específicas que tratam da validade do ato jurídico", informamos que o modelo proposto e as disposições constantes no edital e contrato estão em conformidade com a legislação e com a regulação setorial. Especificamente com relação ao fundamento jurídico do modelo de exploração, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de concessão para a exploração de porto organizado. No caso em análise, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do referido Decreto, que permite "o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias". No que diz respeito à sugestão de aprimoramentos quanto à vedação de participação de certos players, destaca-se que foi apresentado o racional para essa vedação na NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, constante entre os documentos disponibilizados juntamente com o Edital, no site da ANTAQ. Desse modo, a realização de aprimoramentos demandaria sugestões específicas, com propostas concretas sobre o critério já estabelecido, o que não foi verificado na presente contribuição. Sobre o direito de passagem, a matéria é regulamentada pela Resolução Normativa nº 7/2016. Desse modo, não se vislumbra, a princípio, a necessidade de se criar novas regras no âmbito do contrato, além das que já estão estabelecidas na referida Resolução. Em relação à sugestão de se exigir da concessionária que sua operadora própria se constitua no formato de SPE, com efetiva separação contábil e comercial da parte aquaviária da concessão, destaca-se, primeiramente, que conforme a Subcláusula 13.3 da minuta de Contrato, para explorar diretamente a Infraestrutura de Acesso Aquaviário, a Concessionária "deverá constituir subsidiária integral, nos termos da Lei nº 6.404/1976 e regulamentação correspondente, com demonstrativos contábeis próprios, submetidos a auditoria independente, conforme regulação da ANTAQ e demais normas aplicáveis". Sobre a constituição de operadora da Concessionária como SPE, entende-se que essa medida é desnecessária, tendo em vista que a Concessionária tem o dever de explorar as instalações portuárias, podendo realizar essa atividade de forma direta, nos termos do inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/13, sem a necessidade de um operador portuário independente. Sobre a transferência de titularidade e Acordo Tripartite, as regras constantes na minuta de Contrato serão reavaliadas para verificar a sua pertinência e aderência com a regulação da Anraq. No que diz respeito ao acesso a documentos relacionados ao projeto em análise, destaca-se que consta ampla documentação no site da ANTAQ, disponibilizada juntamente com a minuta de Edital. Estão disponíveis inclusive os estudos de viabilidade, com todas as informações técnicas necessárias, bem como notas técnicas e ato justificatório que apresentam de forma detalhada o embasamento do projeto. Caso qualquer pessoa tenha interesse em documentos complementares, poderá realizar pedido nos termos da Lei de Acesso à Informação. Por fim, sobre o critério de julgamento, é importante destacar, primeiramente, que a regulação tarifária pode ser realizada independentemente do critério de julgamento adotado. No presente caso, foi adotado mecanismo de controle tarifário para a gestão do acesso aquaviário, nos termos do Anexo 3 da minuta de Contrato. Nesse sentido, a Concessionária deverá observar ainda as disposições sobre tarifas portuárias constantes da Lei Federal nº 12.815/2013, do Decreto Federal nº 8.033/2013 e, no que couber, da Resolução Normativa nº 32 da ANTAQ, ou das normas que as substituírem. No que diz respeito à operação portuária, tendo em vista o ambiente concorrencial estabelecido na região de influência do porto, optou-se pelo regime de preços, nos mesmos moldes de como se adota, em regra, no caso dos arrendamentos portuários. O Decreto nº 8.033/2013 prevê expressamente o maior valor de outorga como critério de julgamento de licitação, conforme seu art. 9º, inciso VII. O critério de julgamento em questão se mostra adequado à concessão em análise, por ter o potencial de determinar a licitante que estará mais disposta, pelo valor de lance ofertado, a assumir o empreendimento, nos termos estabelecidos conforme a modelagem proposta. Tendo em vista que os investimentos a serem realizados pela Concessionária já são especificados, conforme o Anexo 1, assim como as demais condições para a prestação do serviço, e considerando que os demais aspectos da modelagem já estão postos no Edital e no Contrato, como encargos, indicadores de desempenho, entre outros, é adequado que a proponente ofereça um valor para assumir a Concessão, não cabendo, nos moldes do modelo proposto, proposta de tarifa, capacidade de movimentação ou outros critérios do gênero. |
| 66 | Minuta de Edital | CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS | PARTE 3/3 extensivo ao edital como um todo: 3) R\$ 44.402.931,21 (quarenta e quatro milhões, quatrocentos e dois mil, novecentos e trinta e um reais e vinte e um centavos), a título de indenização para compra dos equipamentos não reversíveis listados no Anexo 8 da minuta do Contrato de Concessão (ITEM 6.2.3 do Edital); 4) R\$ 133.544.205,74 (cento e trinta e três milhões, quinhentos e quarenta e quatro mil, duzentos e cinco reais e setenta e quatro centavos), corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro de 2021, a ser depositado em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada a indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária responsável pelas operações no Porto Organizado, de que trata na Resolução ANTAQ nº 7.828, de 19 de junho de 2020 (ITEM 6.2.4 do Edital). O assunto encontra-se em análise no TCU. Plano de aplicação e destinação detalhada do valor da Outorga vencedora do leilão, estimada em valor não inferior a R\$ 603.064.867,68 (seiscentos e três milhões, sessenta e quatro mil, oitocentos e sessenta e sete reais e sessenta e oito centavos) (ITEM 4.25.2. do Edital). | Agradecemos a contribuição. Sobre o questionamento relativo à necessidade de se observar "normas gerais e específicas que tratam da validade do ato jurídico", informamos que o modelo proposto e as disposições constantes no edital e contrato estão em conformidade com a legislação e com a regulação setorial. Especificamente com relação ao fundamento jurídico do modelo de exploração, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de concessão para a exploração de porto organizado. No caso em análise, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do referido Decreto, que permite "o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias". No que diz respeito à sugestão de aprimoramentos quanto à vedação de participação de certos players, destaca-se que foi apresentado o racional para essa vedação na NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, constante entre os documentos disponibilizados juntamente com o Edital, no site da ANTAQ. Desse modo, a realização de aprimoramentos demandaria sugestões específicas, com propostas concretas sobre o critério já estabelecido, o que não foi verificado na presente contribuição. Sobre o direito de passagem, a matéria é regulamentada pela Resolução Normativa nº 7/2016. Desse modo, não se vislumbra, a princípio, a necessidade de se criar novas regras no âmbito do contrato, além das que já estão estabelecidas na referida Resolução. Em relação à sugestão de se exigir da concessionária que sua operadora própria se constitua no formato de SPE, com efetiva separação contábil e comercial da parte aquaviária da concessão, destaca-se, primeiramente, que conforme a Subcláusula 13.3 da minuta de Contrato, para explorar diretamente a Infraestrutura de Acesso Aquaviário, a Concessionária "deverá constituir subsidiária integral, nos termos da Lei nº 6.404/1976 e regulamentação correspondente, com demonstrativos contábeis próprios, submetidos a auditoria independente, conforme regulação da ANTAQ e demais normas aplicáveis". Sobre a constituição de operadora da Concessionária como SPE, entende-se que essa medida é desnecessária, tendo em vista que a Concessionária tem o dever de explorar as instalações portuárias, podendo realizar essa atividade de forma direta, nos termos do inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/13, sem a necessidade de um operador portuário independente. Sobre a transferência de titularidade e Acordo Tripartite, as regras constantes na minuta de Contrato serão reavaliadas para verificar a sua pertinência e aderência com a regulação da Anraq. No que diz respeito ao acesso a documentos relacionados ao projeto em análise, destaca-se que consta ampla documentação no site da ANTAQ, disponibilizada juntamente com a minuta de Edital. Estão disponíveis inclusive os estudos de viabilidade, com todas as informações técnicas necessárias, bem como notas técnicas e ato justificatório que apresentam de forma detalhada o embasamento do projeto. Caso qualquer pessoa tenha interesse em documentos complementares, poderá realizar pedido nos termos da Lei de Acesso à Informação. Por fim, sobre o critério de julgamento, é importante destacar, primeiramente, que a regulação tarifária pode ser realizada independentemente do critério de julgamento adotado. No presente caso, foi adotado mecanismo de controle tarifário para a gestão do acesso aquaviário, nos termos do Anexo 3 da minuta de Contrato. Nesse sentido, a Concessionária deverá observar ainda as disposições sobre tarifas portuárias constantes da Lei Federal nº 12.815/2013, do Decreto Federal nº 8.033/2013 e, no que couber, da Resolução Normativa nº 32 da ANTAQ, ou das normas que as substituírem. No que diz respeito à operação portuária, tendo em vista o ambiente concorrencial estabelecido na região de influência do porto, optou-se pelo regime de preços, nos mesmos moldes de como se adota, em regra, no caso dos arrendamentos portuários. O Decreto nº 8.033/2013 prevê expressamente o maior valor de outorga como critério de julgamento de licitação, conforme seu art. 9º, inciso VII. O critério de julgamento em questão se mostra adequado à concessão em análise, por ter o potencial de determinar a licitante que estará mais disposta, pelo valor de lance ofertado, a assumir o empreendimento, nos termos estabelecidos conforme a modelagem proposta. Tendo em vista que os investimentos a serem realizados pela Concessionária já são especificados, conforme o Anexo 1, assim como as demais condições para a prestação do serviço, e considerando que os demais aspectos da modelagem já estão postos no Edital e no Contrato, como encargos, indicadores de desempenho, entre outros, é adequado que a proponente ofereça um valor para assumir a Concessão, não cabendo, nos moldes do modelo proposto, proposta de tarifa, capacidade de movimentação ou outros critérios do gênero. |

| | | | | |
|----|------------------|-----------------------------------|--|---|
| 67 | Minuta de Edital | CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS | <p>Sendo assim, diante desses registros, requerendo a inclusão destas no processo administrativo da Audiência Pública N. 05/2022, é entendimento que o Projeto não está maduro e apto à submissão em procedimento licitatório, sem que antes sejam supridas tais necessidades nas minutas e seus anexos com as contribuições e subsídios que ora se apresentou. E por fim, se reserva o direito de complementar sugestões e críticas aqui não elencadas, como também o direito de provar o que ora informa, por todos os meios de direito admitidos, considerando inclusive que a depender nos próximos encaminhamentos, serão oportunizados momentos para manifestação junto ao TCU, como também apresentação de impugnação ao Edital do Leilão e seus anexos.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos que para a desestatização do Porto de Itajaí foi escolhido o modelo mais vantajoso para a sociedade em geral, tanto para o lado público quanto para o lado privado. Ressalta-se também que a modelagem tentou ao máximo respeitar as particularidades desse porto e garantir uma cidade próspera pelas próximas décadas.</p> |
| 68 | Minuta de Edital | CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS | <p>PARTE 1 DE 2: As presentes contribuições serão apresentadas em face da minuta de Edital, minuta contrato & estudos instrutórios disponibilizados pela AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 05/2022-ANTAQ - PORTO DE ITAJAÍ/SC. Pois bem. O Complexo Portuário de Itajaí movimentou mais de 70% da corrente de comércio de Santa Catarina (US\$ 16 bilhões), quase 5% do total Nacional, e possui a maior capacidade de infraestrutura para cargas refrigeradas. Esse Complexo é composto por várias estruturas, dentre elas o Porto Público de Itajaí, 06 (seis) Terminais de Uso Privado, 04 (quatro) CLIAS-Estações de Interiores e 500 (quinhentas) empresas de logística. Essas infraestruturas implantadas para o comércio exterior e cabotagem permitiram ao Complexo Portuário ser, desde 2003, o segundo em movimentação de cargas conteinerizadas, atrás apenas do Porto de Santos. Em 2020 registrou-se um crescimento de 12%, ultrapassando 1,3 milhão de TEU movimentados (Fonte: Antaq). Do ponto de vista regional, a atividade portuária proporcionou o crescimento do PIB dos municípios de Itajaí e de Navegantes em mais de 50%, sendo responsável, por mais 30% de todos os empregos formais das regiões geoeconômicas de Santa Catarina. A arrecadação fiscal federal em Itajaí, nos últimos 23 anos, superou os R\$ 120 bilhões. Por outro lado, especificamente para o Porto de Itajaí, o Governo Federal investiu, neste mesmo período, R\$ 0,5543 bilhão (33,22% do total investido), enquanto a Autoridade Portuária investiu R\$ 0,53 bilhão e o Município de Itajaí R\$ 0,0435 bilhão (34,22% do total). Diante desse cenário, 34 (trinta e quatro) entidades de Santa Catarina estão mobilizadas em defesa da manutenção da Autoridade Portuária Municipal, razão por que, nesse expediente, a Superintendência do Porto de Itajaí e o Município de Itajaí pugnam pela revisão da modelagem de Concessão inclusive das funções de Administração do Porto apresentada pelos órgãos técnicos que trabalharam na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 05/2022. Da desnecessária Concessão da Administração do Porto Visando defender o interesse público regional, a Superintendência do Porto de Itajaí contratou o Centro de Excelência da UNIVALI, referência em pesquisas na área logística portuária e marítima, para que especialistas apresentassem uma Análise Técnica (FUNDAÇÃO DA UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ - VICE-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO E INOVAÇÃO - ESCRITÓRIO DE PROJETOS. POR UM PORTO DE ITAJAÍ AUTÔNOMO E UMA AUTORIDADE PORTUÁRIA PÚBLICA. EQUIPE TÉCNICA: Coordenação dos Trabalhos Prof. Dr. Osvaldo Agripino de Castro Junior - agripino@univali.br) sobre a hipótese de Desestatização do Porto de Itajaí no Fórum. Nesse sentido, os experts em resposta ao questionamento relativo à iniciativa do governo federal de conceder inclusive à gestão de um porto público assim responderam: Quantas e quais são as experiências mundiais semelhantes a essa, de privatização da função de gestão de um porto público? O modelo que está sendo proposto é inspirado no chamado modelo australiano ; uma rara exceção que não foi bem-sucedido, conforme adiante demonstrado, com críticas de armadores, usuários, parlamento e autoridade antitruste da Austrália. O modelo predominante no mundo, como se sabe, é o chamado Landlord Port . Ele foi concebido há 8 séculos; antes, mesmo, do estabelecimento de estados nacionais: à € O Porto de Hamburgo, berço do Landlordismo no Século XIII, já existia quando a Alemanha foi constituída como tal; à € O Porto de Genova, de onde partiu Colombo, também é anterior à institucionalização da atual Itália. [...] não há evidências de modelos exitosos de transferência das funções estatais de uma Autoridade Portuária municipal para uma concessionária privada no direito comparado, especialmente quando a Autoridade Portuária tem uma história de sucesso, como é a do Porto Organizado de Itajaí, uma das poucas exceções no contexto de Autoridades Portuárias brasileiras. O relatório Governança Portuária , elaborado a partir de pesquisa periódica da European Sea Port Organization - ESPO, explica o modelo e indica tendências europeias atuais e para o futuro próximo. Desde então, esse modelo vem sendo desenvolvido com contribuições de distintas culturas, sistemas econômicos e regimes políticos. E hoje é o modelo dominante não apenas na Europa; mas também na Ásia, Sudeste Asiático, Oriente Médio, África, América Latina e, mesmo, nos EUA. Vejamos: Nos Estados Unidos, país republicano federalista, como o Brasil, e com território semelhante ao Brasil, a descentralização é a regra. Apesar da pressão contrária, a privatização da Autoridade Portuária local ou regional não tem sido efetuada, vez que o modelo de gestão pública local é considerado o mais adequado para a defesa do interesse público, quando se trata de investimentos.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos que para a desestatização do Porto de Itajaí foi escolhido o modelo mais vantajoso para a sociedade em geral, tanto para o lado público quanto para o lado privado. Ressalta-se também que a modelagem tentou ao máximo respeitar as particularidades desse porto e garantir uma cidade próspera pelas próximas décadas.</p> |
| 69 | Minuta de Edital | CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS | <p>PARTE 2 DE 2: As ponderações ora apresentadas, na esteira do espírito da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, servem para vedar motivações decisórias entendidas como vazias, as quais se utilizam apenas de retórica, ou que se fundam em princípios sem análise prévia dos fatos e os impactos dessa decisão para os envolvidos. É preciso, com base em dados trazidos ao processo decisório, analisar problemas, opções e consequências reais. Afinal, as decisões estatais de qualquer seara produzem efeitos práticos no mundo e não apenas no plano das ideias . Assim, reiteramos o requerimento de revista da modelagem de Concessão da Administração Portuária apresentada pelos órgãos técnicos que trabalharam na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 05/2022. Das críticas ao modelo de Concessão total apresentado incompatibilidade com o Contexto Brasileiro. Mais uma vez, a Superintendência do Porto de Itajaí, com os Estudos contratados do Centro de Excelência da UNIVALI (referência em pesquisas na área logística portuária e marítima), formula suas contribuições no sentido de adversar a modelagem no que se refere à concessão das funções de Autoridade Portuária. Ora, nesse cenário, mais razões para reiteirar o requerimento de revista da modelagem apresentada pelos órgãos técnicos que trabalharam na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 05/2022, no que se refere às definições relativas à Concessão também da Administração Portuária. Da alternativa proposta pelo Município de Itajaí, SPI e comunidade local Novamente, a Superintendência do Porto de Itajaí, com os Estudos contratados do Centro de Excelência da UNIVALI (referência em pesquisas na área logística portuária e marítima) formula a proposta alternativa. E mais: 11. A SPI tem credenciais para assumir esse papel sozinha? O histórico das transformações pelas quais passou o Porto de Itajaí desde a municipalização, em 1997, mostra que os objetivos estabelecidos foram alcançados. Os desafios que se antepuseram foram superados. E que o Complexo Portuário é visivelmente distinto daquele de 24 anos atrás; algo conhecido e reconhecido nacional e, até, internacionalmente. Na condução desse processo de contínuo desenvolvimento esteve a SPI; uma autarquia municipal. A SPI foi capaz de conduzir essa transformação até agora; deixa de sê-lo doravante? O que leva a crer que uma empresa privada, escolhida em leilão, seria mais competente que a SPI? Por que fazer uma aposta no escuro em relação ao futuro do Porto e da região? Essas respostas precisam ser dadas e discutidas publicamente, antes de qualquer passo doravante. De qualquer forma, vale lembrar, o que está sendo cogitado pela Prefeitura de Itajaí não é uma SPI tal qual existe hoje, e sim um projeto de reestruturação e de reorganização, fruto dos trabalhos desenvolvidos pelo Fórum recém-criado. Ao contrário do que poderá ocorrer com a centralização ou para a transferência de funções de Estado para uma Autoridade Portuária privada, a manutenção do atual convênio está em sintonia com as diretrizes da Lei nº 9.277/1996 (descentralização para o Município) e da Lei nº 12.815/2013. Por fim, conclui-se que não se trata de gerir uma única instalação portuária. Ainda, insta mencionar as conclusões dos Estudos contratados do Centro de Excelência da UNIVALI: Passemos aos fundamentos jurídicos da requisição de revisão da modelagem apresentada pelos órgãos técnicos que trabalharam na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 05/2022, no que se refere às definições relativas à Concessão também da Autoridade Portuária: Dessa forma, as ponderações ora apresentadas, na esteira do espírito da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, servem para vedar motivações decisórias entendidas como vazias, as quais se utilizam apenas de retórica, ou que se fundam em princípios sem análise prévia dos fatos e os impactos dessa decisão para os envolvidos. É preciso, com base em dados trazidos ao processo decisório, analisar problemas, opções e consequências reais. Afinal, as decisões estatais de qualquer seara produzem efeitos práticos no mundo e não apenas no plano das ideias . Assim, reiteramos as razões jurídicas supra para fundamentar o requerimento de revisão da modelagem apresentada pelos órgãos técnicos que trabalharam na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 05/2022.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos que para a desestatização do Porto de Itajaí foi escolhido o modelo mais vantajoso para a sociedade em geral, tanto para o lado público quanto para o lado privado. Ressalta-se também que a modelagem tentou ao máximo respeitar as particularidades desse porto e garantir uma cidade próspera pelas próximas décadas.</p> |
| 70 | Minuta de Edital | CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS | <p>A Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina - FIESC, manifesta seu apoio à concessão do Porto de Itajaí (SC). No contexto, ressaltamos a importância de que os valores de outorga, conforme previsto no edital, estejam vinculados exclusivamente com investimentos na infraestrutura do entorno, relacionadas com a melhoria das operações do referido sítio portuário incluindo os acessos terrestres. O porto traz grandes benefícios para o Estado e as cidades do seu entorno, gerando emprego, renda, circulação da economia e tributos. É um componente essencial para a cadeia logística da indústria, comércio, serviços e agricultura, tanto para alcançar o mercado interno (cabotagem) quanto externo, assim como para a distribuição dos produtos e suprimento de matérias primas. O Brasil possui ínfima participação no comércio exterior e a eficiência da nossa infraestrutura portuária é essencial para a maior inserção do Brasil no comércio Internacional. Sabemos que a gestão pública possui amarras que comprometem a gestão por melhor que seja o gestor. A restrição fiscal dos governos no âmbito federal tem se confirmado ao longo dos anos, o que indica a dificuldade em realizar os investimentos necessários para os acessos marítimos, ampliação de capacidade e equipamentos adequados a tendência da marinha mercante, de navios de maior dimensão. A concessão de um porto significa mudanças que poderão não ser do agrado de todos. Pode parecer, à primeira vista, que resultará em menos postos de trabalho. Entretanto, indiretamente torna o mercado do entorno mais competitivo, gerando mais empregos na atividade produtiva em geral. Além disso, o processo incorpora boas práticas, experiência e novas ideias consolidadas, levando o porto a reduzir seus custos, aumentar a eficiência e a segurança na movimentação de cargas. Cabe também esclarecer que concessão não significa privatização. A infraestrutura física do porto se mantém pública, não há transferência de propriedade. Por fim, enalteçemos que os processos em andamento se bem conduzidos poderão gerar oportunidades para toda a sociedade e garantir o futuro da competitividade do Estado de Santa Catarina que, hoje, por intermédio dos portos privados é referência nacional na movimentação portuária. Atenciosamente, Mario Cezar de Aguiar Presidente da FIESC Rodovia Admar Gonzaga, nº 2765 - Bairro Itacorubi - Florianópolis, SC Fone/WhatsApp: (48) 3231-4106 www.fiesc.com.br - camara.logistica@fiesc.com.br</p> | <p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos que para a desestatização do Porto de Itajaí foi escolhido o modelo mais vantajoso para a sociedade em geral, tanto para o lado público quanto para o lado privado. Ressalta-se também que a modelagem tentou ao máximo respeitar as particularidades desse porto e garantir uma cidade próspera pelas próximas décadas.</p> |

| | | | | |
|----|------------------|---|--|--|
| 71 | Minuta de Edital | CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS | <p>Inicialmente, deve-se levar em consideração que estamos a tratar de um movimento inaugural de desestatização de portos organizados. Deve-se asseverar a necessidade de aprofundar, da maneira mais cautelosa possível e com todo o tempo necessário, processos de participação social aptos a receber as contribuições do amplo espectro de agentes econômicos afetados. Parte-se do pressuposto de que a atribuição a um ente privado das atividades de administração portuária do porto organizado de Itajaí é uma decisão de política pública de magnitude singular, cuja modelagem envolve uma plêiade de complexidades jurídicas, técnicas, comerciais, econômicas e sociais que merecem ser examinadas com a maior profundidade possível, sob pena de colocar em risco a segurança jurídica e o desenvolvimento de todo o setor portuário. Nesse contexto, é premente que seja concedido um espaço temporal de reflexão dos agentes do setor empresarial portuário minimamente compatível com o empreendimento singular e extraordinário que é a concessão em questão. Estamos a tratar de um processo de desestatização que ocasionará mudanças de longo prazo e impactará diretamente o curso do setor portuário nacional. O Porto de Itajaí é o principal canal de escoamento de mercadorias para exportação da região e o segundo maior porto organizado do país em movimentação de contêineres. Os reflexos da mudança pretendida certamente afetarão toda a cadeia logística do Brasil. Essa relevância clama a cautela e riqueza na análise detalhada do modelo para a garantia de um processo seguro e efetivo. Vale ressaltar que a modelagem do projeto merece discussões mais aprofundadas. Em especial, para se adentrar no complexo ambiente de Itajaí, seria fundamental um amadurecimento prévio do modelo de desestatização, a ser testado e atestado em outras realidades menos desafiadoras, para que se confira maior segurança à futura desestatização do Porto de Itajaí. Mais importante que isso, sabemos que a modelagem se inspira em experiências internacionais com resultados controversos, em particular um modelo australiano que gerou sérios danos a terminais e à cadeia de comércio como um todo, a partir de encarecimento ocasionado pela ocorrência contínua de condutas abusivas por parte da monopolista privada. Por isso mesmo, deve-se amadurecer o modelo nacional em cenários menos complexos, para testar se as soluções aqui projetadas serão capazes de mitigar esses riscos de forma suficiente antes de se proceder com um leilão como uma tentativa praticamente inaugural. A evidência da importância dessa postura se dá justamente à luz da experiência da audiência pública para concessão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Ainda que dispondo de um cenário menos conflitivo e com número reduzido de agentes econômicos, aquele processo que originou as tentativas de desestatização gerou um sobressalto inicial por não conter regras mais claras acerca do papel das empresas que exploram instalações portuárias e estarão submetidas à gestão de um agente privado monopolista. No curso do processo, o próprio Poder Concedente realizou uma série de ajustes e mudanças visando a mitigar esse risco. Pois bem, atualmente se contam menos de 15 dias desde o leilão de Codesa, que será o primeiro case apto a orientar a posterior adoção de modelagens correlatas, de modo que a nova concessionária privada ainda está longe de efetivamente assumir as operações do Porto. Não existem evidências concretas mínimas de que as medidas mitigadoras planejadas pelo Poder Público serão aptas, na prática, a coibir um risco já concretizado em outros países. De forma prudente, deve-se verificar se e quais seriam as consequências não antecipadas da modelagem, em um contínuo processo de aprendizado regulatório que é fundamental para que se avance para mudanças estruturais no maior porto do país. O pleito da ABTP reconhece os avanços recentes, do ponto de vista da gestão pública, ocorridos em autoridades portuárias regidas pela Lei das Estatais. Isso tudo seja pela observância dos rigorosos critérios da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, seja pelo absoluto zelo na escolha de equipe técnica qualificada e consciente do dever de proteção do mercado competitivo entre instalações portuárias. Não se pode colocar em risco os incrementais e contínuos avanços no sentido da desburocratização do setor portuário em função de um processo precoce, que não beba na fonte de modelos já testados em realidades mais controladas. A ABTP compreende, por tudo isso, e também pela amplíssima documentação apresentada para dar início a essa consulta pública, que o Poder Público deve conduzir o processo de participação social de forma mais espaçada. Não estamos a tratar de uma Audiência Pública qualquer, mas antes de algo que, caso ocorra sem a devida reflexão e testagem, pode gerar produtos negativos de longo prazo e impossível reparação.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que o processo de participação social da desestatização do Porto de Itajaí está sendo tratado de forma desacelerada e transparente com reuniões frequentes com a sociedade desde 2020. Verifica-se também a possibilidade da participação social no processo após a análise do TCU.</p> |
| 72 | Minuta de Edital | CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS | <p>Preâmbulo: Sugere-se, para fins de clareza, complementar a relação da legislação constante do preâmbulo do Edital, de maneira que as normas aplicáveis, inclusive Resoluções, Portarias e Instruções estejam devidamente indicadas em um só lugar facilitando sua observância pelos administrados.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Conforme observado, a legislação e regulação aplicáveis estão indicadas no preâmbulo do Edital. Já outras normas são citadas nos demais dispositivos, conforme o tema abordado. Optou-se por essa forma de organização uma vez que as normas de abrangência geral são citadas no preâmbulo e as demais são citadas no contexto em que estão sendo tratadas nos itens correspondentes, o que confere uma organização adequada, pois aproxima a menção às normas aos temas específicos no corpo do edital.</p> |
| 73 | Minuta de Edital | CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES INICIAIS | <p>.</p> | <p>Sem contribuições</p> |
| 74 | Minuta de Edital | <p>1.1.3. Área da Concessão: Corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, exceto as áreas especificadas no Anexo 8 do Contrato de Concessão, e poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do Porto Organizado;</p> | <p>O item 1.1.3. (Área da Concessão) nos parece contraditório ao excluir da área de concessão a estação de passageiros atual e delimitar obrigação de construção de nova estação de passageiros.</p> | <p>A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual.</p> |
| 75 | Minuta de Edital | <p>1.1.3. Área da Concessão: Corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, exceto as áreas especificadas no Anexo 8 do Contrato de Concessão, e poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do Porto Organizado;</p> | <p>O item 1.1.3. (Área da Concessão) nos parece contraditório ao excluir da área de concessão a estação de passageiros atual e delimitar obrigação de construção de nova estação de passageiros.</p> | <p>A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual.</p> |

| | | | | |
|----|------------------|---|--|---|
| 76 | Minuta de Edital | 1.3. Na contagem dos prazos estabelecidos neste Edital e seus anexos, observar-se-á o que se segue: (i) excluir-se-á o dia de início e incluir-se-á o do vencimento; (ii) os prazos somente serão iniciados e vencidos em dias de expediente no escritório da ANTAQ localizado em Brasília; e (iii) os horários previstos neste Edital se referem ao horário oficial de Brasília. | Para maior clareza, especificar a regra de contagem de prazos (dias corridos e/ou dias úteis). Sugere-se a redação a seguir: 1.3.1. Como regra, os prazos estabelecidos neste Edital contam-se em dias corridos. Os prazos serão contados em dias úteis apenas quando assim expressamente indicado neste Edital. | Agradecemos a contribuição e informamos o seu deferimento. |
| 77 | Minuta de Edital | 1.24. Todos os documentos da licitação, bem como a correspondência trocada entre as Proponentes e a Comissão de Licitação, deverão ser redigidos em língua portuguesa, sendo toda a documentação consultada e interpretada de acordo com este idioma. | Sugere-se esclarecer no Edital qual será a forma de apresentação das declarações de proponentes estrangeiras, por exemplo, se em versão bicolunada, ou se apenas em português. | Agradecemos a contribuição. As formas de apresentação, quanto ao idioma, estão dispostas no item 1.25 do edital |
| 78 | Minuta de Edital | 3.3.4. O Operador de Terminal Portuário de Contêineres, caso seja membro do Consórcio, deverá deter pelo menos 15% (quinze por cento) de participação. | A Nota Técnica 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, que teve por objetivo apresentar as minutas técnicas de edital, contrato e respectivos anexos, esclareceu em seus itens 4.16 a 4.18, a necessidade de ser incluído como condição para a habilitação da Proponente, o cumprimento de qualificação técnica prévia para a exploração do ativo objeto da concessão. A justificativa para a inclusão desse requisito permeou as eventuais insurgências geradas pela troca da Autoridade Portuária municipal delegada, com comprovada experiência, por um agente econômico sem vínculo com o objetivo licitado. Referida justificativa mostra-se mais do que adequada para o agente que exercerá a função de administrar e explorar o segundo maior complexo portuário de contêineres do Brasil. Nesse sentido, resta imposto ao futuro concessionário que detenha capacidade organizacional constituída, ao menos, há cinco anos, como Operador de Terminal Portuário de Contêineres, e que tenha movimentado, naquele ano, no mínimo, 537.244 TEUs. Caso a movimentação esteja expressa em unidade equivalente a um contêiner de 20 pés (TEU), a relação deverá ser de 11 (onze) toneladas para 1 (um) TEU, conforme os termos do item 4.50.1 da Minuta de Edital. No caso da participação em Consórcio, de acordo com o item 3.3.4, o Operador de Terminal Portuário de Contêineres deverá deter 15% de participação. Em que pese a previsão de habilitação técnica esteja prevista na modelagem dessa desestatização, pela leitura dos estudos disponibilizados, não foi identificada qualquer justificativa para a adoção do simplificado percentual de 15% pela Participante com expertise no Consórcio. Referido percentual não pode ser considerado como seguro para que o know-how de uma das participantes seja efetivamente aplicada na concessão. Em um Consórcio em que apenas 15% são formado por empresa com conhecimento técnico para o desenvolvimento da gestão de um negócio, claramente não cumpre com o objetivo do certame que é exatamente garantir que o futuro concessionário do Porto de Itajaí tenha capacidade organizacional constituída, equivalente ao terminal portuário de contêineres já existente. A adoção de medidas técnicas pela equipe condutora dessa desestatização é visível, devendo ser mantida a mesma lógica na aplicação das regras de participação. Se por um lado o Proponente individual deve cumprir com o requisito de habilitação técnica, o Consórcio deve igualmente atender a tal condição. Assim, entende-se essencial que, no caso de Consórcio, o Operador de Terminal Portuário, e qualquer perfil de carga, detenha, no mínimo, a maioria da participação (50% + 1), demonstrando a efetiva existência de expertise nas atividades a serem desenvolvidas pela futura Autoridade Portuária concessionária. Alternativamente, sugere-se que o piso para participação obrigatória de proponente com experiência como operador de terminal de contêineres seja elevado ao menos para 20% do consórcio. Além disso, tem-se maior segurança jurídica quanto ao respeito à legislação concorrencial por parte da futura concessionária privada. Sabe-se que o CADE presume posição dominante sempre que houver controle de ao menos 20% do mercado relevante. A existência de posição dominante é pressuposto para que o CADE possa atuar em eventual caso de infração à ordem econômica. Para que haja efetivo sancionamento não basta que haja apenas posição dominante, mas sim que se identifique também conduta abusiva por parte do potencial infrator. A sugestão de mudança no nível de participação mínima facilita a atuação do CADE no sancionamento de condutas que fragilizem a competitividade do setor portuária. Não se está com isso a falar que haverá infração à ordem econômica. Simplesmente se sugere que o ambiente competitivo do mercado relevante do Porto de Itajaí estará mais bem protegido se assegurada desde a modelagem da concessão que a possibilidade de atuação do CADE com base em na participação majoritária ou, mesmo, de participação mínima de 20%. É uma garantia ao setor que a concessionária privada deve se atentar para a não-configuração de condutas abusivas em posição de partida caracterizada como dominante. Essa medida visa proporcionar maior segurança às operações a serem desenvolvidas neste importante complexo de movimentação de contêineres, impedindo que players sem conhecimento técnico e interessados exclusivamente na lucratividade do negócio, administrem e explorem mercado de alta complexidade, garantindo o sucesso da desestatização. A ABTP entende que o contexto de cada autoridade portuária exige critérios específicos para adequação à realidade particular dos diversos portos organizados no país. No entanto, a complexidade das atividades desenvolvidas no Porto de Itajaí demanda experiência comprovada mais sólida por parte do proponente que venha a se sagrar vencedor do certame. | A presente contribuição demonstra preocupação se o limite mínimo de 15% (quinze por cento) de participação de Operador de Terminal Portuário de Contêineres na formação de consórcios para o certame mostra-se suficiente para assegurar a habilitação técnica exigida no leilão, bem como se esse limiar seria insuficiente para eventual atuação repressiva por parte da autoridade antitruste nacional, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), em caso de abuso de posição dominante por parte da Concessionária. Entende-se que o referido limiar de 15% (quinze por cento), que tem por benchmarking as concessões de aeroportos, a exemplo da 6ª Rodada de Aeroportos, conduzida pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), mostra-se, por um lado, suficiente para o comprometimento do Operador de Terminal Portuário de Contêineres com a execução do empreendimento, e, por outro, permite a participação de agentes econômicos diversos no certame, como Fundos de Investimento em Participações (FIPs) e mesmo players que podem agregar expertise ao projeto, como empresas de dragagem, ampliando o rol de interessados e investidores. Quanto a eventual necessidade de atuação repressiva do Cade em caso de indícios de abuso de posição dominante por parte da Concessionária, entende-se que a atuação do órgão antitruste independe da participação societária do Operador de Terminal Portuário de Contêineres na Concessionária. |

| | | | | |
|----|------------------|---|--|--|
| 79 | Minuta de Edital | 3.3.12. 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 de Defesa da Concorrência e investigar eventuais ilícitos concorrenciais; | Segundo o item 3.3.12 do Edital, a permissão de formação de Consórcio entre concorrentes (especialmente), para participar do Leilão, não afasta a competência do CADE de apurar a conformidade do Consórcio com base na Lei de Defesa da Concorrência e investigar eventuais ilícitos concorrenciais. Comentário: Em nossa avaliação, esta cláusula se justifica na medida em que o CADE não pode exercer o controle de atos de concentração econômica no cenário pré-licitação, em razão do parágrafo único do art. 90 da Lei no. 12.529/2011 (que estruturou o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC)). O art. 88 da Lei de Defesa da Concorrência elenca os atos de concentração econômica que devem ser submetidos ao CADE pelas partes envolvidas na operação; e o parágrafo único do art. 90, por sua vez, estipula que não serão considerados atos de concentração quando destinados às licitações promovidas pela administração pública direta e indireta e aos contratos delas decorrentes. Como não há limitação temporal na atuação do CADE para apurar eventual ilícito concorrencial, caso um evento dessa natureza se concretize após a assinatura do Contrato de Concessão, solicitamos esclarecer se o empreendedor poderá considerar a possibilidade de ser reembolsado de eventuais investimentos que já tenha realizado, ou se tal evento estaria alocado no risco do empreendedor. | Como bem observado na contribuição, não há limitação temporal na atuação do CADE para apurar eventual ilícito concorrencial. Logo, se eventual formação de consórcio configurar ilícito concorrencial, não se trataria de risco alocado ao Poder Concedente, por conseguinte, nos termos da Cláusula 19 da minuta do Contrato de Concessão, trata-se de risco da Concessionária. |
| 80 | Minuta de Edital | 3.5. Não poderão participar deste Leilão Proponentes que: | Sugere-se incluir restrição à participação de empresas e grupos econômicos que possuam ou participem de alguma forma na exploração de terminais no Mercado Relevante objeto da Licitação (portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes). A sugestão busca evitar o conflito de interesses, incrementar a competição e obter resultados mais eficientes para o Porto de Itajaí e o poder público. Concessões e licitações são instrumentos para introduzir a competição pelo mercado, sobretudo em setores em que a competição "no mercado pode não ser imediata em razão de características econômicas naturais. Mas a concorrência no mercado relevante deve ser fomentada sempre que possível, sem estruturas de incentivo prejudiciais. Sobre o assunto, e especificamente no segmento portuário, assim indica o Policy Brief da OCDE sobre Concessões Públicas: "A primeira etapa do processo de concessão é o desenho, ou seja, decidir sobre a estrutura da concessão e os deveres e obrigações da concessionária. Pode ser um empreendimento de alta complexidade. Uma consideração importante é garantir que, tanto quanto possível, haverá concorrência no mercado pós-adjudicação, o que significa criar uma estrutura de mercado que favoreça a concorrência. Há aspectos horizontais e verticais a serem considerados. No nível horizontal, pode ser possível que mais de uma concessionária opere em um mercado. No caso dos portos, por exemplo, se dois ou mais portos ao longo da costa são substitutos um do outro, pode ser aconselhável selecionar diferentes concessionárias para operá-los. Mesmo dentro de um único porto, a concorrência pode ser possível entre operadoras de terminais diferentes." A preocupação da OCDE é relevante. Gerenciando juntos, em um mesmo mercado relevante, um Porto Público e um Porto Privado, o provedor privado concentrará poder econômico e terá incentivos para reduzir custos e melhorar a qualidade no Porto Privado em detrimento do público, o que acarretaria serviços mais caros e com menor qualidade no Porto Público. Esses riscos não seriam endereçados pelos mecanismos de controle regulatório, sobretudo diante (i) da geração de custos de monitoramento, (ii) da complexidade regulatória, (iii) da assimetria de informação, (iv) da geração de prejuízos até que ação efetiva do Estado se concretize e (v) de potenciais intervenções prejudiciais. No processo de concessão do Porto de Itajaí, a orientação da OCDE não foi seguida até agora. E ao não vedar a participação de grupos que já operam terminais no mercado relevante em questão, gera-se um risco relevante de que esses mesmos grupos vençam o certame. Esse resultado reduziria ainda mais o nível de concorrência existente no mercado relevante, como também geraria um cenário negativo para o interesse público em virtude da estrutura criada: os operadores dos terminais atuais teriam incentivos reais para realizar investimentos e concentrar esforços comerciais para a empresa privada, gerando resultados e excelência, sobretudo em virtude de inexistência de obrigações de reversibilidade, regulamentação de preços, obrigações trabalhistas OGMO etc. Tudo isso em detrimento do interesse público. Dessa forma, sugere-se que seja vedada a participação de grupos econômicos que detenham terminais no referido mercado relevante, conforme definição expressa na regulamentação concorrencial editada pelo CADE, de modo a permitir ampla concorrência e entrada no mercado, sem que haja conflitos de interesses. Assim se atingirá a finalidade do presente processo licitatório e se promoverá uma efetiva concorrência para o desenvolvimento do Porto de Itajaí. Entende-se, aliás, que tal regramento poderá também ser útil para endereçar problema recentemente indicado pela ANTAQ relacionado à escassez de contêineres. | A presente contribuição propõe conclusões distintas daquelas alcançadas na "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021. Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica. |
| 81 | Minuta de Edital | 3.5. Não poderão participar deste Leilão Proponentes que: | Em que pese a louvável intenção de promover a competitividade do leilão da autoridade portuária de Itajaí, é necessário aperfeiçoamento pontual nas regras que estabelecem o rol de agentes que poderá participar do leilão e integrar eventual consórcio responsável pela concessão. 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. Dado que um conjunto limitado de empresas possuem dentre seus acionistas empresas armadoras, que possuem 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 de armadores e de empresas cujo capital social possua participação em qualquer proporção de armadores, 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 Itajaí. Nessa linha, chama atenção a incerteza gerada pela apreciação conjunta da Nota Técnica nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA e da Minuta de Edital. De um lado, a Nota Técnica, em seu item 4.7.1, coloca como intenção das normas do leilão vedar a participação de consórcio entre armadores e de consórcio entre armadores e suas controladas e controladoras. De outro lado, fala a Cláusula 3.5.10 do Edital em vedação à participação de consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes controladoras e controladas de grupos econômicos distintos. Permanece incerto, portanto, o real escopo das limitações à participação de armadores pelas normas atuais do certame. As normas não deixam evidente se a vedação se destina a (i) consórcio entre armador e sua controlada e controladora, (ii) consórcio entre armadores diferentes ou, por fim, (iii) consórcio entre armador e controlada e controlada de outro armador. Todas as três possibilidades significariam grave risco à competitividade do setor portuário e ao uso eficiente da infraestrutura pública leiloada. Soma-se à indefinição acima problemas relacionados à própria concepção de controle societário. Sabe-se que no Porto de Itajaí há operador de terminal portuário (APM Terminals Itajaí S/A), inclusive o único contrato de arrendamento do Porto de Itajaí respondendo por 100% da movimentação de contêineres, cujo capital social possui participação de empresa armadora. Essa situação se traduz em dois problemas concretos que permitem concluir pela insuficiência do critério de controle para basear as limitações à participação no certame, já que, se uma empresa armadora participe de maneira individual, pode ocorrer concentração de mercado entre a APM Terminals e a futura Autoridade Portuária. Além disso, o Porto de Itapoá, mercado relevante na dimensão produto e geográfica, também contém em seu capital social empresas armadoras: (imagem no doc enviado por e-mail) Não se pode afirmar somente com base na participação social minoritária que a empresa armadora não possui controle sobre as operações societárias. Em primeiro lugar, existe a possibilidade de a empresa possuir maioria do capital votante ou deter direito de veto em decisões corporativas centrais, ainda que seu capital no todo seja minoritário. Em segundo lugar, é cediço na literatura jurídica que sócios minoritários contam com diversos mecanismos informais de influência nas decisões corporativas e que, em diversos casos, sua capacidade de direcionamento da empresa é tanto maior do que a capacidade de sócios majoritários. Portanto, a utilização do critério de controle para determinar os limites da participação de armadores não dá conta de prevenir possíveis conflitos de interesse da futura monopolista privada. Os documentos disponibilizados tampouco permitem antever qualquer limitação à participação individual das empresas armadoras e de empresas com acionista armador, de suas controladas ou controladoras, ocorrendo o relatado no item 16 acima relacionado. Novamente, reprisa-se a posição da ABTP de que participação de armadores tanto em consórcio quanto individualmente deve ser vedada. 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. | A presente contribuição propõe conclusões distintas daquelas alcançadas na "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021. Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica. Quanto ao teor da Cláusula 3.5.10, que trata de caso específico de vedação à formação de consórcio, informamos que a redação do dispositivo será modificada, de modo a sanear as dúvidas apresentadas nesta contribuição. |

| | | | | |
|----|------------------|--|---|---|
| 82 | Minuta de Edital | 3.5. Não poderão participar deste Leilão Proponentes que: | <p>Item 3.5.10: Para participar deste Leilão, não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul.</p> <p>Comentário: Em nossa avaliação, a redação desta cláusula pode dar ensejo a dúvidas, por isso, estamos propondo uma sugestão de alteração da redação, ao final. Considerando o teor da NOTA TÉCNICA Nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 03/11/2021, especialmente no seu item 4.7.1 (e também da NT 56/2021, itens 4.2 e seguintes), entendemos que a vedação se aplicaria apenas à formação de um consórcio entre agentes que são concorrentes e que operam (atualmente) nos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul. O item 4.7.1 da Nota Técnica 12/2021 justifica a vedação de participação no leilão de alguns agentes, na forma da cláusula 3.5.10, nos seguintes termos: Para o ambiente competitivo do leilão, de concorrência pelo ativo, parece prudente vedar a participação dos grupos econômicos de Maersk e MSC em consórcio. Isso se justifica pelo fato de ambos os agentes econômicos parecerem ter fortes incentivos pela disputa do objeto da licitação, que vale a liderança no 2º maior mercado de operação de contêineres no Brasil. Enquanto que, se ambos reunidos em consórcio, tende-se a arrefecer a competição pelo ativo, seja entre eles, seja em relação a outros interessados em participar do certame. Em outro trecho da Nota, vemos o seguinte: (...) entende-se que o atual ambiente concorrencial preserva as condições da conclusão do CADE emitida no AC entre Maersk e Hamburg-Sud, mesmo na hipótese de uma das empresas do grupo econômico dos armadores atuantes na região, Maersk e MSC, sagrar-se vencedora da licitação objeto da concessão em análise. Também no item 4.8. da mesma NT identificamos uma informação relevante, que nos ajuda a compreender as premissas utilizadas no estudo da EPL e adotadas pela SNPTA: Considerando os dados atinentes à origem da carga, às possíveis rotas de escoamento e à concorrência no Complexo, a EPL concluiu que não há monopólio ou relação de hipossuficiência entre os players quando analisada a concorrência intraporto e interporto no Complexo Portuário de Itajaí. Nesse contexto, nossa compreensão é a de que a vedação estaria apenas na formação de um consórcio entre Maersk e MSC, ou entre estes Armadores e os terminais portuários de contêineres em que seu concorrente detém controle acionário, localizados nos complexos de Itajaí e Itapoá. No entanto, a formação de consórcios envolvendo Armadores e concorrentes, de um modo geral, está permitida, desde que em outras conformações. Isto posto, solicitamos esclarecer se nosso entendimento está correto e, na sequência, se haveria alguma restrição de participação no leilão, de modo isolado, dos terminais Portonave, Porto Itapoá, APM Terminals e TESC, que operam ou estão autorizados a operar contêineres na região. Neste mesmo sentido, solicitamos esclarecer se as restrições impostas pela cláusula 3.5.10 vetariam a composição de um consórcio entre Maersk e Aliança (Hamburg Sud), ou entre esses Armadores e empresas do seu grupo econômico, ainda que não sejam empresas controladas, e que operem terminais de contêineres em Itapoá e/ou Itajaí Proposta de nova redação do item 3.5.10 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas Controladoras e Controladas, que pertençam a grupos econômicos distintos e detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul.</p> | <p>A presente contribuição relaciona-se com o teor da "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021.</p> <p>Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica.</p> <p>Quanto ao teor da Cláusula 3.5.10, que trata de caso específico de vedação à formação de consórcio, informamos que a redação do dispositivo será modificada, de modo a sanear as dúvidas apresentadas nesta contribuição.</p> |
| 83 | Minuta de Edital | 3.5.1. tenham sido declaradas inidôneas por ato do Poder Público; | <p>Tampouco deve ser autorizada a participação individual de qualquer empresa em cujo capital social haja participação societária de empresas armadoras, ainda que em posição minoritária. Apenas mais uma empresa a título de exemplo, o TUP Portonave, também do mesmo mercado relevante na dimensão produto e geográfica do Porto de Itajaí, com armadores como acionistas, também não estaria impedido de participar individualmente do certame, culminando com fato relevante de concentração de mercado. Apenas assim seria passível de implementação a benfeitoria 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. Entende-se, contudo, que as regras do edital devem ser adotadas para evitar situações específicas de conflitos de interesse relacionadas a grupos econômicos detentores de terminais portuários no mercado objeto, isto é, o Estado de Santa Catarina - mais especificamente, os terminais portuários de Itajaí, Itapoá e Navegantes. Nesse sentido, o melhor resultado possível nem sempre é obtido mediante participação restrita de quaisquer agentes econômicos nos leilões, apenas para a finalidade em si mesma de angariar maior número possível de participantes. O importante é garantir um nível de competição eficiente, de modo que, após a realização do leilão, os mercados impactados - tanto o diretamente afetado pelo leilão, como aqueles verticalmente relacionados a ele - não tenham resultados sub-ótimos. As regras do leilão devem não somente permitir a maior entrada de players possível, mas também preservar o interesse público, evitando a criação de estruturas desnecessariamente concentradas, além de incentivos distorcidos que poderão resultar em condutas prejudiciais à sociedade como um todo.</p> | <p>A presente contribuição relaciona-se com o teor da "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021.</p> <p>Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica.</p> |
| 84 | Minuta de Edital | 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes s Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. | <p>Não se questiona a definição do mercado de serviços de terminais portuários de contêineres no Estado de Santa Catarina, envolvendo os portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes. Analisando esta segmentação, percebe-se que: - O Porto de Itajaí é um porto público com um único terminal de contêineres arrendado, do qual a APMT é uma operadora arrendatária da APM Terminals Itajaí S/A. O prazo de concessão está se encerrando, de modo que o Poder Público busca neste momento uma nova concessão. A participação societária minoritária remanescente é detida pela Maersk. - O Porto de Itapoá é um terminal privado, detido pela Portinvest Participações S.A. (70% de participação), que por sua vez é detida pelo Grupo Battistella e pela LOG-Z - Logística Brasil S/A. A participação societária minoritária remanescente é detida pela Maersk e Aliança/Hamburg Sud. - O Porto de Navegantes é um terminal privado, detido pela Portonave, pertencente ao Grupo MSC. É de se notar, portanto, que o mercado em questão já conta com dois terminais privados e um arrendamento, detidos por grandes grupos de armadores de contêineres e atuantes no setor de serviços portuários A estrutura e a organização deste segmento devem necessariamente ser levadas em consideração pela Administração Pública neste processo. Isso, porque, caso agente que tenha dentre seus acionistas empresa armadora já detenha um terminal privado ou arrendamento no mesmo mercado possa participar do leilão e, em última instância, vença o certame, poder-se-á criar um relevante conflito de interesses em desfavor do interesse público. A licitação em questão prevê a concessão da Administração do Porto de Itajaí, de modo que o vencedor exercerá a função de autoridade portuária, cabendo-lhe, inter alia, a gestão e exploração do porto organizado, incluindo competências para (i) pré-qualificar os operadores portuários; (ii) fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária; (iii) fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias; (iv) fiscalizar as operações portuárias; (v) estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público; (vi) autorizar a entrada e a saída de embarcação na área do porto, bem como a movimentação de carga da referida embarcação; e (vii) suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto ¹. O agente que tenha dentre seus acionistas empresa armadora e seja detentor de um terminal privado ou arrendamento terá incentivos para privilegiar seu próprio terminal privativo, direcionando investimentos e melhorias para aquele terminal, em detrimento do interesse público. A intenção seria clara: direcionar mais cargas para o terminal controlado privativamente pelo grupo econômico em questão. O conflito de interesses poderia também se concretizar mediante movimentação de cargas de menor valor no terminal arrendado e direcionar cargas de maior valor agregado para o terminal privado. Isso porque o terminal privado possui maiores flexibilidades e vantagens do ponto de vista de custo (desnecessidade de contratar OGMO, por exemplo) e regulatório (como a ausência da necessidade de comprovar a aplicação de investimentos), por exemplo. O resultado seria não somente redução da competição (o que seria naturalmente esperado caso um grupo econômico detentor de um terminal privado ou arrendado seja consagrado como Administração do Porto de Itajaí, com inúmeros poderes), como comprometimento de investimentos e desenvolvimento do Porto de Itajaí, resultando, ainda, em arrecadação menor para o Poder Público. O cenário é ainda mais grave considerando a atual elevada concentração no mercado em questão (ainda mais sabendo que o mesmo grupo econômico possui participações em Itajaí, Itapoá e Navegantes), conforme indicado no gráfico abaixo. (imagem no doc enviado por e-mail) Mais que isso, o cenário aqui descrito poderia ter impactos de cunho de concentração de mercado, tendo em vista que os grupos econômicos que operam os terminais de Navegantes, Itapoá e Itajaí representaram mais de 50% da carga de contêineres transportada na região. (imagem no doc enviado por e-mail) A vitória de um novo player que não detenha quaisquer terminais no mercado composto pelos complexos portuários de Navegantes, Itapoá e Itajaí representará verdadeiro incremento competitivo, com uma clara e positiva estrutura de incentivos para investir e operar o porto de Itajaí da forma mais eficiente possível, rivalizando de maneira mais efetiva com os agentes incumbentes já instalados. Diante do exposto, e considerando as questões de concorrência e de mercado acima referidas, requer-se a proibição da participação individual ou em consórcio de armadores e empresas com participação social de armadores, aos quais os terminais privados ou arrendados no referido mercado relevante pertençam, conforme definição expressa na regulamentação concorrencial editada pelo CADE.</p> | <p>A presente contribuição propõe conclusões distintas daquelas alcançadas na "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021.</p> <p>Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica.</p> |
| 85 | Minuta de Edital | 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes s Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. | <p>Justificativa: Conforme previsto na modelagem para a desestatização do Porto de Santos, uma série de riscos decorrem da verticalização de atividades entre a Autoridade Portuária e exportadores/importadores, como armadores, incluindo a possibilidade de adoção de medidas que onerem ou desfavoreçam a operação dos competidores ou mesmo o favorecimento ou direcionamento de cargas para os terminais próprios, conforme diagnóstico do Relatório de Mercado constante da modelagem da concessão santista: Finalmente, examina-se a integração vertical entre operadores portuários e exportadores/importadores de cargas, como armadores. Entende-se esta como uma situação análoga ao cenário de associação entre operador portuário e ferroviário, tendo em vista o risco de direcionamento das cargas para os terminais próprios ou a adoção de medidas que onerem ou desfavoreçam a operação dos competidores. Ressalta-se que tal medida já é observada na prática, como por exemplo no caso do terminal de contêineres da BTP, formada pela joint venture entre APM Terminals (Grupo Maersk) e Terminal Investment Limited (Grupo MSC) - líderes na movimentação mundial de cargas containerizadas - onde a empresa atualmente apresenta um market share superior ao seu capacity share, indicando certo direcionamento das cargas próprias das empresas proprietárias ao terminal, movimentado natural em termos de economia de custos e melhor aproveitamento do ativo sob o ponto de vista dos proprietários. Neste sentido, diante dos riscos apresentados à higidez do ambiente competitivo dos mercados relevantes de Itajaí/SC e São Francisco do Sul/SC, mostra-se insuficiente a previsão contida no Edital para que a Concessionária simplesmente constitua uma sociedade subsidiária para a exploração da infraestrutura de acesso aquaviário a Itajaí. À exemplo do quanto previsto na proposta de modelagem posta em Consulta Pública para a Concessão do Porto de Santos, não parece haver justificativa razoável para o afastamento da medida lá concebida para o endereçamento dos riscos concorrenciais identificados, decorrentes da integração vertical das funções de operação portuária e organização portuária num contexto em que diferentes exportadores/importadores haverão de fazer uso da mesma infraestrutura de acesso aquaviário: proceder-se à limitação à participação de armadores na composição de eventual consórcio vencedor do certame para a concessão do Porto de Itajaí, os quais poderão deter participação meramente minoritária, sem influência significativa sobre as decisões das políticas financeira ou operacional da Concessionária. Contribuição para inclusão de novo item 3.5.10 ao Edital: 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas que sejam, na data da Entrega dos Documentos (i) Armadores, (ii) Transportadores Marítimos; e (iii) participantes dos respectivos Grupos Econômicos de qualquer das empresas mencionadas nos itens (i) e (ii). 3.5.10.1 É admitida a participação das pessoas jurídicas definidas no item 3.5.10 desde que como membro de Consórcio, cuja participação individual não poderá configurar influência significativa no Consórcio, nos termos da Lei nº 6.404/76.</p> | <p>A presente contribuição propõe conclusões distintas daquelas alcançadas na "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021.</p> <p>Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica.</p> |

| | | | | |
|----|------------------|--|--|--|
| 86 | Minuta de Edital | 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. | Justificativa Conforme previsto na modelagem para a desestatização do Porto de Santos, uma série de riscos decorrem da verticalização de atividades entre a Autoridade Portuária e exportadores/importadores, como armadores, incluindo a possibilidade de adoção de medidas que onerem ou desfavoreçam a operação dos competidores ou mesmo o favorecimento ou direcionamento de cargas para os terminais próprios, conforme diagnóstico do Relatório de Mercado constante da modelagem da concessão santista: Finalmente, examina-se a integração vertical entre operadores portuários e exportadores/importadores de cargas, como armadores. Entende-se esta como uma situação análoga ao cenário de associação entre operador portuário e ferroviário, tendo em vista o risco de direcionamento das cargas para os terminais próprios ou a adoção de medidas que onerem ou desfavoreçam a operação dos competidores. Ressalta-se que tal medida já é observada na prática, como por exemplo no caso do terminal de contêineres da BTP, formada pela joint venture entre APM Terminals (Grupo Maersk) e Terminal Investment Limited (Grupo MSC) - líderes na movimentação mundial de cargas contêinerizadas - onde a empresa atualmente apresenta um market share superior ao seu capacity share, indicando certo direcionamento das cargas próprias das empresas proprietárias ao terminal, movimentado natural em termos de economia de custos e melhor aproveitamento do ativo sob o ponto de vista dos proprietários. Neste sentido, diante dos riscos apresentados à higidez do ambiente competitivo dos mercados relevantes de Itajaí/SC e São Francisco do Sul/SC, mostra-se insuficiente a previsão contida no Edital para que a Concessionária simplesmente constitua uma sociedade subsidiária para a exploração da infraestrutura de acesso aquaviário a Itajaí. À exemplo do quanto previsto na proposta de modelagem posta em Consulta Pública para a Concessão do Porto de Santos, não parece haver justificativa razoável para o afastamento da medida lá concebida para o endereçamento dos riscos concorrenciais identificados, decorrentes da integração vertical das funções de operação portuária e organização portuária num contexto em que diferentes exportadores/importadores haverão de fazer uso da mesma infraestrutura de acesso aquaviário: proceder-se à limitação à participação de armadores na composição de eventual consórcio vencedor do certame para a concessão do Porto de Itajaí, os quais poderão deter participação meramente minoritária, sem influência significativa sobre as decisões das políticas financeira ou operacional da Concessionária. Contribuição para inclusão de novo Item 3.5.10 ao Edital 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas que sejam, na data da Entrega dos Documentos (i) Armadores, (ii) Transportadores Marítimos; e (iii) participantes dos respectivos Grupos Econômicos de qualquer das empresas mencionadas nos itens (i) e (ii). 3.5.10.1 É admitida a participação das pessoas jurídicas definidas no item 3.5.10 desde que como membro de Consórcio, cuja participação individual não poderá configurar influência significativa no Consórcio, nos termos da Lei nº 6.404/76. | A presente contribuição propõe conclusões distintas daquelas alcançadas na "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021. Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica. |
| 87 | Minuta de Edital | 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. | O item 3.5.10 da minuta de edital veda a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas que sejam titulares de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. Contudo, os documentos disponibilizados não foram claros acerca da abrangência dos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul, principalmente sobre a inclusão ou não do Porto de Itapoá no Complexo Portuário de São Francisco do Sul (o Plano Mestre do Porto de São Francisco do Sul abrange o Porto de Itapoá, mas não está claro se o mesmo critério será adotado para a aplicação do item 3.5.10 da minuta de edital). Tal questão é evidentemente relevante, uma vez que influencia diretamente a formação de consórcios. Diante do exposto, pede-se que seja esclarecida qual é a abrangência dos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul para efeitos de aplicação do item 3.5.10 do edital, indicando inclusive se o Porto de Itapoá é considerado como integrante do Complexo Portuário de São Francisco do Sul para efeitos de aplicação do item 3.5.10. | Quanto ao teor da Cláusula 3.5.10, que trata de caso específico de vedação à formação de consórcio, informamos que a redação do dispositivo será modificada, de modo a sanear as dúvidas apresentadas nesta contribuição. |
| 88 | Minuta de Edital | 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. | O item 3.5.10 da minuta de edital veda a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas que sejam titulares de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. Além de se esclarecer qual a abrangência dos referidos complexos portuários para fins de aplicação da regra (o que é objeto de outra contribuição), entende-se que a redação do dispositivo gera algumas dúvidas. Não ficou claro se veda (1) apenas um consórcio entre armadores nos dois complexos portuários mencionados, ou (2) entre um armador que atue em um desses dois complexos com quaisquer outras empresas, ou ainda (3) entre um armador e quaisquer empresas que atuem nesses dois complexos portuários. Em nosso entendimento, o objetivo da previsão é vedar apenas consórcios entre os grupos econômicos de armadores que detêm participação em terminais localizados nos dois complexos portuários mencionados. Entretanto, a redação proposta na minuta de edital não ficou totalmente clara a esse respeito. Sendo assim, sugere-se que sejam feitos ajustes pontuais na redação, ficando da seguinte forma: 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre duas empresas armadoras (e suas correspondentes Controladoras e Controladas) de grupos econômicos distintos, que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. | Quanto ao teor da Cláusula 3.5.10, que trata de caso específico de vedação à formação de consórcio, informamos que a redação do dispositivo será modificada, de modo a sanear as dúvidas apresentadas nesta contribuição. |

| | | | | |
|----|------------------|---|---|--|
| 89 | Minuta de Edital | <p>3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul.</p> | <p>(PARTE 1) Com base no exposto na Nota Técnica nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (parte da documentação colocada em Consulta Pública), destacam-se alguns argumentos em contribuição, conforme a seguir: DEFINIÇÃO DO MERCADO RELEVANTE NA DIMENSÃO GEOGRÁFICA A referida Nota Técnica cita o Ato de Concentração (AC) nº 08700.002350/2017-81 do Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE que, em 2017, definiu o mercado relevante sob o ponto de vista geográfico como sendo o que abrange os portos de Itajaí/SC, Itapoá/SC e Navegantes/SC. Esta contribuição, por outro lado, defende uma abordagem alternativa para a determinação do Mercado Relevante, utilizando-se as bases de dados públicas do Comex Stat, plataforma disponibilizada pelo Ministério da Economia, e o Estatístico Aquaviário disponibilizado pela ANTAQ. A justificativa para essa proposição é de que a base de dados existente, quando analisada, permite identificar claramente como se deu a competição por mercados de cargas conteneurizadas nos últimos anos, conseguindo atualizar a referida decisão do CADE de 2017. Com isso, propõe-se a substituição da metodologia previamente utilizada de testagem, por critérios mais subjetivos de escolha de usuários, e mesmo critérios subjetivos de análise de custos estimados de operações logísticas para identificar, na prática, como a concorrência ocorre para atendimento aos diversos mercados geograficamente espalhados por todo o país. Esta abordagem foi apresentada no âmbito da Audiência Pública nº 08/2021-ANTAQ, consistindo em uma das etapas do método desenvolvido nos Estudos Técnicos de Fundamentação e Convergência Metodológica do SSE e que pode ser replicada para o caso em tela. Seguindo o referido método, e entendendo que este confere fundamentação robusta para a determinação do aspecto geográfico e, consequentemente, dos terminais que concorrem pelo Mercado Relevante, utiliza-se como ponto de partida o volume da carga com origem ou destino em cada uma das Unidades da Federação (UFs), conforme registros da base de dados históricos do Comex Stat. Como o sistema Comex Stat não permite filtrar apenas cargas conteneurizadas, realiza-se um tratamento sobre a consulta, utilizando-se a base de dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ, de modo que se compatibilizem as mercadorias que foram movimentadas em contêineres no período, conforme o código de quatro dígitos do Sistema Harmonizado (SH4), aplicando-se também uma correção sobre o volume de carga redestinado para outras UFs após a sua nacionalização. Esta análise permite que se gere uma matriz de origem e destino entre o porto em análise e a sua hinterlândia, utilizando-se como proxy as UFs. Tendo sido definida qual é a hinterlândia atendida pelo Complexo Portuário de Itajaí na movimentação de contêineres, é necessário definir quem compete por esta hinterlândia: Complexos Portuários (competição intraportos); e Terminais Portuários (competição intraportos). Para tanto, avalia-se o fluxo de cargas conteneurizadas entre cada uma das UFs e os Complexos (utilizando-se como proxy as Unidades da Receita Federal do Brasil - URFs), e na sequência entre os Complexos e os Terminais, ponderando-se conforme as participações das UFs no mercado geográfico definido. Assim, a participação de cada Terminal Molhado (TM) é determinada pela seguinte equação: $P_{(TM?_k)} = \sum_{i=1}^n p_i$, sendo que: $p_i = p_{(TM?_kjr)} \times p_{(URF?_jr)} \times p_{(UF?_r)}$, onde: $P_{(TM?_k)}$ = participação do TMk no mercado relevante, sendo que $k = \{1, 2, n, \dots\}$; p_i = participação ponderada do TMk em cada conjunto de Unidade da Receita Federal (URF) e Região (UF); $p_{(TM?_kjr)}$ = participação observada do TMk na $URF?_j$; $p_{(URF?_jr)}$ = participação observada da URFj, sendo que $j = \{X, Y, n, \dots\}$, na $UF?_r$; e $p_{(UF?_r)}$ = participação observada da UFr, sendo que $r = \{A, B, n, \dots\}$. Na sequência, determina-se a participação de cada terminal (competição intraportos), também de forma ponderada, com a utilização dos dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ. Os resultados da análise de Mercado Relevante, feito a partir desta metodologia, que pode ser identificada em detalhes técnicos nos documentos aqui referenciados, demonstram que competem com os terminais do Complexo Portuário de Itajaí/Navegantes, não apenas o Porto de Itapoá, mas um Mercado Relevante muito mais amplo com diversos outros terminais de contêineres, como os do Porto de Santos, do Porto de Paranaguá e o Porto de Rio Grande. A partir daí, é possível calcular, em diversos cenários projetados de resultados do Certame para definição do Concessionário do Porto de Itajaí, as potenciais concentrações máximas de mercado. Apresenta-se neste ponto, os anexos: NWS-ANEXO.A; NWS-ANEXO.B; NWS-ANEXO.C, NWS-ANEXO.D e NWS-ANEXO.E, encaminhados por e-mail complementar a esta contribuição. Os anexos trazem os resultados das análises de mercado relevante (CONTINUA NA PARTE 2).</p> | <p>A presente contribuição relaciona-se com o teor da "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021, propondo caminhos de análise distintos do que o adotado pela EPL, em relação ao conceito de mercado relevante. Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica.</p> |
| 90 | Minuta de Edital | <p>3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul.</p> | <p>(PARTE 2) Os anexos trazem os resultados das análises de mercado relevante e de concentração do mercado concorrencial (a ser discutido mais adiante nesta contribuição), que demonstram, por exemplo, a participação dos terminais do Porto de Santos em 15,4%, do Porto de Paranaguá em 11,1% e do Porto de Rio Grande em 8,4% do Mercado Relevante a partir da análise da área de influência (mercado) atendido pelo Porto de Itajaí, o que totaliza 34,9% de participação desses portos na competição de mercado com o Porto de Itajaí. Essa é a demonstração fática do que realmente aconteceu (nesse exemplo tomou-se por referência as bases de dados de 2020) na disputa por mercados de contêineres entre portos brasileiros com o Porto de Itajaí (competição entre portos). Entende-se que um percentual de praticamente 35% de competição não pode ser desprezado da análise concorrencial. 2. QUESTÕES DE CONCENTRAÇÃO VERTICAL Em complemento, para avaliação de questões relacionadas a possíveis concentrações verticais que possam gerar algum tipo de atuação regulatória do tipo ex-ante, e que possam ensejar a limitação de participação na competição pelo Leilão de Concessão do Porto de Itajaí, a mesma metodologia permite a análise do mercado relevante sob o ponto de vista dos Grupos Econômicos associados aos terminais concorrentes pelo mercado. Essas análises também constam dos anexos NWS-ANEXO.A; NWS-ANEXO.B; NWS-ANEXO.C, NWS-ANEXO.D e NWS-ANEXO.E (enviados complementarmente por e-mail desta Consulta Pública). Ainda sob as questões de Concentração Vertical, cabe destacar o Artigo recém publicado por Peter de Langen, denominado: ARRANJOS PRODUTIVOS PARA LOGÍSTICA DE CONTÊINERES DESAFIOS DA POLÍTICA PARA OUTORGA DE CONCESSÕES DE TERMINAIS PORTUÁRIOS (NWS-ANEXO.F, entregue complementarmente por e-mail a esta Consulta Pública). A seguir, trecho em que o autor exemplifica decisões sobre a concorrência na indústria de terminais de contêineres para o Caso de Roterdã, especificamente sobre a aquisição de um dos dois terminais da APMT pela HPH: A HPH é a operadora de terminal dominante em Roterdã, gerindo mais de 50% do total de cerca de 13 milhões de TEU. Duas outras operadoras estão ativas: APMT e um consórcio da DP World com quatro empresas marítimas. A agência de concorrência holandesa analisou e aprovou a aquisição pela HPH de um terminal operado pela APMT. Esta aquisição aumentou a participação de mercado da HPH em Roterdã para cerca de 60 a 70%. No entanto, a agência de concorrência argumentou que o mercado relevante é a faixa de ACM Hamburg - Le Havre e salientou que a concorrência entre os terminais em Roterdã e Antuérpia é especialmente acirrada. Além disso, a agência de concorrência apontou para a forte posição de barganha das companhias marítimas. Outro aspecto destacado pelo Autor é de que a operação de um terminal de contêiner por uma empresa de transporte marítimo é a forma mais modesta de integração vertical e que a concorrência com diversas outras empresas atuantes na logística internacional tem sido cada vez mais acirrada como estratégia para oferecer produtos mais diferenciados e menores custos aos usuários finais, conforme destacado no trecho a seguir: As linhas de navegação enfrentam cada vez mais a concorrência de novos participantes com diferentes modelos de negócios, incluindo Flexport, Amazon, Alibaba, DHL e IBM. A Amazon está fornecendo serviços de frete marítimo e de entrega para empresas, competindo, por exemplo, com UPS e FedEx. Tanto a Amazon quanto a Cainiao, braço logístico do Alibaba, têm investido em aviões e aeroportos. Esse desenvolvimento afeta profundamente essas empresas. A ameaça de concorrentes em potencial, sejam despachantes tradicionais, como Kuehne & Nagel, ou novos players, como a Amazon, é real, especialmente quando os preços estão altos. Alguns carregadores e despachantes alugaram navios com o aumento das taxas de frete marítimo. A Amazon é uma ameaça se não fizermos um bom trabalho para eles, disse Soren Skou, CEO da A.P. Moller Maersk A/S. A nova estratégia da Maersk de aumentar a integração de suas divisões de terminal, transporte e logística reflete a ameaça de novos concorrentes. Como esses oferecem soluções totalmente integradas verticalmente, a única maneira de igualar sua oferta é oferecendo também produtos mais integrados. Portanto, esta nova competição é um fator chave no setor. Ainda sobre as questões de integração vertical, cabe destacar que a presença de terminais administrados por empresas de transporte marítimo tem demonstrado como resultado ganhos bastante significativos para os usuários, com redução sistemática dos custos de movimentação de contêineres onde esse tipo de integração acontece. Acrescente-se a esses elementos (CONTINUA NA PARTE 3).</p> | <p>A presente contribuição relaciona-se com o teor da "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021, propondo caminhos de análise distintos do que o adotado pela EPL, em relação ao conceito de mercado relevante. Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica.</p> |
| 91 | Minuta de Edital | <p>3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul.</p> | <p>(PARTE 3) Acrescente-se a esses elementos a necessidade de investimentos em infraestrutura e eficiência (com a aquisição de equipamentos cada vez mais modernos e de maior capacidade) para atender a navios cada vez maiores que permitem ganhos de escala e redução e custos de frete, e mais atualmente respaldados por critérios de ESG para redução da emissão de carbono pela utilização de navios cada vez maiores no comércio internacional (o processo chamado jumborização). Atualmente o Governo Federal já trabalha em soluções para consolidação de terminais de pequeno porte em diversos portos no Brasil, que pela limitação de ampliação e que permitisse o atingimento de Escalas Mínimas de Eficiência (Minimum Efficient Scale - MES). Esse problema também tem afetado os terminais argentinos de operação de contêineres que têm perdido cada vez mais participação no mercado internacional. Nesse sentido, vale avaliar sob o ponto de vista da experiência nacional, também questões práticas que poderiam ensejar alguma preocupação concorrencial da participação, seja individual ou em consórcio de empresas de navegação no Leilão de Concessão do Porto de Itajaí. Apresenta-se alguns dados estatísticos da presença do Brasil Terminal Portuário - BTP, em operação desde 2013 no Porto de Santos. A empresa é resultado da joint-venture entre dois reconhecidos grupos de operadores portuários, a APM Terminals (74 terminais em operação, sendo quatro deles no Brasil), do grupo dinamarquês A.P.Moller-Maersk, e a Terminal Investment Limited - TIL (39 terminais em operação, sendo três deles no Brasil), braço de operações portuárias da Mediterranean Shipping Company - MSC, que são líderes do mercado mundial de movimentação de contêineres. Observa-se o crescimento contínuo - à exceção do ano de 2016 - na movimentação total de contêineres no complexo portuário de Santos no período compreendido entre 2010 (2.7 milhões de TEUs) e 2020 (4,7 milhões de TEUs), que ocorreu independentemente da crise econômica por que passou o Brasil nos anos de 2015 e 2016, com decréscimo do PIB de -3,55% e -3,28%, respectivamente, e no ano de 2020, com a Pandemia do Covid-19. No mesmo período, houve incríveis 76,5% de redução do preço do Box Rate de 2013 para 2020, em dólares americanos, e redução de 67,3%, em moeda nacional atualizada pelo IGP-M para o ano de 2020. Outro exemplo é a própria participação do atual arrendatário do terminal de contêineres do Porto de Itajaí (APM Terminals) no Porto de Itapoá, inequivocadamente considerado no Mercado Relevante da documentação em Consulta Pública, que não tem demonstrado qualquer exercício de poder dominante no mercado altamente concorrencial brasileiro. Em síntese, seja pelos aspectos de concentração, seja pelos aspectos de competição pela logística cada vez mais integrada no comércio exterior, seja pelo critério do aumento do desempenho e movimentação e da redução de custo ao usuário final, entende-se que qualquer regra de limitação à participação não encontra respaldo fático concreto que justifique tal preocupação. 3. AVALIAÇÃO DO MERCADO CONCORRENCIAL Para a realização da avaliação do mercado concorrencial, considerando o Mercado Relevante tratado no item 1 dessa contribuição, utiliza-se como premissa a classificação adaptada de Shepherd (1999, apud SAEEDI; WIEGMANS; BEHDANI, 2021) e US Department of Justice and Federal Trade Commission (2010), apresentada no mesmo estudo referenciado anteriormente (Estudos Técnicos de Fundamentação e Convergência Metodológica do SSE, submetido à Audiência Pública nº 08/2021-ANTAQ) que, em síntese, define como concentrações com potencial para estabelecimento de posição dominante futura percentuais significativamente superiores a 50%. Cabe destacar que a Nota Técnica nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL menciona o market share de 20% como limite para a presunção de poder de mercado, referenciando a legislação brasileira. Há de se avaliar esta definição com cautela, considerando-se, por exemplo, que em OECD Peer Reviews of Competition Law and Policy: Brazil a OCDE (2019) indica que o market share previsto na Lei de Defesa da Concorrência brasileira (Lei nº 12.529/2011) para a presunção de posição dominante é baixo e fora dos padrões internacionais, o que causa um ambiente de incerteza para os investidores. Embora outorgas realizadas nos últimos anos no setor de transportes no Brasil tenham utilizado como limiar de posição dominante o market share de 40%, conforme destacado na Nota Técnica da SNPTA/MINFRA, a OCDE (2011) sugere um market share de 50% para caracterizar algum risco de poder de mercado, em linha com os padrões adotados por entidades internacionais. Estes padrões internacionais são identificados pelo próprio (CONTINUA NA PARTE 4).</p> | <p>A presente contribuição relaciona-se com o teor da "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021, propondo caminhos de análise distintos do que o adotado pela EPL, em relação ao conceito de mercado relevante. Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica.</p> |

| | | | | |
|----|------------------|--|--|---|
| 92 | Minuta de Edital | 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. | (PARTE 4) Estes padrões internacionais são identificados pelo próprio CADE (2021) no Documento de Trabalho nº 01/2021: The Problematic Binary Approach to the Concept of Dominance, publicado pelo Departamento de Estudos Econômicos (DEE), e os achados indicam diversos países, inclusive a União Europeia com percentuais de 50% ou superiores. As análises de concentração também constam dos anexos NWS-ANEXO.A; NWS-ANEXO.B; NWS-ANEXO.C, NWS-ANEXO.D e NWS-ANEXO.E (entregues complementarmente por e-mail para esta Consulta Pública). 4. MERCADO RELEVANTE SOB O PONTO DE VISTA DO PRODUTO Dentre os elementos de análise técnica apresentados nos Estudos Técnicos de Fundamentação e Convergência Metodológica do SSE realizou-se diversos cenários de simulação das operações em terminais de contêineres para os parâmetros brasileiros, e concluiu-se que é impossível conceber um Terminal Portuário de Contêineres sem a infraestrutura de uma área de armazenagem que permita atingir os atuais níveis de eficiência dos terminais usados como benchmarking na documentação colocada nesta consulta pública. Ineficiências do passado, em que a movimentação de contêineres nos navios era feita por meio de guindastes de gancho com cabos de aço presos aos quatro cantos do contêiner, permitiam que os contêineres, de forma muito lenta com pouquíssimos movimentos por hora pudessem ser transportados para áreas fora do terminal. Com os parâmetros de desempenho de movimentos por hora que cresceram de cerca de 20 movimentos por hora em 2010 para mais de 120 movimentos por hora em 2020, é inconcebível um Terminal Portuário que prescindia de uma área de armazenagem com grande capacidade - note-se as premissas do projeto contidas na documentação colocadas nesta Consulta Pública, que determinam, inclusive, a aquisição de novas áreas de armazenagem para garantir o desempenho esperado. Sendo assim, não é opcional, para o Concessionário, a armazenagem de contêiner. Ela terá que ser feita de qualquer forma mesmo que somente para atender aos parâmetros operacionais de alto desempenho estabelecidos para a Concessão. Portanto, não é possível tratar, para o caso, a divisão de dois mercados de atuação. O mercado, sob o ponto de vista do produto é um só, que envolve carga e descarga de veículos (embarcações e caminhões) e também a armazenagem de contêineres. Vários outros aspectos são complementares a essa análise, como por exemplo as análises de viabilidade de projeto, que só se sustentam com base em receitas de armazenagem e que, portanto, garantem os investimentos necessários para o desempenho e a eficiência desejada que poderão reduzir custos de frete, de operação portuária e da logística como um todo. Outro aspecto é o de que o próprio Planejamento Portuário Nacional, dado pelo PNL assumido pela Empresa de Planejamento e Logística - EPL trata da origem e destino de mercadorias tanto no mercado nacional, quanto no internacional, para definir projeções de carga em cada complexo portuário, inclusive o de Itajaí e Navegantes, e a partir daí analisa a participação de mercado inclusive com as quotas previstas de participação de concorrentes em zonas aduaneiras secundárias, os chamados Portos Secos ou Terminais Secos. Note-se que a opção de operar somente com uma ou algumas das atividades de um terminal de contêiner (alguns portos secos operam somente com contêineres de exportação, outros não operam com contêineres vazios, e assim por diante) só ocorre e só pode ocorrer para o próprio terminal seco. Essa opção não existe para o Porto em Processo de construção do Modelo de Concessão. Sendo assim, é opção para os concorrentes atuantes em Portos Secos dentro do Mercado Relevante sob o ponto de vista geográfico, concorrerem no Leilão da Concessão. Essa situação foi analisada no caso de impugnação ao Edital nº 04/2021-ANTAQ, cujo objetivo é o arrendamento da área denominada SSD09, destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, de projeto ou containerizada, localizada dentro do Porto de Salvador, Bahia. O pedido foi apresentado pela empresa INTERMARIÍTIMA PORTOS E LOGÍSTICA S/A que solicitou a inclusão de cláusula restritiva a participação de agentes que detivessem percentuais superiores a 40% do mercado de carga geral, de projeto ou containerizada no Complexo Portuário de Salvador. A decisão da Comissão de Licitação negou provimento ao pedido do Porto Seco da Intermarítima e, dentre outros alegou o seguinte: ... 23. Então, uma vez fixado que a dimensão geográfica do mercado relevante onde está inserida a área SSD09 e TECON SALVADOR necessariamente não se resume ao porto soteropolitano, resta verificar a participação das duas áreas no mercado relevante. Utilizando a metodologia (CONTINUA NA PARTE 5). | A presente contribuição relaciona-se com o teor da "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021, propondo caminhos de análise distintos do que o adotado pela EPL, em relação ao conceito de mercado relevante. Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica. |
| 93 | Minuta de Edital | 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. | (PARTE 5) A decisão da Comissão de Licitação negou provimento ao pedido do Porto Seco da Intermarítima e, dentre outros alegou o seguinte: ... 23. Então, uma vez fixado que a dimensão geográfica do mercado relevante onde está inserida a área SSD09 e TECON SALVADOR necessariamente não se resume ao porto soteropolitano, resta verificar a participação das duas áreas no mercado relevante. Utilizando a metodologia que consta no estudo entregue empresas consultoras MIND ESTUDOS E PROJETOS DE ENGENHARIA LTDA; EAGLE CONSULTORIAECONÔMICA E DE ENGENHARIA LTDA; NEOWISE CONSULTORIA, ENGENHARIA E PROJETOS LTDA, e pelo LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (LABTRANS/UFSC) à ANTAQ, verifica-se que a concentração do terminal TECON SALVADOR mesma após uma suposta aquisição do terminal SSD09 não é superior a 50%. 24. Nesses cálculos, além dos terminais localizados no porto baiano, foram também levadas em consideração algumas instalações ignoradas pela impugnante, como: EADI Columbia Nordeste, Cia Empório, ambos localizados em Salvador e Porto Seco de Coti a localizado em Vitória - ES. Conseqüentemente, no caso concreto em tela, não foram encontradas possibilidades de eliminação da concorrência no mercado relevante que justificassem a exclusão de qualquer competidor em potencial. Não restou demonstrada, a priori, qual prejuízo à concorrência, incluindo a possibilidade de fechamento de mercado ou de elevação de preços por meio de discriminação de adquirente. ... Ressalte-se que, ao final do processo concorrencial de leilão pelo Terminal SSD-09, a empresa Intermarítima se sagrou vencedora, o que demonstra que estão competindo pelo mesmo mercado, o Porto Seco e o Terminal Portuário. Com base nesses argumentos e em outros ainda apresentados nos Estudos Técnicos de Fundamentação e Convergência Metodológica do SSE, conclui-se que devem ser incluídos, na análise de concentração de mercado, os Portos Secos dentro do Mercado Relevante sob o ponto de vista Geográfico, conforme defendido nesta proposição. As análises de concentração que consideram essa abordagem para o Mercado Relevante sob o ponto de vista do Produto também constam dos anexos NWS-ANEXO.A; NWS-ANEXO.B; NWS-ANEXO.C, NWS-ANEXO.D, e NWS-ANEXO.E. 5. CONCLUSÃO: Os cenários apresentados de análise de concentração, não demonstram percentuais superiores a 50% em nenhum dos casos, nem mesmo naqueles em que houvesse a formação de consórcio entre empresas de navegação ou sob a perspectiva dos seus grupos econômicos. Sendo assim, faz-se as seguintes proposições: PROPOSIÇÃO: 1. Eliminar o item 3.5.10 da Minuta do Edital de Concessão, permitindo a ampla e irrestrita participação concorrencial no Leilão de Concessão do Porto de Itajaí; 2. Caso existam outros motivos que não os analisados nestas justificativas, que qualquer eventual restrição tenha redação simples e objetiva, não dando margem para duplas interpretações que possam ser usadas para limitar a competição no Leilão de Concessão do Porto de Itajaí. | A presente contribuição relaciona-se com o teor da "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021, propondo caminhos de análise distintos do que o adotado pela EPL, em relação ao conceito de mercado relevante. Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica. |
| 94 | Minuta de Edital | 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. | (PARTE 6) NOTAS DE RODAPÉ: 1. Por conta de determinadas características gerenciais e fiscais, em alguns casos, os dados oficiais de comércio exterior no Brasil podem não corresponder à prática. Notadamente, o Comex Stat exhibe as informações registradas nos documentos fiscais, não conseguindo captar alguns movimentos, que ocorrem na busca pela diminuição dos custos, realizados por intermediários (de modo geral, sucursais das empresas em outros estados ou trading companies). Assim, utiliza-se um fator de redistribuição de cargas calculado em função da relação entre o PIB industrial e o volume de carga containerizada importada em cada microrregião do Brasil. 2. OCDE - ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. OECD Peer Reviews of Competition Law and Policy: Brazil. 2019. Disponível em: https://www.oecd.org/daf/competition/oecd-peer-reviews-of-competition-law-and-policy-brazil-ENG-web.pdf . Acesso em: 25 jan. 2022. 3. OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico. Policy Roundtables: Competition in Ports and Port Services. 2011. Disponível em: http://www.oecd.org/regreform/sectors/48837794.pdf . Acesso em: 25 jan. 2022. 4. CADE - CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA. Documento de Trabalho nº 01/2021: The Problematic Binary Approach to the Concept of Dominance. 2021. Disponível em: https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos-economicos/documentos-de-trabalho/2021/Documento-de-Trabalho_The-problematic-binary-approach-to-the-concept-of-dominance.pdf . Acesso em: 25 jan. 2022. | A presente contribuição relaciona-se com o teor da "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021, propondo caminhos de análise distintos do que o adotado pela EPL, em relação ao conceito de mercado relevante. Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica. |

| | | | | |
|----|------------------|---|---|--|
| 95 | Minuta de Edital | 3.6. A prática de atos pelas Proponentes em cada etapa do Leilão está sujeita à preclusão, sendo vedado o exercício de faculdades referentes a etapas já consumadas do Leilão, salvo se admitido neste Edital. | Assim, permite-se não somente ampla concorrência no certame, como também entrada no mercado em questão sem que haja riscos de conflitos de interesses prejudiciais. | Não há contribuição. |
| 96 | Minuta de Edital | 4.1. Todos os documentos relativos ao Leilão deverão ser apresentados fisicamente pelas Proponentes em 2 (duas) vias idênticas e encadernadas separadamente, em sua forma original ou cópia autenticada, e todas as páginas devem ser numeradas sequencialmente e rubricadas pelos respectivos Representantes Credenciados. | Sugere-se reavaliar a necessidade de apresentação de 2 (duas) vias, sobretudo porque também será apresentada uma via digital na forma do item 4.1.1 do Edital. De se notar que esta exigência torna-se desnecessária à vista da via digital sendo, também, onerosa para os licitantes. Nessa linha, note-se que em editais de licitação mais recentes do Governo Federal isso já foi feito, a exemplo do Edital da LICITAÇÃO Nº 1/2021-SOR/SPR/CD-ANATEL (Licitação do 5G). | Agradecemos a contribuição e informamos que as regras previstas no item 4.1 estão consoantes com as práticas usuais dos leilões do setor portuário. Ainda, a obrigação de entrega de duas vias é necessária para o bom andamento dos trabalhos no âmbito do leilão. Dessa forma, a obrigação será mantida. |
| 97 | Minuta de Edital | 4.1.2. A Garantia da Proposta, nas modalidades de fiança bancária ou apólice de seguro, deve ser apresentada em suas vias originais, passível de autenticidade digital. | Considerando que Garantias de Propostas nas modalidades são hoje em dia documentos nato-digitais (i.e., documento criado originariamente em meio eletrônico, conforme definição prevista no artigo 2º do Decreto n.º 8.539/2015) deve constar do Edital expressamente tal hipótese e a forma de apresentação, conforme a seguir: 4.1.2.1. Na hipótese de a Garantia de Proposta nas modalidades de fiança bancária ou apólice de seguro ser documento nato-digital, a sua via impressa com a indicação do meio de verificação da sua autenticidade será considerada via original para os fins do item 4.1.2. | Agradecemos a contribuição. Caso a via original do documento seja nato-digital, é possível apresentar a via impressa, com a indicação do meio que garanta a verificação da autenticidade. A B3 analisará a regularidade e a efetividade das Garantias de Proposta apresentadas, comunicando à Comissão de Licitação o resultado de tal análise. Caberá à Comissão de Licitação a decisão final sobre a aceitação das Garantias de Proposta apresentadas. |
| 98 | Minuta de Edital | 4.1.4. Serão admitidas assinaturas digitais, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.153, de 13 de novembro de 2020, desde que no documento apresentado constem meios hábeis para a verificação de sua autenticidade, incluindo, mas não se limitando, a QR Codes e códigos para validação em links de sites | Para maior clareza, sugere-se, mediante alteração do texto, deixar mais claras as possibilidades de assinaturas digitais de maneira: (i) Que todos os documentos que devam ser apresentados assinados possam ser assinados digitalmente, inclusive a Proposta Econômica; (ii) A expressamente dispensar o reconhecimento de firma em relação aos documentos assinados eletronicamente na forma do item 4.1.4 do Edital; (iii) A definir, para fins de verificação da assinatura eletrônica, se é requerido verificador específico, por exemplo ITI, ou QR Code ou Código para validação em links de quaisquer sites expressamente indicados no documento. | Agradecemos a contribuição. Não há necessidade de reconhecimento de firma nos documentos que forem assinados eletronicamente na forma do item 4.1.4 do Edital. Informamos ainda que avaliaremos a necessidade de inclusão ou não de especificação quanto a forma de verificação da autenticidade. |

| | | | | |
|-----|------------------|--|---|--|
| 99 | Minuta de Edital | 4.2. Uma via dos documentos apresentados pelas Proponentes ficará sob a guarda da B3 e outra sob a guarda da Comissão de Licitação até o decurso do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data de assinatura do Contrato de Concessão, quando se aplicará o disposto no Item 4.3. | Sugere-se reavaliar a necessidade de apresentação de 2 (duas) vias, sobretudo porque também será apresentada uma via digital na forma do item 4.1.1 do Edital. De se notar que esta exigência torna-se desnecessária à vista da via digital sendo, também, onerosa para os licitantes. Nessa linha, note-se que em editais de licitação mais recentes do Governo Federal isso já foi feito, a exemplo do Edital da LICITAÇÃO Nº 1/2021-SOR/SPR/CD-ANATEL (Licitação do 5G). | Agradecemos a contribuição e informamos que as regras previstas no item 4.1 estão consoantes com as práticas usuais dos leilões do setor portuário. Ainda, a obrigação de entrega de duas vias é necessária para o bom andamento dos trabalhos no âmbito do leilão. Dessa forma, a obrigação será mantida. |
| 100 | Minuta de Edital | 4.6. A outorga de poderes de representação aos Representantes Credenciados dar-se-á: | Sugere-se esclarecer no Edital que quando o Representante Credenciado for representante legal da empresa (como um Diretor, por exemplo) o instrumento de mandato não se faz necessário, bastando, nesse caso, a apresentação dos documentos societários correspondentes, suficientes a demonstrar os poderes para praticar, em nome da Proponente, todos os atos referentes ao Leilão, conforme texto a seguir: 4.6.1.1. Fica dispensada a apresentação do instrumento de mandato referido no item 4.6.1 do Edital na hipótese de o Representante Credenciado ser representante legal da empresa, bastando a comprovação dos poderes suficientes para prática dos atos referentes ao Leilão, nesse caso, por meio dos documentos societários correspondentes. | Agradecemos a contribuição. O dispositivo citado gera maior segurança jurídica ao certame como um todo. Destarte, o texto será mantido. |
| 101 | Minuta de Edital | 4.13. A Proposta Econômica, a ser apresentada no Volume 2, para servir de critério de julgamento do Leilão, deverá indicar o Valor de Outorga proposto pela Proponente, mediante o preenchimento do Anexo 3, observado o montante mínimo de R\$ 603.064.867,68 (seiscentos e três milhões, sessenta e quatro mil, oitocentos e sessenta e sete reais e oito e oito | Sugere-se esclarecer no Edital que a Proposta Econômica pode ser assinada digitalmente, observando-se o item 4.1.4 do Edital, conforme texto a seguir: 4.13.1. A Proposta Econômica poderá ser assinada digitalmente, na forma do item 4.1.4 do Edital. | Agradecemos a contribuição e informamos que verificaremos a possibilidade de assinatura digital da proposta econômica junto a entidade organizadora da sessão pública do leilão. |
| 102 | Minuta de Edital | 4.18. A Proposta Econômica deverá ter validade de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua apresentação. | Nos termos do artigo 64, §3º da Lei nº 8.666/93, decorridos 60 dias da data da entrega das propostas, sem convocação para a contratação, ficam os licitantes liberados dos compromissos assumidos. A validade da proposta não pode exceder o prazo legalmente estabelecido. Sugere-se, nessa linha, a sua alteração para adequação aos termos da Lei. | Agradecemos a contribuição. Informamos que ela não será acatada. Deve ser observada a regra estipulada no edital quanto ao prazo de validade da proposta econômica. |
| 103 | Minuta de Edital | 4.19. Caso o Leilão seja adiado ou prorrogado, a Proposta Econômica correspondente deverá ser renovada por igual período, até o quinto dia útil anterior ao seu vencimento, sob pena de desclassificação. | Não consta do Edital a forma como ocorrerá a renovação da Proposta Econômica. Sugere-se, assim, esclarecer qual o procedimento para renovação da Proposta Econômica (formalização por escrito por meio de carta ou e-mail Comissão de Licitação, por exemplo), conforme a seguir: 4.19.1. A renovação da Proposta Econômica deverá ser formalizada por escrito à Comissão de Licitação, por meio de carta protocolada no endereço [X] ou por correspondência eletrônica enviada para o endereço [X]. | Agradecemos a contribuição e informamos que a CPLA irá solicitar a renovação da proposta. Lembramos que as propostas são incondicionais, irrevogáveis e irrevogáveis |

| | | | | |
|-----|------------------|--|--|---|
| 104 | Minuta de Edital | 4.21. Em caso de renovação da Proposta Econômica, o valor constante da proposta será reajustado pela variação do IPCA - índice de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, pelo período compreendido entre a data da entrega dos documentos e o último índice divulgado oficialmente antes da renovação da | Não há previsão legal para a atualização do valor da proposta em caso de renovação. Sugere-se esclarecer que a Proposta Econômica será renovada considerando-se o seu valor nominal, não sendo cabível nenhum tipo de atualização. A exigência da atualização em caso de renovação da proposta poderá significar uma incidência de dupla atualização, diante do artigo 40, XI, da Lei nº 8666/93, o que não se admite. | Agradecemos a contribuição. Não há incidência de dupla atualização do valor da proposta econômica em caso de renovação. Conforme texto do edital, a proposta econômica deverá ser atualizada pelo IPCA. |
| 105 | Minuta de Edital | 4.27. A Garantia da Proposta deverá ser específica para o Objeto do Leilão. | A Seção IV do Edital (itens 4.27 e seguintes) prevê as formas de garantias de proposta aceitas. Sugere-se a inclusão de item no Edital para permitir a de Garantia da Proposta expedida por banco estrangeiro, de primeira linha, que no local da emissão tenha efeitos equivalentes daquelas permitidas no Edital. | Agradecemos a contribuição. Sobre o assunto, informamos que o edital já apresenta os formatos aceitos com base na legislação vigente. Nesse sentido, a sugestão não será acatada |
| 106 | Minuta de Edital | 4.28. A Garantia da Proposta deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, conforme instruções do Anexo 1, no valor mínimo de R\$ 77.934.565,99 | Um ponto importante diz respeito ao valor solicitado a título de Garantia de Proposta (1% do Valor do Contrato) 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. Ao analisar a previsão de receita para a Concessão do Porto de Itajaí/SC, observam-se premissas bem ousadas, em especial no que se refere a previsão de micro demanda capturada, conforme será abordado em outra contribuição. O hiperdimensionamento da receita provoca um valor de contrato irreal, elevando, conseqüentemente, os níveis de Garantia de Proposta, podendo gerar desincentivo à participação no certame. Uma exigência de 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 apenas exigir real compromisso e seriedade dos participantes, sendo coadjuvante da qualificação econômico-financeira, 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), estes, de fato, efetivamente mensuráveis, ao contrário das receitas futuras que são mera perspectiva relacionada a uma modelagem teórica. Essa abordagem equilibraria melhor os custos de participação no processo de licitação. | Agradecemos a contribuição. O valor da garantia da proposta, que deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, foi definido de acordo com o inciso III do art. 31 da Lei nº 8.666/93. Nesse ponto, o montante corresponde a 1% do Valor do Contrato. Destaca-se que esse percentual vem sendo utilizado nas demais iniciativas do governo federal para concessões e arrendamentos portuários, não se vislumbrando razões, no presente caso, para se estabelecer uma regra diferente da praticada nos demais empreendimento do setor portuário. |
| 107 | Minuta de Edital | 4.28. A Garantia da Proposta deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, conforme instruções do Anexo 1, no valor mínimo de R\$ 77.934.565,99 | O princípio da razoabilidade acarreta a impossibilidade de impor consequências de severidade incompatível com a irrelevância de defeitos. Ademais, é preciso levar em conta o artigo 18 prevê a Lei de Concessões: Sob esse ângulo, as exigências da Lei ou do Edital devem ser interpretadas como instrumentais. Desta feita, a apresentação de garantia equivalente ao percentual máximo permitido em Lei não é razoável, razão pela qual se requer a modificação dos itens supracitados, para que a garantia exigida não ultrapasse 1% (um por cento) do valor do contrato estimado apresentado. | Agradecemos a contribuição. O valor da garantia da proposta, que deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, foi definido de acordo com o inciso III do art. 31 da Lei nº 8.666/93. Nesse ponto, o montante corresponde a 1% do Valor do Contrato. Destaca-se que esse percentual vem sendo utilizado nas demais iniciativas do governo federal para concessões e arrendamentos portuários, não se vislumbrando razões, no presente caso, para se estabelecer uma regra diferente da praticada nos demais empreendimento do setor portuário. |
| 108 | Minuta de Edital | 4.28. A Garantia da Proposta deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, conforme instruções do Anexo 1, no valor mínimo de R\$ 77.934.565,99 | Seção IV - Garantia da Proposta 4.28 e 4.29 O princípio da razoabilidade acarreta a impossibilidade de impor consequências de severidade incompatível com a irrelevância de defeitos. Ademais, é preciso levar em conta o artigo 18 prevê a Lei de Concessões: Sob esse ângulo, as exigências da Lei ou do Edital devem ser interpretadas como instrumentais. Desta feita, a apresentação de garantia equivalente ao percentual máximo permitido em Lei não é razoável, razão pela qual se requer a modificação dos itens supracitados, para que a garantia exigida não ultrapasse 1% (um por cento) do valor do contrato estimado apresentado. | Agradecemos a contribuição. O valor da garantia da proposta, que deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, foi definido de acordo com o inciso III do art. 31 da Lei nº 8.666/93. Nesse ponto, o montante corresponde a 1% do Valor do Contrato. Destaca-se que esse percentual vem sendo utilizado nas demais iniciativas do governo federal para concessões e arrendamentos portuários, não se vislumbrando razões, no presente caso, para se estabelecer uma regra diferente da praticada nos demais empreendimento do setor portuário. |

| | | | | |
|-----|------------------|--|---|---|
| 109 | Minuta de Edital | 4.29. A Garantia da Proposta deverá ter prazo mínimo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de Entrega dos Documentos, estipulada no Item 8 do Capítulo IX deste Edital. | Seção IV - Garantia da Proposta 4.28 e 4.29 O princípio da razoabilidade acarreta a impossibilidade de impor consequências de severidade incompatível com a irrelevância de defeitos. Ademais, é preciso levar em conta o artigo 18 prevê a Lei de Concessões: Sob esse ângulo, as exigências da Lei ou do Edital devem ser interpretadas como instrumentais. Desta feita, a apresentação de garantia equivalente ao percentual máximo permitido em Lei não é razoável, razão pela qual se requer a modificação dos itens supracitados, para que a garantia exigida não ultrapasse 1% (um por cento) do valor do contrato estimado apresentado. | Agradecemos a contribuição. O valor da garantia da proposta, que deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, foi definido de acordo com o inciso III do art. 31 da Lei nº 8.666/93. Nesse ponto, o montante corresponde a 1% do Valor do Contrato. Destaca-se que esse percentual vem sendo utilizado nas demais iniciativas do governo federal para concessões e arrendamentos portuários, não se vislumbrando razões, no presente caso, para se estabelecer uma regra diferente da praticada nos demais empreendimento do setor portuário. |
| 110 | Minuta de Edital | 4.29.1. O instrumento de Garantia da Proposta não poderá conter cláusula ou condição que exclua quaisquer responsabilidades contraídas pela Proponente relativamente à participação no Leilão, salvo as excludentes expressamente previstas para o seguro-garantia na regulamentação da SUSEP. | O princípio da razoabilidade acarreta a impossibilidade de impor consequências de severidade incompatível com a irrelevância de defeitos. Ademais, é preciso levar em conta o artigo 18 prevê a Lei de Concessões: Sob esse ângulo, as exigências da Lei ou do Edital devem ser interpretadas como instrumentais. Desta feita, a apresentação de garantia equivalente ao percentual máximo permitido em Lei não é razoável, razão pela qual se requer a modificação dos itens supracitados, para que a garantia exigida não ultrapasse 1% (um por cento) do valor do contrato estimado apresentado. | Agradecemos a contribuição. O valor da garantia da proposta, que deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, foi definido de acordo com o inciso III do art. 31 da Lei nº 8.666/93. Nesse ponto, o montante corresponde a 1% do Valor do Contrato. Destaca-se que esse percentual vem sendo utilizado nas demais iniciativas do governo federal para concessões e arrendamentos portuários, não se vislumbrando razões, no presente caso, para se estabelecer uma regra diferente da praticada nos demais empreendimento do setor portuário. |
| 111 | Minuta de Edital | 4.36. A Garantia da Proposta deverá ser incluída no Volume 1 e conter, conforme o caso: (i) o instrumento da fiança bancária, em favor da ANTAQ; (ii) a apólice de seguro-garantia, tendo como segurada a ANTAQ; ou (iii) comprovantes de depósito da caução em dinheiro efetuada em agência da Caixa Econômica Federal. | No item 4.36 do Edital não há clareza no que se refere à hipótese de a Proponente optar por apresentar Garantia de Proposta na forma de títulos da dívida pública, tal como faculta o item 4.28 do Edital. Nesta hipótese, como se dará a comprovação no Volume 1? Sugere-se esclarecer esta questão no Edital. | Agradecemos a contribuição. A Garantia da Proposta aportada sob a modalidade de caução de títulos públicos federais deverá observar o disposto no item 4.40 e seguintes da minuta de Edital, bem como as instruções do Anexo 1 da Minuta de Edital. |
| 112 | Minuta de Edital | 4.39.2. assinatura dos administradores da sociedade emitente (podendo ser assinatura com certificação digital, no caso de apólice emitida dessa forma), com comprovação dos respectivos poderes para representação. | Para maior clareza, sugere-se esclarecer o formato de apresentação dos documentos de comprovação dos poderes de representação dos administradores da sociedade emitente a que se refere o item 4.39.2 do Edital. | Agradecemos a contribuição e informamos que será avaliada a possibilidade de inclusão do formato de apresentação dos poderes de representação. |

| | | | | |
|-----|------------------|--|--|--|
| 113 | Minuta de Edital | 4.41. A B3 analisará a regularidade e a efetividade das Garantias de Proposta apresentadas, comunicando à Comissão de Licitação o resultado de tal análise. Caberá à Comissão de Licitação a decisão final sobre a aceitação das Garantias de Proposta apresentadas. | Sugere-se alterar a redação do item 4.41 do Edital para esclarecer que a decisão da B3 em relação às Garantias de Proposta é vinculante para a Comissão de Licitação, não havendo espaço para discricionariedade sobre sua aceitação ou não. Sendo a garantia regular e eficaz, não pode haver negativa de aceitação por parte da Comissão de Licitação, cabendo à esta autoridade apenas declarar aceita a garantia já aprovada pela B3. Sugere-se seja adotada a redação a seguir: 4.41. A B3 analisará a regularidade e a efetividade das Garantias de Proposta apresentadas, comunicando à Comissão de Licitação o resultado de tal análise. | Agradecemos a contribuição. O entendimento não está correto. A B3 presta assessoria à Comissão de Licitação, que é quem tem competência para decidir sobre os assuntos relativos à licitação. |
| 114 | Minuta de Edital | 4.43. As Garantias de Proposta apresentadas em favor da ANTAQ poderão ser executadas, após prévio contraditório em processo administrativo, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Capítulo X e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses: | A execução da garantia de proposta tem lugar quando o participante, que não mantém boa-fé na participação no certame, se recusa a assinar o Contrato. Desta forma, a execução da garantia não pode estar atrelada a qualquer conduta que não seja comprovadamente dolosa e que cause um prejuízo efetivo para a Administração. As possibilidades de execução da Garantia Proposta previstas no Edital, contudo, são muito amplas e destoam da finalidade desta medida. Veja-se, por exemplo, que constou do item 4.43 do Edital a possibilidade de execução da Garantia de Propostas nos casos de apresentação de documentos em desacordo com o disposto no Edital e também de 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. Particularmente em relação a tais casos tem-se que: i. 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 jamais 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 esteja em conformidade com as disposições do Edital, e a correção não seja providenciada pelo proponente no prazo estabelecido para tanto, que a penalidade se limite a desqualificação do proponente no certame, e não à execução da Garantia de Proposta. ii. 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. | Agradecemos a contribuição. Prevê-se que eventual execução da garantia de proposta será submetida previamente à ampla defesa e ao contraditório. De toda forma, acata-se a sugestão de forma que o texto do Edital será ajustado para: (i) admitir a realização de diligências que permitam o saneamento de irregularidades de caráter meramente formal; (ii) excluir do rol de hipóteses de execução da garantia de proposta os casos de simples inabilitação ou desclassificação por desconformidade da documentação, exceto se ficar caracterizado o cometimento de fraude ao leilão. |
| 115 | Minuta de Edital | 4.47. As Proponentes deverão apresentar os documentos a seguir listados, em vias física e eletrônica: | Recentemente, a Lei nº 13.818/2019 alterou o artigo 289 da Lei nº 6.404/76, suprimindo a necessidade de publicação de determinados atos societários em órgão oficial da União, Estado ou Distrito Federal, conforme o lugar em que esteja situada a sede da companhia. Sugere-se, desta forma, compatibilizar no Edital a exigência da apresentação de publicações de atos societários em jornais, apenas para os casos em que a legislação assim determinar, conforme redação a seguir: 4.47.1.1. Faz-se necessária a apresentação das publicações dos atos societários a que se refere o item 4.44.1 do Edital em jornais de grande circulação apenas nas hipóteses em que tais publicações são exigidas nos termos da lei. . | Agradecemos a contribuição e informamos que as regras de habilitação jurídica encontram-se na subseção I - Habilitação Jurídica da Minuta de Edital. |
| 116 | Minuta de Edital | 4.47. As Proponentes deverão apresentar os documentos a seguir listados, em vias física e eletrônica: | Item 4.47.6: Para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado (Anexo 10), os Proponentes, individuais ou em Consórcio, devem apresentar Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, público ou particular, contendo compromisso de constituição de subsidiária integral, com contabilidade separada. Comentário: A redação do item 4.47.6 suscita dúvida, na medida em que a constituição de SPE e subsidiária integral é prevista no item 1.1.10 e Anexo 10 do Edital não apenas para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado. Uma outra interpretação possível seria a obrigatoriedade de constituição de 2 (duas) SPE's, com contabilidades separadas: uma para a administração do porto e outra para administrar o canal de acesso. Solicitamos esclarecer qual a interpretação correta aplicável à redação do item 4.47.6. | A sociedade de propósito específico (SPE) deve ser constituída pela adjudicatária do leilão para a celebração do Contrato de Concessão, nos termos do item 1.1.1.73 da minuta de contrato. A subsidiária integral, de que trata o item 4.47.6 da minuta de edital, terá a função de administrar e explorar os acessos aquaviários. |
| 117 | Minuta de Edital | 4.50. Para fins de qualificação técnica, é necessário que a Proponente comprove o atendimento aos requisitos estabelecidos em um dos subitens a seguir: | O item ora em referência demanda, para fins de habilitação técnica no leilão para a desestatização do Porto Organizado de Itajaí/SC, a apresentação de atestação técnica que comprove o atendimento ao requisito de movimentação de, no mínimo, 537.244 TEUs em pelo menos um dos últimos 5 (cinco) anos. Para tanto, o Proponente deverá ser um Operador de Terminal Portuário de Contêineres, isto é pessoa jurídica que opera diretamente um terminal portuário dedicado à movimentação de contêineres, suas Controladoras ou Controladas, bem como subsidiárias integrais das referidas pessoas. Neste sentido, para fins de clareza, recomenda-se que a definição dos requisitos para a comprovação da habilitação técnica prevista na minuta de Edital esclareça se (i) será admitida a movimentação da quantidade mínima exigida por meio de sociedades sujeitas ao controle comum com a proponente do Leilão, não necessariamente enquadrada nos conceitos de Controladora, Controlada ou subsidiária integral; (ii) se a movimentação mínima exigida deverá ser atingida exclusivamente por meio de um único terminal portuário por ela operado, ou se será admitida a soma dos volumes operados pelo Grupo Econômico em diversos terminais; e (iii) se serão admitidos terminais, público e/ou privados, localizados somente em território nacional ou se será admitido o cômputo de terminais situados em território estrangeiro. Sem a definição de referidos critérios, o requisito de habilitação técnica proposto na minuta de Edital traz substantiva insegurança para a condução do Leilão. | Agradecemos a contribuição e informamos que as cláusulas relacionadas à qualificação técnica serão revistas a fim de trazer maior segurança quanto aos critérios de avaliação da habilitação técnica. |

| | | | | |
|-----|------------------|---|---|---|
| 118 | Minuta de Edital | 4.50.1. A Proponente que participar do leilão isoladamente deverá ser um Operador de Terminal Portuário de Contêineres que tenha operado, em pelo menos um dos últimos 5 (cinco) anos, terminal que tenha movimentado, naquele ano, no mínimo, 537.244 TEUs. Caso a movimentação esteja expressa em unidade equivalente a um contêiner de 20 pés (TEU). | Para os fins do item 4.50.1 do Edital, cabe deixar expressa a aceitação de declaração da própria proponente sob as penas da lei quanto ao cumprimento da exigência ou, não sendo este o caso, fazer constar do Edital quais são os documentos de comprovação que devem ser apresentados. | Os dispositivos que tratam da habilitação técnica serão reformulados, de modo a trazer maior clareza ao cumprimento da exigência de que trata o item 4.50.1. |
| 119 | Minuta de Edital | 4.50.2. A Proponente que participar do Leilão sob a forma de Consórcio deverá ter, na composição do Consórcio, um Operador de Terminal Portuário de Contêineres que atenda o requisito de experiência técnica previsto no Item 4.47.1, observado o disposto no Item 3.3.4. | O item 4.50 da minuta de edital estabelece que, para fins de qualificação técnica, é necessário que a proponente comprove o atendimento aos requisitos previstos nos subitens. O subitem 4.50.2 prevê que A Proponente que participar do Leilão sob a forma de Consórcio deverá ter, na composição do Consórcio, um Operador de Terminal Portuário de Contêineres que atenda o requisito de experiência técnica previsto no Item 4.47.1, observado o disposto no Item 3.3.4. Entretanto, o dispositivo claramente deveria fazer menção ao subitem 4.50.1, e não ao 4.47.1. Isso porque o subitem 4.50.1 é o que estabelece que, para fins de qualificação técnica, a proponente deverá ser um operador de terminal de contêineres que tenha operado, em pelo menos um dos últimos 5 (cinco) anos, no mínimo 537.244 TEUs. Assim, pede-se que seja corrigida a menção, de modo que o item 4.50 faça referência ao subitem 4.50.1 em substituição ao item 4.47.1. | Agradecemos a contribuição. Conforme indicado na contribuição, será corrigida a remissão constante no item 4.50.2, substituindo-se "previsto no item 4.47.1" por "previsto no item 4.50.1". |
| 120 | Minuta de Edital | 4.50.2. A Proponente que participar do Leilão sob a forma de Consórcio deverá ter, na composição do Consórcio, um Operador de Terminal Portuário de Contêineres que atenda o requisito de experiência técnica previsto no Item 4.47.1, observado o disposto no Item 3.3.4. | Parece ter havido um erro de indicação de item, pois o item 4.47.1 trata de habilitação jurídica (documentos necessários). Supõe-se que a indicação correta seria cláusula 4.50.1, que trata do requisito de experiência técnica. Proposta de ajuste de redação segue abaixo: 4.50.2. A Proponente que participar do Leilão sob a forma de Consórcio deverá ter, na composição do Consórcio, um Operador de Terminal Portuário de Contêineres que atenda o requisito de experiência técnica previsto no Item 4.50.1, observado o disposto no Item 3.3.4. | Agradecemos a contribuição. Conforme indicado na contribuição, será corrigida a remissão constante no item 4.50.2, substituindo-se "previsto no item 4.47.1" por "previsto no item 4.50.1". |

| | | | | |
|-----|------------------|--|--|--|
| 121 | Minuta de Edital | 5.1. As Proponentes, sob pena de desclassificação, deverão apresentar na B3, no dia indicado no Item 8 do cronograma previsto no Capítulo IX, por representante dos Participantes Credenciados, invólucro único lacrado, contendo 2 (duas) vias dos Volumes 1, 2 e 3 lacrados pelo Proponente, distintos e identificados em sua capa da seguinte forma: | Sugere-se reavaliar a necessidade de apresentação de 2 (duas) vias, sobretudo porque também será apresentada uma via digital na forma do item 4.1.1 do Edital. De se notar que esta exigência torna-se desnecessária à vista da via digital sendo, também, onerosa para os licitantes. Nessa linha, note-se que em editais de licitação mais recentes do Governo Federal isso já foi feito, a exemplo do Edital da LICITAÇÃO Nº 1/2021-SOR/SPR/CD-ANATEL (Licitação do 5G). Sugere-se a adoção da redação a seguir: 5.1. As Proponentes, sob pena de desclassificação, deverão apresentar na B3, no dia indicado no Item 8 do cronograma previsto no Capítulo IX, por meio de representante dos Participantes Credenciados, invólucro único lacrado, contendo 01 (uma) via dos Volumes 1, 2 e 3 lacrados pelo Proponente, distintos e identificados em sua capa da seguinte forma: . | Agradecemos a contribuição e informamos que as regras previstas no item 4.1 estão consoantes com as práticas usuais dos leilões do setor portuário. Ainda, a obrigação de entrega de duas vias é necessária para o bom andamento dos trabalhos no âmbito do leilão. Dessa forma, a obrigação será mantida. |
| 122 | Minuta de Edital | 5.4. Cada um dos volumes, além das vias físicas, será apresentado em meio eletrônico, por meio de pen drive sem restrições de acesso ou proteção de conteúdo, com teor idêntico ao das 2 (duas) vias impressas. O formato poderá ser .PDF, desde que sem restrições de acesso ou proteção de conteúdo. Poderá ser apenas um único arquivo ou arquivos separados, | Para evitar questionamentos, sugere-se fazer constar do Edital que os CDs ou pen drives devem ser incluídos nos envelopes relativos a cada um dos volumes. Além disso, cabe prever que tais mídias deverão ser acessadas pela Comissão de Licitação na sessão pública de abertura do respectivo volume, de maneira que se possa verificar que estão aptos à leitura e efetivamente atendem aos requisitos do Edital. | Agradecemos a contribuição e informamos que as regras previstas para a entrega das vias digitais encontram-se no item 5.4 da minuta de Edital. Ao mesmo tempo, avaliaremos a possibilidade de inclusão de cláusula que abarque a sugestão trazida na contribuição. |
| 123 | Minuta de Edital | 5.6. Serão admitidas assinaturas digitais, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.153, de 13 de novembro de 2020, desde que no documento apresentado constem meios hábeis para a verificação de sua autenticidade, incluindo, mas não se limitando, a QR Codes e códigos para validação em links de sites | Sugere-se esclarecer se, para atendimento do item 5.6 do Edital, basta verificação de autenticidade das assinaturas por plataforma de assinatura eletrônica (CertiSign ou DocuSign, por exemplo) ou se a assinatura eletrônica deve ser passível de verificação em algum tipo de verificador específico e, em caso positivo, qual (ITI, por exemplo). | Agradecemos a contribuição e informamos que as regras de verificação da autenticidade encontram-se no item 5.6 da Minuta de Edital. Informamos ainda que avaliaremos a necessidade de inclusão de especificação da forma de verificação da autenticidade. |

| | | | | |
|-----|------------------|---|--|--|
| 124 | Minuta de Edital | 5.7. No Volume 1 e conforme o Anexo 11, a Proponente apresentará declaração, na qual destacará em quais prerrogativas referentes aos critérios de desempate estabelecidos nos art. 45, §2º e art. 3º, §2º da Lei nº 8.666/93 se enquadra e, caso se sagre vencedora a partir da aplicação das referidas prerrogativas, deverá comprovar seu atendimento mediante entrega de | Como a licitação é procedimento formal, inclusive para proteção dos direitos da administração e dos administrados, todos os prazos devem estar fixados de antemão no Edital, sendo descabido à Comissão de Licitação estabelecê-los ao longo do certame. Sugere-se a fixação de prazo de 2 (dois) dias corridos para entrega das provas relacionadas às prerrogativas referentes aos critérios de desempate. | Agradecemos a contribuição e informamos que as regras relacionadas aos prazos serão mantidas tendo em vista o bom andamento dos trabalhos ao longo do processo licitatório. |
| 125 | Minuta de Edital | 5.7.1. 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 de que trata o Item 5.7. | Nos termos dos itens 5.7 e 5.7.1 do Edital, no caso de consórcio, serão considerados os critérios de desempate declarados pela empresa líder, os quais aproveitarão a todo o Consórcio. A comprovação, no entanto, deve ser apresentada por cada uma das empresas integrantes do consórcio que queiram fazer uso de sua prerrogativa. | Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto. |
| 126 | Minuta de Edital | 5.9. A B3 analisará a regularidade das declarações preliminares, dos documentos de representação e das Garantias de Proposta apresentadas, comunicando à Comissão de Licitação o resultado da sua análise. Caberá à Comissão de Licitação decidir sobre a aceitabilidade de tais documentos. | Sugere-se alterar a redação do item 5.9 do Edital para esclarecer que a decisão da B3 em relação às Garantias de Proposta é vinculante para a Comissão de Licitação, não havendo espaço para discricionariedade sobre sua aceitação ou não. Sendo a garantia regular e eficaz, não pode haver negativa de aceitação por parte da Comissão de Licitação, cabendo à esta autoridade apenas declarar aceita a garantia já aprovada pela B3. Sugere-se alterar a redação, conforme a seguir: 5.9. A B3 analisará a regularidade das declarações preliminares, dos documentos de representação e das Garantias de Proposta apresentadas, comunicando à Comissão de Licitação o resultado da sua análise. | Agradecemos a contribuição. O entendimento não está correto. A B3 presta assessoria à Comissão de Licitação, que é quem tem competência para decidir sobre os assuntos relativos à licitação. |
| 127 | Minuta de Edital | 5.12. O critério de julgamento do Licitante é o de maior Valor de Outorga, devendo o montante ser apresentado em reais, com no máximo 2 (duas) casas decimais. | Outro aspecto relevante de natureza concorrencial diz respeito ao critério de julgamento da melhor proposta, que se limita ao maior valor de outorga, sem levar em consideração outros aspectos previstos no art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013. Desta forma, considerando que a modelagem não incorpora outros critérios que possam vir a induzir uma maior produtividade e/ou trazer menores custos e melhor prestação de serviços aos usuários, recomenda-se à ANTAQ e ao Poder Concedente avaliar a possibilidade de incorporar-los entre os mecanismos de julgamento da proposta, além do valor de outorga, em particular a possibilidade de utilização também do critério de menor tarifa, em linha com o possibilitado pela Lei nº 12.815/13 e a otimização do bem-estar do consumidor. Obs.- Anexo Parecer SEI Nº 612/2022/ME com argumentação completa - encaminhado para o e-mail para anexos | Agradecemos a contribuição e informamos que o critério de maior valor de outorga é adotado de forma regular nas licitações que envolvem o setor portuário brasileiro. Nesse sentido, informa-se que a justificativa para adoção do critério consta da NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. |

| | | | | |
|-----|------------------|---|--|--|
| 128 | Minuta de Edital | 5.12. O critério de julgamento do Leilão é o de maior Valor de Outorga, devendo o montante ser apresentado em reais, com no máximo 2 (duas) casas decimais. | Segundo a subcláusula 5.12, o critério de julgamento do Leilão será o Maior Valor de Outorga, pago em dinheiro com no máximo duas casas decimais. O Ato Justificatório, aponta que esse é um critério previsto em Lei e, por isso, foi utilizado. Considerando não se tratar de ato vinculado, exigindo motivação de conveniência e oportunidade, sob o ponto de vista do interesse público, questiona-se: qual é a justificativa para a eleição do referido critério de julgamento? | Agradecemos a contribuição e informamos que o critério de maior valor de outorga é adotado de forma regular nas licitações que envolvem o setor portuário brasileiro. Nesse sentido, informa-se que a justificativa para adoção do critério consta da NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. |
| 129 | Minuta de Edital | 5.13. Abertas as propostas, estas serão ordenadas por meio do critério de maior Valor de Outorga. | Recomenda-se adotar a sistemática a seguir para o leilão a fim de evitar problemas concorrenciais. Considerar, no mesmo sentido de manifestação do CADE de 2017 (Ato de Concentração nº 08700.002350/2017-81): (a) o mercado relevante na dimensão produto de prestação de serviços de operação portuária de contêineres voltados para o transporte aquaviário de longo curso ou cabotagem; b) o mercado relevante verticalmente relacionado de transporte aquaviário regular de longo curso de contêineres (armadores); c) o mercado relevante na dimensão geográfica abrangendo o Complexo Portuária de Itajai (Porto Organizado e TUP Portonave) e o TUP Porto de Itapoá. Após tal delimitação dos mercados relevantes e respectivas participações de mercado, realizar o leilão da Concessão em duas fases: i. na 1ª fase, poderão participar apenas grupos econômicos que cumpram ambas as condições a seguir: (i) não venham a apresentar sobreposição horizontal que represente elevação do HHI acima de 200 do mercado relevante envolvido que apresente possibilidade de abuso de posição dominante (TUP Portonave e, possivelmente, Porto de Itapoá); ou (ii) não detenham participação superior a 30% (ou outro percentual devidamente justificado que se entenda possa limitar a probabilidade de práticas anticompetitivas) nos mercados diretamente a montante ou a jusante, em particular em linhas de navegação que atendam o Porto de Itajai, considerando Vessel Sharing Agreements - VSAs como um único grupo econômico; e ii. caso não haja interessados nessa 1ª rodada, a licitação continuaria com uma 2ª rodada em que qualquer grupo econômico poderia participar. Obs.- Anexo Parecer SEI Nº 612/2022/ME com argumentação completa - encaminhado para o e-mail para anexos | A presente contribuição propõe conclusões distintas daquelas alcançadas na "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021. Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica. |
| 130 | Minuta de Edital | 5.28. A inabilitação da Proponente que tenha sido considerada a vencedora do Leilão, garantida a ampla defesa e o contraditório, ensejará a fixação de multa, equivalente ao valor da Garantia da Proposta, a qual será integralmente executada para quitação do débito. | Sugere-se incluir no Edital que a aplicação da penalidade a que se refere o item 5.28 do Edital somente ocorrerá caso seja configurado dolo. Sugere-se, ademais, que, caracterizando-se a hipótese de imposição de penalidade, sejam observados os princípios do devido processo legal, da razoabilidade e da proporcionalidade na eventual execução da garantia. Sugere-se alterar a redação conforme segue: 5.28.1. A aplicação de penalidades e execução da Garantia de Proposta a que se refere o item 5.28 do Edital somente ocorrerá caso configurado o dolo da Proponente, observando-se o devido processo legal e os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. | Agradecemos a contribuição. Caso a conduta enseje possibilidade de execução da garantia de proposta, será garantido ao proponente anterior processo administrativo que assegure ampla defesa e contraditório. |
| 131 | Minuta de Edital | 6.2. Caberá à Adjudicatária apresentar ao Poder Concedente os seguintes documentos: | CAPÍTULO VI - OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO Item 6.2.2 O item 6.2.2 estipula que previamente à elaboração do contrato deverá o adjudicatário recolher pagamento à Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado, do valor de R\$5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro de 2021, entretanto tal pagamento não parece encontrar suporte na legislação que define as competências da EPL, artigo 5º da sua Lei de Regência. Impor-se-á obrigação para o Concessionário privado de pagamento de estudos cuja composição de custos em momento algum se apresenta. No caso em análise, não há qualquer indicação dos motivos que levaram à definição dos valores superiores à 5 (cinco) milhões de reais. Ou seja, considerando o poder discricionário nas mãos do Diretor da EPL no momento de mensuração do valor dos estudos, o valor poderá vir parecer ser "sorteado", visto que não há qualquer indicação que motive o valor aplicado, o que macula gravemente os princípios constitucionais e administrativos da motivação, razoabilidade e proporcionalidade. Estamos verificando, nesse tópico, flagrante desrespeito ao ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU (item 9.3.2). Assim, os valores referidos no item item 6.2.2 devem ser imediatamente revistos, bem assim publicizada a real forma de composição. | Agradecemos a contribuição e informamos que a memória de cálculo deste valor encontra-se na Nota Técnica 44/2021 da EPL, publicada no sítio eletrônico da ANTAQ. Informamos também que o valor será recalculado no âmbito da revisão do estudo. |
| 132 | Minuta de Edital | 6.2.2. Comprovante de pagamento à Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado, do valor de R\$5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro | O item 6.2.2 estipula que previamente à elaboração do contrato deverá o adjudicatário recolher pagamento à Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado, do valor de R\$5.166.098,02 (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro de 2021, entretanto tal pagamento não parece encontrar suporte na legislação que define as competências da EPL, artigo 5º da sua Lei de Regência. Impor-se-á obrigação para o Concessionário privado de pagamento de estudos cuja composição de custos em momento algum se apresenta. No caso em análise, não há qualquer indicação dos motivos que levaram à definição dos valores superiores à 5 (cinco) milhões de reais. Ou seja, considerando o poder discricionário nas mãos do Diretor da EPL no momento de mensuração do valor dos estudos, o valor poderá vir parecer ser "sorteado", visto que não há qualquer indicação que motive o valor aplicado, o que macula gravemente os princípios constitucionais e administrativos da motivação, razoabilidade e proporcionalidade. Estamos verificando, nesse tópico, flagrante desrespeito ao ACÓRDÃO Nº 2931/2021 - TCU (item 9.3.2). Assim, os valores referidos no item item 6.2.2 devem ser imediatamente revistos, bem assim publicizada a real forma de composição. | Agradecemos a contribuição e informamos que a memória de cálculo deste valor encontra-se na Nota Técnica 44/2021 da EPL, publicada no sítio eletrônico da ANTAQ. Informamos também que o valor será recalculado no âmbito da revisão do estudo. |

| | | | | |
|-----|------------------|--|--|---|
| 133 | Minuta de Edital | 6.2.3. Comprovante de pagamento à atual arrendatária do valor de R\$ 44.402.931,21 (quarenta e quatro milhões, quatrocentos e dois mil, novecentos e trinta e um reais e vinte e um centavos), a título de indenização para compra dos equipamentos não reversíveis listados no Anexo 8 da minuta do Contrato de Concessão, tendo em vista a necessidade | A minuta de edital estabelece como obrigação prévia à celebração do contrato que a adjudicatária deverá apresentar o comprovante de pagamento à atual arrendatária do valor de R\$ 44.402.931,21, a título de indenização pela aquisição dos equipamentos não reversíveis listados no Anexo 8 da minuta do contrato de concessão (Item 6.2.3). Pela leitura do dispositivo, entende-se que o valor em questão deverá ser depositado diretamente na conta da atual arrendatária. No entanto, a Nota Técnica nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, no item 6.3.11, indica que a adjudicatária deverá depositar o valor pela indenização dos bens não reversíveis diretamente em contas a serem indicadas pelo Poder Concedente, sem indicar que essa(s) conta(s) seriam de titularidade da atual arrendatária. Assim, para que não haja dúvidas a respeito da forma de cumprimento da obrigação contratual pela futura concessionária, sugere-se que a redação do item 6.2.3 da minuta de edital seja aperfeiçoada de forma que conste expressamente que o valor deverá ser pago diretamente em conta bancária de titularidade da atual arrendatária, ainda que os dados específicos dessa conta sejam indicados posteriormente à adjudicatária. | Agradecemos a contribuição. Primeiramente, será verificada a necessidade de alteração do item 6.2.3 da minuta de edital, de modo a indicar que o depósito deverá ser feito em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada a indenização para compra dos equipamentos não reversíveis. Desse modo, o valor a ser pago não será alterado em virtude de eventual contestação por parte da anterior arrendatária. Caso a indenização efetivamente devida à anterior arrendatária seja diferente do previsto, o poder concedente arcará com esse risco, e não a Concessionária. Ressalta-se que o valor a ser pago nos termos do item 6.2.3 foi considerado no fluxo de caixa da concessão. |
| 134 | Minuta de Edital | 6.2.3. Comprovante de pagamento à atual arrendatária do valor de R\$ 44.402.931,21 (quarenta e quatro milhões, quatrocentos e dois mil, novecentos e trinta e um reais e vinte e um centavos), a título de indenização para compra dos equipamentos não reversíveis listados no Anexo 8 da minuta do Contrato de Concessão, tendo em vista a necessidade | Os itens 6.2.3 e 6.2.4 da minuta de edital tratam das indenizações que deverão ser pagas à APM Terminals, sendo a primeira pelos bens não reversíveis e a segunda para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento. No entanto, há uma divergência entre as nomenclaturas utilizadas para fazer referência à APM Terminals. A Cláusula 6.2.3 utiliza o termo atual arrendatária, enquanto a Cláusula 6.2.4 utiliza o termo anterior arrendatária. Como nunca houve outra arrendatária no Porto de Itajaí e pelo contexto da questão, entende-se que os dois termos empregados pelos dispositivos referem-se à APM Terminals. Contudo, para evitar eventuais dúvidas no cumprimento das determinações, sugere-se que a redação seja aprimorada para fins de uniformização da nomenclatura utilizada, deixando claro que os itens 6.2.3 e 6.2.4 fazem referência à APM Terminals. | Agradecemos a contribuição. Será verificada a possibilidade de alteração dos itens 6.2.3 e 6.2.4 da minuta de edital para padronizar a forma como se refere à arrendatária que ocupa atualmente o Porto de Itajaí. |
| 135 | Minuta de Edital | 6.2.3. Comprovante de pagamento à atual arrendatária do valor de R\$ 44.402.931,21 (quarenta e quatro milhões, quatrocentos e dois mil, novecentos e trinta e um reais e vinte e um centavos), a título de indenização para compra dos equipamentos não reversíveis listados no Anexo 8 da minuta do Contrato de Concessão, tendo em vista a necessidade | O item 6.2.3 da minuta de edital estabelece que a adjudicatária (e futura concessionária) deverá pagar à arrendatária APM Terminals o valor de R\$ 44.402.931,21 a título de indenização pela aquisição dos equipamentos não reversíveis listados no Anexo 8 da minuta do contrato de concessão. Pelo que se depreende da documentação, os bens considerados como incluídos nesse valor são aqueles relacionados na tabela do item 3.3.3 (Ressarcimento de Ativos existentes não reversíveis) do documento Estudo_Itajaí_Secao_D_Operacional (páginas 14 e 15). Contudo, examinando-se o estudo, não foi possível identificar a data-base dos valores considerados nem a forma de atualização. Sendo assim, pede-se que (1) seja esclarecida qual a data-base do valor de R\$44.402.931,21 atribuído e que (2) seja definido que a atualização do montante deverá ser feita pelo WACC regulatório somado ao índice de correção a ser aplicado no momento do pagamento. | Agradecemos a contribuição e informamos que a data-base considerada para equipamentos não reversíveis indenizáveis foi de janeiro de 2021, a mesma data-base do estudo, não sendo necessário atualização de valores. Vale destacar que em virtude de contribuições realizadas no âmbito da audiência pública, o estudo de viabilidade será atualizado para data-base de 2022. A atualização será publicada pós-audiência, utilizando os Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (Máquinas e Equipamentos). |

| | | | | |
|-----|------------------|--|---|--|
| 136 | Minuta de Edital | 6.2.3. Comprovante de pagamento à atual arrendatária do valor de R\$ 44.402.931,21 (quarenta e quatro milhões, quatrocentos e dois mil, novecentos e trinta e um reais e vinte e um centavos), a título de indenização para compra dos equipamentos não reversíveis listados no Anexo 8 da minuta do Contrato de Concessão, tendo em vista a necessidade | O item 6.2.3 da minuta de edital estabelece que a adjudicatária (e futura concessionária) deverá pagar à arrendatária APM Terminals o valor de R\$ 44.402.931,21 a título de indenização pela aquisição dos equipamentos listados no Anexo 8 da minuta do contrato de concessão como Ativos existente a serem indenizados. Além de ser necessário especificar quais os valores individualizados de cada um (o que é objeto de outra contribuição encaminhada), o fato é que os bens considerados no dispositivo não são bens reversíveis no contexto do contrato da atual arrendatária, conforme regras editalícias da época. Isso significa que a titular desses bens tem liberdade para aliená-los antes da licitação destinada à concessão do porto. Além disso, é possível também que certos bens não existam mais quando da assunção da operação do porto pela concessionária devido ao seu desgaste natural ou por conta de outros fatores externos. Outro fator relevante é que a atual arrendatária jamais foi chamada para discutir o valor previsto na minuta de edital nem para tratar da alienação de bens à futura concessionária. Diante desses fatores, pede-se que seja esclarecido que, se algum bem não compuser mais o patrimônio da atual arrendatária ou não existir mais no momento do pagamento do valor mencionado no item 6.2.3, os valores específicos atribuídos a eles serão excluídos do montante a ser pago à atual arrendatária. | Agradecemos a contribuição. Primeiramente, será verificada a necessidade de alteração do item 6.2.3 da minuta de edital, de modo a indicar que o depósito deverá ser feito em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada a indenização para compra dos equipamentos não reversíveis. Desse modo, o valor a ser pago não será alterado em virtude de eventual contestação por parte da anterior arrendatária. Caso a indenização efetivamente devida à anterior arrendatária seja diferente do previsto, o poder concedente arcará com esse risco, e não a Concessionária. Ressalta-se que o valor a ser pago nos termos do item 6.2.3 foi considerado no fluxo de caixa da concessão. Sobre a aquisição dos bens, o poder concedente tem a prerrogativa de exercer o direito de preferência na aquisição dos bens móveis não reversíveis do arrendamento, nos termos da Cláusula 40ª, item 4, do Contrato de Arrendamento 30/01. |
| 137 | Minuta de Edital | 6.2.3. Comprovante de pagamento à atual arrendatária do valor de R\$ 44.402.931,21 (quarenta e quatro milhões, quatrocentos e dois mil, novecentos e trinta e um reais e vinte e um centavos), a título de indenização para compra dos equipamentos não reversíveis listados no Anexo 8 da minuta do Contrato de Concessão, tendo em vista a necessidade | O item 6.2.3 da minuta de edital estabelece que a adjudicatária (e futura concessionária) deverá pagar à atual arrendatária o valor de R\$ 44.402.931,21 a título de indenização pela aquisição dos equipamentos listados no Anexo 8 da minuta do contrato de concessão como Ativos existente a serem indenizados. Contudo, há outros equipamentos não reversíveis que não estão na lista de ativos a serem indenizados, mas que podem ser fundamentais para uma transição adequada das operações (e posterior início das operações pela futura concessionária). Desse modo, para evitar dúvidas futuras a respeito da composição dos bens, sugere-se que a atual arrendatária seja consultada para listar exatamente quais bens estão fora da lista dos Ativos existente a serem indenizados, Anexo 8 do Contrato, mas podem ser considerados essenciais, de modo que a lista em questão possa eventualmente ser ajustada. | Agradecemos a contribuição e informamos que foi avaliada a lista integral dos ativos do atual arrendatário, contudo foram considerados para indenização apenas os ativos primordiais para resguardar a continuidade operacional do terminal. A aquisição dos equipamentos de fácil substituição foi considerada na primeira fase de investimentos listados no Capex, Seção C, engenharia páginas 69 e 70. |
| 138 | Minuta de Edital | 6.2.4. Comprovante de depósito no valor de R\$ 133.544.205,74 (cento e trinta e três milhões, quinhentos e quarenta e quatro mil, duzentos e quatro centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada a indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária responsável pelas operações no Porto | Guilherme Jakymiu Furtado, brasileiro, com CPF nº 061.798.899-45, cidadão itajaiense em pleno gozo dos seus direitos políticos, por intermédio deste canal de comunicação, em vista à Deliberação-DG nº 64/2022 / ANTAQ que se refere à Consulta Pública nº 05/2022, vem, respeitosamente perante esta agência reguladora federal, expor e requerer o seguinte: 1. A minuta do Edital de Concessão do porto organizado de Itajaí, prevê em seu Capítulo VI - "Obrigações prévias à celebração do contrato", no item 6.2.4, que a futura concessionária, adjudicatária do leilão realizado, deverá, no prazo de 45 dias a contar da publicação do ato de homologação e adjudicação do leilão, promover o depósito de R\$ 133.544.205,74 (cento e trinta e três milhões, quinhentos e quatro mil, duzentos e cinco reais e setenta e quatro centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, para fins de ressarcimento da anterior arrendatária "responsável pelas operações no Porto Organizado", de que trata na Resolução ANTAQ nº 7.828, de 19 de junho de 2020, corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro de 2021. 2. Pelo que se infere do aludido edital de concessão, tal obrigação pecuniária não integrará o valor da outorga apresentado pela proponente por ocasião da análise das propostas econômicas do leilão público; ou seja, trata-se de uma obrigação extra (além da proposta econômica ofertada) ao licitante que desejar investir no Porto de Itajaí. 3. Não obstante o edital tenha se referido à anterior arrendatária como a responsável pelas operações no Porto Organizado de Itajaí, em realidade, a APM Terminals Itajaí S.A, por intermédio do Contrato nº 030/2001 firmado com a Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia municipal que exerce/exercia a função de autoridade portuária, arrenda - apenas parcialmente - as instalações afetas às operações portuárias do Porto de Itajaí. 4. O aludido crédito derivou do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA de titularidade da empresa APM TERMINALS ITAJAÍ S/A, que apontou o suposto desequilíbrio do Contrato nº 030/2001 e fora aprovado pela Resolução nº 5678-ANTAQ, após o a tramitação do processo administrativo SEI-ANTAQ nº 00045.000569/2014-62. O referido processo administrativo é classificado como sigiloso por esta agência reguladora federal, não estando disponível para consulta pública. 5. A Constituição Federal de 1988 outorgou a fiscalização e o controle do patrimônio público também à sociedade. A fim de fiscalizar o avertado ato que irá onerar os futuros investidores ao Porto localizado no município em que resido, com fulcro na lei nº 12.527/2011, Lei de Acesso a Informações, em 10/04/2022 este cidadão requereu acesso ao citado processo administrativo por intermédio da plataforma Fala.Br, da Controladoria Geral da União - CGU, pedido de acesso à informação nº 50001.019757/2022-59. A ANTAQ, contudo, em 12/04/2022, negou o acesso ao referido processo administrativo. 6. Isto posto, considerando os limites propostos para esta consulta pública, que é de obter "contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame", este cidadão sugere que a ANTAQ esclareça: a) Se a empresa APM Terminals Itajaí S.A, sua controladora, a estrangeira MAERSK ou outra eventual empresa por ela controlada, poderão participar do leilão do Porto de Itajaí (de forma independente ou integrando um consórcio de empresas); b) Na hipótese da possibilidade de suas participações, se tal obrigação do futuro adjudicatário, de pagar de forma antecipada e à vista o importe de R\$ 133.544.205,74 à APM Terminals Itajaí S.A, que corresponde a pouco mais de 20% do valor mínimo para a Outorga (R\$ 603.064.867,68), poderá, de alguma forma, favorecê-la em detrimento dos demais participantes do certame. c) Se o estudo que verificou o suposto desequilíbrio contratual, aprovado pela ANTAQ por intermédio da Resolução ANTAQ nº 5678, considerou que a remuneração do ente público contratante (Superintendência do Porto de Itajaí) também era variável, sendo auferida de acordo com a movimentação operacional do particular arrendatário. Este cidadão não questiona, neste ato, a eficácia, probidade e responsabilidade da ANTAQ para com a prática dos seus atos na sua atividade-fim, mas se obriga a fazer tais sugestões de esclarecimento nesta consulta pública, ante a recusa de acesso à informações em documento que diz respeito ao erário público, também sujeito à controle popular. Na expectativa do deferimento dos seus pleitos, aproveita o ensejo para desejar sucesso à esta agência reguladora federal, neste importante leilão para o setor portuário do País. Respeitosamente, Guilherme Jakymiu Furtado | Agradecemos a contribuição. Primeiramente, vale ressaltar que o valor a ser pago nos termos do item 6.2.4, relativo a indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária responsável pelas operações no Porto Organizado, foi considerado no fluxo de caixa da concessão. Informamos também que não há vedação específica para participação da empresa APM Terminals, além daquelas já constantes na minuta de edital. O valor a ser pago à anterior arrendatária será resultado de análise da Agência Reguladora, desse modo, a forma de pagamento, se diretamente pelo poder público ou se por meio de valores depositados pela futura Concessionária, não trará vantagens ilícitas à anterior arrendatária. Por fim, os critérios de cálculo do processo de desequilíbrio mencionado extrapolam o objeto do presente leilão e, portanto, não serão objeto de análise específica em resposta às contribuições da consulta pública. |

| | | | | |
|-----|------------------|--|---|---|
| 139 | Minuta de Edital | 6.2.6. comprovante de subscrição e integralização, em moeda corrente nacional, do capital social inicial mínimo exigido no Contrato de Concessão; | Nos termos dos itens 14.9 e 14.9.1 do Contrato de Concessão, 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, R\$ 555.875.093,69, vedada, em qualquer hipótese, a sua redução sem a prévia e expressa autorização da ANTAQ. De acordo com os itens 6.1, 6.2 e 6.2.6 do Edital, a Adjudicatária deve, no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias a contar da publicação do ato de homologação e adjudicação do leilão, apresentar ao Poder Concedente comprovante de subscrição e integralização do capital social mínimo exigido no Contrato de Concessão. A referida exigência, contudo, especialmente somada a todas as exigências financeiras a que se sujeitará a Concessionária para execução do objeto do Edital, a exemplo do pagamento pelo valor da outorga e da necessidade de manutenção da garantia de execução contratual durante todo o período da concessão, incluindo os dois anos subsequentes ao término da concessão, é demasiado excessiva, onerando-a desarrazadamente e comprometendo recursos que seriam melhor aproveitados para execução do contrato de concessão. Sugere-se, assim, a exclusão da exigência de subscrição e integralização do capital social neste valor. Com efeito, a exclusão da exigência tornaria mais atrativa a participação no leilão, aumentando, como consequência, o grau de competitividade do processo licitatório. A Concessionária possui outras formas de contribuir para a capitalização da sociedade, por meio, por exemplo, de empréstimos ou garantias societárias. Seria recomendável, nessa linha, a exclusão da obrigação de manutenção do capital social subscrito e integralizado, permitindo outras formas de capitalização da sociedade, de forma a possibilitar que um número maior de proponentes participe do leilão. Caso assim não se considere, cabe, ao menos, a modulação da exigência, para que a integralização do capital se dê nos prazos para tanto admitidos na legislação societária e ainda admissibilidade de qualquer forma de aporte de capital admitida em lei. Tal sugestão, inclusive, alinha-se com o entendimento da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME), que, no âmbito da Audiência Pública nº 16/2019 relativa ao Leilão do Porto de Aratu-Candeias/Bahia, se posicionou no sentido de que se avalie exigir, como requisito para assinatura do contrato, a integralização de uma parcela do capital social mínimo exigido, com a posterior complementação do valor restante em prazo razoável a ser definido pela agência. | Agradecemos a contribuição. Informamos que a exigência de integralização do capital social mínimo será reanalisada. Verificaremos a possibilidade de se exigir a integralização de uma parcela do capital social mínimo, com a posterior complementação do valor restante. |
| 140 | Minuta de Edital | 6.2.8. certidão hábil a comprovar a adimplência perante à SPI e à ANTAQ, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas ou possuam controlador comum com a Adjudicatária; | Sugere-se especificar qual a certidão hábil para atendimento ao item 6.2.8 do Edital. Sugere-se, ademais, afastar a extensão desta exigência às controladoras, controladas e coligadas ou que possuam controlador comum com a Adjudicatária, bastando a comprovação da adimplência em relação à si própria. Isto porque, nos termos do artigo 5º, XLV, da Constituição Federal, nenhuma pena passará da pessoa do condenado, ou seja, a pena imposta a determinada pessoa não pode surtir efeitos sobre outra pessoa. A exigência de comprovação de adimplência em relação às controladas, controladoras e coligadas da Adjudicatária extrapola a parte que participa na licitação, que acaba por sofrer as consequências da inadimplência de outras, o que é vedado pela Constituição Federal. | Agradecemos a contribuição. A certidão de adimplência é documento expedido pela ANTAQ rotineiramente. Não há necessidade de especificar o documento. Como dispõe o normativo que trata da transferência de titularidade de contratos regulados pela ANTAQ, a adimplência deve alcançar as pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas, Coligadas ou possuam controlador comum com a Adjudicatária. |
| 141 | Minuta de Edital | 9.2. A Comissão de Licitação terá a prerrogativa de alterar as datas mencionadas ao longo do presente Edital e no cronograma abaixo. | Tendo em vista a variedade de contribuições realizadas, bem como a necessidade de alteração de pontos essenciais à sustentabilidade econômico-financeira do projeto, conclui-se que é fundamental que a divulgação dos documentos definitivos do leilão seja realizada em tempo hábil e razoável para a análise das novas condições propostas, bem como da viabilidade da modelagem final e interesse dos eventuais participantes do certame. Destaca-se que a melhor prática do mercado portuário, pautada no princípio da razoabilidade e da garantia de dos prazos adequados para a elaboração de propostas que tragam efetiva segurança e competitividade ao certame, demanda um intervalo mínimo de 45 dias entre a divulgação dos documentos definitivos e a realização do leilão. Tal afirmativa se faz necessária uma vez que, em contraposição às melhores práticas de mercado, precedente recente revelou a concessão de prazos demasiadamente curtos para a análise da documentação definitiva divulgada para leilão portuário. Faz-se referência, por exemplo, do que ocorreu no leilão de STS11, em que foi conferido aos proponentes interessados prazo exíguo de tão somente 22 (vinte e dois) dias entre a divulgação da documentação e a data de entrega dos envelopes, intervalo irrazoável para a análise do modelo final e elaboração das propostas. Tal prática pode ser prejudicial ao interesse público e à iniciativa privada, na medida em que poderá se tornar um obstáculo para que haja maior taxa de participação e, por conseguinte, maior concorrência no leilão. Dito isso, reforça-se que, diante das volumosas e relevantes contribuições realizadas no âmbito da presente Audiência Pública, e da premente necessidade de alterações estruturais da documentação do leilão, com vistas à viabilização do projeto, resta clara a necessidade de que seja assegurado um prazo mínimo razoável condizente à complexidade dos documentos e análises a serem enfrentadas para a participação do leilão. Assim, vislumbrando um leilão vantajoso tanto para a iniciativa privada, quanto para o interesse público, e, principalmente, tendo-se em vista as melhores práticas do mercado portuário no que tange a realização de leilões dessa relevância, sugere-se que seja estabelecido o prazo de 100 (cem) dias corridos entre a divulgação da documentação oficial e a realização do certame. | Agradecemos a contribuição e informamos que o prazo entre a divulgação do edital e a realização do leilão são definidos pelo Poder Concedente no momento da abertura do edital. |
| 142 | Minuta de Edital | 9.2. A Comissão de Licitação terá a prerrogativa de alterar as datas mencionadas ao longo do presente Edital e no cronograma abaixo. | Tendo em vista a variedade de contribuições realizadas, bem como a necessidade de alteração de pontos essenciais à sustentabilidade econômico-financeira do projeto, conclui-se que é fundamental que a divulgação dos documentos definitivos do leilão seja realizada em tempo hábil e razoável para a análise das novas condições propostas, bem como da viabilidade da modelagem final e interesse dos eventuais participantes do certame. Destaca-se que a melhor prática do mercado portuário, pautada no princípio da razoabilidade e da garantia de dos prazos adequados para a elaboração de propostas que tragam efetiva segurança e competitividade ao certame, demanda um intervalo mínimo de 45 dias entre a divulgação dos documentos definitivos e a realização do leilão. Tal afirmativa se faz necessária uma vez que, em contraposição às melhores práticas de mercado, precedente recente revelou a concessão de prazos demasiadamente curtos para a análise da documentação definitiva divulgada para leilão portuário. Faz-se referência, por exemplo, do que ocorreu no leilão de STS11, em que foi conferido aos proponentes interessados prazo exíguo de tão somente 22 (vinte e dois) dias entre a divulgação da documentação e a data de entrega dos envelopes, intervalo irrazoável para a análise do modelo final e elaboração das propostas. Tal prática pode ser prejudicial ao interesse público e à iniciativa privada, na medida em que poderá se tornar um obstáculo para que haja maior taxa de participação e, por conseguinte, maior concorrência no leilão. Dito isso, reforça-se que, diante das volumosas e relevantes contribuições realizadas no âmbito da presente Audiência Pública, e da premente necessidade de alterações estruturais da documentação do leilão, com vistas à viabilização do projeto, resta clara a necessidade de que seja assegurado um prazo mínimo razoável condizente à complexidade dos documentos e análises a serem enfrentadas para a participação do leilão. Assim, vislumbrando um leilão vantajoso tanto para a iniciativa privada, quanto para o interesse público, e, principalmente, tendo-se em vista as melhores práticas do mercado portuário no que tange a realização de leilões dessa relevância, sugere-se que seja estabelecido o prazo de 100 (cem) dias corridos entre a divulgação da documentação oficial e a realização do certame. | Agradecemos a contribuição e informamos que o prazo entre a divulgação do edital e a realização do leilão são definidos pelo Poder Concedente no momento da abertura do edital. |
| 143 | Minuta de Edital | 10.1. A Proponente ou Adjudicatária que, convocada no prazo de validade de sua Proposta Econômica, deixar de cumprir as condições prévias para assinatura do Contrato de Concessão; não assinar o Contrato de Concessão; deixar de entregar documentação exigida neste Edital; apresentar documentação falsa; ensejar o retardamento da licitação; não | Sugere-se esclarecer que a aplicação de penalidades será precedida da oitiva da Proponente ou Adjudicatária, em regular processo administrativo, respeitando-se o devido processo legal, conforme segue: 10.4. A aplicação das penalidades previstas neste Capítulo será precedida do regular processo administrativo, respeitando-se o devido processo legal e as garantias à ampla defesa e ao contraditório. Ademais, a aplicação de penalidades deverá seguir os princípios norteadores do direito sancionador administrativo, especialmente no que se refere aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade entre a falta do concessionário e a sanção aplicada. Tratando-se da aplicação da sanção de multa no valor máximo previsto, é descabida a aplicação de qualquer outra penalidade conjuntamente por violação a tais princípios. | Agradecemos a contribuição. O direito a ampla defesa e contraditório já está assegurado na redação do presente capítulo. A aplicação de sanções, se for o caso, obedece rito processual administrativo próprio, não cabendo arbitrariedades. |

| | | | | |
|-----|--------------------|----------------------------------|---|--|
| 144 | Minuta de Edital | CAPÍTULO XI - DISPOSIÇÕES FINAIS | Por tudo isso, a ABTP considera que: O processo de desestatização do Porto de Itajaí é deveras complexo e ainda não está maduro o suficiente para esse tipo de debate, merecendo passar por um debate mais longo com o setor produtivo, incluindo uma série de oportunidades de audiências públicas com o devido tempo para aprofundamento da documentação; O Porto de Itajaí oferece um contexto tão complexo que merece ser desestatizado a partir de modelagens já experimentadas à realidade nacional e com a garantia de que os ajustes promovidos pelas autoridades serão suficientes, em realidades menos complexas, para afastar os temores de exercício de poder abusivo pela autoridade monopolista privada, como ocorreu na Austrália; No caso específico das empresas que exploram terminais, ainda remanesçam diversas incertezas, notadamente referente à possibilidade de conflito de interesses com sócias. Por isso, sugere-se veto pontual e necessário à participação de empresas armadoras e de exploradores de instalações portuárias cujo capital social tenha participação de empresas armadoras, ainda que em proporção minoritária, individualmente ou em consócio. Ainda, necessária que haja aprimoramento nas regras de habilitação técnica incluídas na modelagem, especialmente nos casos de participação em Consórcio, garantindo que a futura concessionária efetivamente aplique experiências e conhecimentos técnicos adquiridos no mercado, efetivamente agregando para o desenvolvimento do complexo portuário de Itajaí e região. Pede-se 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. | A presente contribuição propõe conclusões distintas daquelas alcançadas na "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021. Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica. |
| 145 | Minuta de Contrato | 1. Disposições Iniciais | A minuta do Contrato precisa estabelecer de forma mais clara e transparente a matriz de riscos associada à sua execução. É necessário criar mecanismos para não haver margem para renegociação futura com fundamento em premissa cuja responsabilidade esteja expressamente alocada ao futuro Concessionário. | Agradecemos a contribuição. A matriz de riscos da concessão está indicada expressamente na Cláusula 19 da minuta de contrato. O dispositivo trata de diversas situações que, caso ocorram, têm o potencial de causar impactos na concessão, e também especifica os casos que implicam ou não responsabilidade da Concessionária. Desse modo, entendemos que eventual aperfeiçoamento da matriz de riscos demanda contribuição específica, com propostas concretas sobre a alocação de riscos já estabelecida. |
| 146 | Minuta de Contrato | 1. Disposições Iniciais | Sendo assim, diante desses registros, requerendo a inclusão destas no processo administrativo da Audiência Pública N. 05/2022, é entendimento que o Projeto não está maduro e apto à submissão em pelo modo aquaviário pelo Ferry Boat, sendo que a sua constância de vários horários, influencia diretamente no tráfego marítimo do canal, que cerceia o movimento do Complexo Portuário. A utilização de meios modernos e tecnológicos para implementar no melhoramento desta travessia, deve ficar sob a tutela da Concessionária, justamente discorrendo, como operacionalizar instrumentos organizacionais para que a travessia se dê de forma rápida, segura, e atualizada, impedindo que exista concorrência com o tráfego marítimo. Ao passo, que o descontrole gerencial das atividades marítimas do Complexo Portuário em confluência com as atividades do Ferry Boat de sobremaneira, vem asseverando em impacto no tráfego dos navios, ensejando, o aumento de custos, ocasionando em determinados casos, a desconexão de horários e a insegurança da respectiva rota, gerando impactos nas questões de segurança, colocando em risco os usuários e de sobremaneira, obstaculizando as atividades portuárias, retirando, a capacidade de satisfatoriedade de celeridade, os quais são atributos do Complexo Portuário. Assim, a exigência de melhorias e implementações de estruturas do Ferry Boat no Complexo Portuário deverá ser acompanhada diretamente pela Concessionária. Contribuição - Minuta do Contrato 14.7 Com relação à adequada gestão do Porto | Agradecemos a contribuição e esclarecemos que para a desestatização do Porto de Itajaí foi escolhido o modelo mais vantajoso para a sociedade em geral, tanto para o lado público quanto para o lado privado. Ressalta-se também que a modelagem tentou ao máximo respeitar as particularidades desse porto e garantir uma cidade próspera pelas próximas décadas. |
| 147 | Minuta de Contrato | 1. Disposições Iniciais | DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ CONTRIBUIÇÕES - AUDIÊNCIA PÚBLICA 1 - FERRY BOAT A ligação entre os municípios de Navegante e Itajaí, pela parte central das cidades, dá-se exclusivamente pelo modo aquaviário pelo Ferry Boat, sendo que a sua constância de vários horários, influencia diretamente no tráfego marítimo do canal, que cerceia o movimento do Complexo Portuário. A utilização de meios modernos e tecnológicos para implementar no melhoramento desta travessia, deve ficar sob a tutela da Concessionária, justamente discorrendo, como operacionalizar instrumentos organizacionais para que a travessia se dê de forma rápida, segura, e atualizada, impedindo que exista concorrência com o tráfego marítimo. Ao passo, que o descontrole gerencial das atividades marítimas do Complexo Portuário em confluência com as atividades do Ferry Boat de sobremaneira, vem asseverando em impacto no tráfego dos navios, ensejando, o aumento de custos, ocasionando em determinados casos, a desconexão de horários e a insegurança da respectiva rota, gerando impactos nas questões de segurança, colocando em risco os usuários e de sobremaneira, obstaculizando as atividades portuárias, retirando, a capacidade de satisfatoriedade de celeridade, os quais são atributos do Complexo Portuário. Assim, a exigência de melhorias e implementações de estruturas do Ferry Boat no Complexo Portuário deverá ser acompanhada diretamente pela Concessionária. Contribuição - Minuta do Contrato 14.7 Com relação à adequada gestão do Porto | O Vessel Traffic Service (VTS), também denominado Serviço de Tráfego de Embarcações, é um auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de prover monitorização ativa do tráfego aquaviário. Conforme pode-se verificar no Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária, a futura concessionária terá obrigações de implantação e operação do VTS e, com isso, espera-se a ampliação da segurança da vida humana no mar, da segurança da navegação e da proteção do meio ambiente nas áreas com intensa movimentação de embarcações ou risco de acidentes de grandes proporções. |
| 148 | Minuta de Contrato | 1. Disposições Iniciais | 2 - CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA A questão de apreço, permeia que o Complexo Portuário não pertence somente ao Município de Itajaí, o qual, também, deveria ab initio ter de forma equitativa integrantes do Município de Navegantes. Porém, ao contrário, a composição atual do Conselho de Autoridade Portuária, possui em grande parte de seus integrantes, representantes de Itajaí. Urge ressaltar, que o Complexo Portuário também pertence ao Município de Navegantes, e desta feita, a participação do Município de Navegantes de forma paritária, também perfaz-se de um direito, inerente a gestão do Complexo Portuário, devido, justamente por possuir a empresa Portonave. A configuração atual do Conselho de Autoridade Portuária gera desproporcionalidade e disparidade, influenciando diretamente nas atividades de tráfego do canal, ocasionando o desequilíbrio de relação, prejudicando o desenvolvimento equitativo do Complexo Portuário, e precipuamente do Município de Navegantes, frente a desproporcionalidade na composição, que atualmente possui em sua grande parte, empresas e entidade de Itajaí. Desta feita, a participação com mais assentos pelo Município de Navegantes no Conselho de Autoridade Portuária, se traduz inclusive de um regramento do art. 37 do Decreto nº 8.033/2013, o qual, atualmente dispare e desproporcional, devendo ser corrigido, para que obrigatoriamente também deva integrar membros do Poder Público de Navegantes, de sua Classe Empresarial, conjuntamente com cadeiras para representantes dos operadores marítimos, usuários, e de arrendamento de instalações portuárias. A modelagem de composição atual, privilegia o Porto de Itajaí, o qual, não é uno, dentro do Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu. A adequação e correção da composição, de modo a satisfazer e corrigir as distorções de gestão e composição, consequentemente fortalecerá todo o Complexo Portuário, beneficiando de forma coesa, ambos os Municípios de Navegantes e Itajaí. Contribuição - Minuta do Contrato 14.6.3 Prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão De Obra; 14.6.3.1 Deverá ser assegurada a participação de representantes dos Municípios de Itajaí e Navegantes no Conselho de Autoridade Portuária, nos termos do Decreto 8.033/2013, os quais deverão ser revezados entre membros titulares e suplentes; | Agradecemos a contribuição e informamos que será avaliada a possibilidade inclusão da redação na forma apresentada na contribuição. |
| 149 | Minuta de Contrato | 1. Disposições Iniciais | A cl. 24 da Minuta de Contrato prevê as possibilidades e as regras de revisão extraordinária, com o objetivo de recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, a fim de compensar perdas e ganhos pelos eventos da subcl. 19.2, que geram alterações relevantes de custos e receitas. Para isso, prevê que é alteração relevante aquela que impacta a concessão em valor superior a R\$ 8.401.003,22 (oito milhões, quatrocentos e um mil, três reais e vinte e dois centavos) (24.1.1). Esse dispositivo impõe um primeiro questionamento, acerca da fundamentação do valor estipulado como alteração relevante. A cláusula prevê ainda que cabe ao Poder Concedente a prerrogativa de escolher, de forma isolada ou em conjunto, a forma pela qual será implementada a recomposição, incluindo a possibilidade de alteração de tarifas portuárias, alteração do prazo de concessão, alteração das obrigações contratuais da Concessionária, revisão da contribuição variável devida pela Concessionária, realização de novos investimentos ou outra forma acordada entre Poder Concedente e Concessionária. A cl. 20 trata especificamente do equilíbrio econômico-financeiro para prever sua manutenção por meio de Reajuste e Revisão Tarifária, Revisão dos Parâmetros da Concessão, Proposta Apoiada e Revisão Extraordinária. Nesse quadro, sugere-se que a recomposição/manutenção do equilíbrio econômico-financeiro privilegie mecanismos que não acarretem aumento de tarifas, para assegurar que a operação portuária pós-desestatização seja feita a valores eficientes. Para tanto, cabe a aplicação residual de recomposição por aumento de tarifa, no cenário de inaplicabilidade de todos os outros mecanismos. Por essas razões, requer-se a avaliação das propostas a seguir: 20.2.1. O equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será preservado por meio de mecanismos que não ocasionem aumento de cobranças nas tarifas e preços portuários. 24.3. 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 Concessão, privilegiando mecanismos que não ocasionem aumento das cobranças de tarifas e preços portuários: | Agradecemos a contribuição e informamos que a metodologia de cálculo e as justificativas para a definição do impacto relevante encontram-se no item 5.98 da Nota Técnica nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, documento que fora disponibilizado durante a presente audiência pública. Quanto a contribuição, informamos que é prerrogativa do Poder Concedente a escolha do mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e que a avaliação depende de cada caso concreto, de tal forma que a contribuição será indeferida. |
| 150 | Minuta de Contrato | 1. Disposições Iniciais | A ABRATEC entende que a redação da Cl. 9.1.1.4. merece ser revista, de modo a se adequar à legislação vigente, o Decreto nº 8.033/13. O modelo estabeleceu uma restrição antes inexistente quanto à celebração de contratos em prazo superior ao de vigência do contrato de concessão: Observação dos prazos de vigência dos contratos ao prazo da Concessão. Entende-se que esse dispositivo contraria o art. 20, §2º, do Decreto 8.033/13, 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 modelo 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. | Agradecemos a contribuição e informamos que ela será deferida no sentido de prever, no contrato, a ressalva quanto ao art. 21 do decreto 8.033/2013. |
| 151 | Minuta de Contrato | 1. Disposições Iniciais | A cl. 2.1.4 do contrato de concessão prevê a vedação de subconcessão das Atividades mediante contratos celebrados entre a Concessionária e terceiros, que tenham por objeto a exploração das Instalações Portuária. Em que pese cite o instituto da subconcessão (e não da cessão onerosa), é possível interpretar que o modelo veda a exploração de instalações portuárias por terceiros. Entendemos que não é essa a intenção do Poder Público, vez essa interpretação prejudica a concorrência e inviabiliza o sucesso do modelo de desestatização. Ademais, as desestatizações que precederam o modelo do Porto de Itajaí, que serviram de base para a proposta ora analisada, não previam tamanha vedação. A redação da cl. 2.1.4 parece contradizer a cl. 2 da Minuta de Contrato, que faz menção expressa à cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos. O TCU traz os prejuízos de não aumentar a capacidade de movimentação portuária. Sendo assim, a proibição de serem firmados contratos de exploração de área dificulta ainda mais o aumento de capacidade portuária. Isso porque caberia apenas à concessionária fazê-lo. Ou seja, seria limitado o número de agentes que atuam no porto a longo prazo ou até mesmo impor o encerramento desses contratos. Com isso, o país deixará de receber grandes investimentos ao longo do prazo da concessão. Somente à título de exemplo, os arrendamentos das áreas STS11, SUA07, PAR32, acontecido em 30 de março de 2022, tem condão de viabilizar mais de 820 milhões de reais em investimentos. Pelo exposto, vê-se que a redação da cl. 2.1.4. pode trazer interpretação equivocada que, se aplicada, pode prejudicar a competitividade portuária. Visando garantir maior segurança jurídica, competitividade, capacidade e movimentação portuária, sugere-se a seguinte redação para a cl. 2.1.4 do Contrato de Concessão, vedando a subconcessão da atividade-fim de exercer as competências da Autoridade Portuária, detalhadas no modelo: 2.1.4. É vedada a subconcessão das Atividades mediante contratos celebrados entre a Concessionária e terceiros, que tenham por objeto as atribuições legais de administração portuária. | Agradecemos a contribuição. Será verificada a necessidade de alteração da Subcláusula 2.1.4 da minuta de contrato, de modo a incluir o termo "cessão onerosa" entre as vedações de contratos para exploração das instalações portuárias. Sobre o aspecto concorrencial, apesar da Concessionária estar encarregada de realizar toda a operação portuária no Porto, entende-se que não haverá monopólio, tendo em vista a existência de diversos outros terminais na região de influência. Nesse sentido, vale lembrar que o modelo de exploração adotado foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga – contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação. Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado. No caso em análise, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite "o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias". Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo "ambiente condominial" caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|--|---|
| 152 | Minuta de Contrato | 1.1.1.6. Área da Concessão: Corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, exceto as áreas especificadas no Anexo 8, e poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do Porto Organizado; | A Cláusula 1.1.1.6 do Contrato de Concessão inclui a área do Terminal Portuário Braskarne dentro da Área de Concessão do Porto Organizado, a qual deve ser futuramente adquirida pela Concessionária. Nos termos da seção C do Estudo de Engenharia, os valores previstos para a aquisição somam um investimento estimado de R\$ 115.101.231,82, e mais R\$ 25.823.091,47 para adequação da área e armazenamento de contêiner na segunda fase. Conforme consta na cl 3ª da Minuta de Contrato, a Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária. Ocorre que essa área não se encontra disponível ou sob a gestão da SPI, devendo a concessionária adquiri-la posteriormente. Considerando que não há sequer o valor desse empreendimento e que as receitas da Concessionária que vinculam de maneira direta à exploração das áreas também não estão disponíveis, entende-se que faltam informações suficientes para uma elaboração de estimativa de valores fidedigna para os proponentes. Assim, há o risco de causar instabilidade e maior risco para a exploração e aumento generalizado de cobranças. Diante desses riscos, vê-se suas sugestões: (a) negociação prévia do Poder Concedente quanto à compra do terminal através de contrato de opção de compra irrevogável e irretroatável e (b) inclusão da compra da Braskarne como risco do Poder Concedente. Essas medidas buscam gerar maior segurança jurídica, maior garantia e assertividade dos valores propostos no certame e redução dos custos de operação. Nesses termos, a ABRATEC sugere: 1) Incluir da necessidade de negociação prévia do Poder Concedente quanto à compra do terminal através de contrato de opção de compra irrevogável e irretroatável; 2) Incluir no contrato os itens: 19.1. 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: 19.1.44. Atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou investimentos adicionais decorrentes da aquisição e adequação do Terminal Braskarne. 3) Inserção do item que inclui a aquisição e adequação do Terminal da Braskarne nos riscos do Poder Concedente: 20.2.1. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão deve adotar mecanismos que, preferencialmente, não gerem aumento de tarifas portuárias, que é possível apenas mediante demonstração de absoluta impossibilidade de recomposição por outro meio. | Agradecemos a contribuição e informamos que a área da Braskarne será suprimida da área de concessão do Porto de Itajaí. Após reavaliação do sistema operacional do porto, foi identificado que a área em questão reduzirá a capacidade estática do pátio, porém não afetará a capacidade dinâmica do porto, sendo assim passível de adequações para remoção e revisão dos investimentos para equipamentos. A versão revisada do estudo será disponibilizada pós-audiência. |
| 153 | Minuta de Contrato | 1.1.1.6. Área da Concessão: Corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, exceto as áreas especificadas no Anexo 8, e poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do Porto Organizado; | Prezados, Nossos respeitosos cumprimentos e compromissos de auxiliarmos e mobilizarmos o Setor Privado e as Entidades, encaminhamos o documento anexo para que o objeto desse processo com a concessão do Porto Organizado de Itajaí torne-se exitoso e atenda plenamente ao planejado pelo Governo Federal, através do Ministério da Infraestrutura. Associação Empresarial de Itajaí-ACII Gabriela Kelm Presidente Biênio 2022-2023 | Agradecemos a contribuição. Referente a solicitação de dragagem de aprofundamento do canal a montante, compreendendo o trecho entre o terminal da BRASKARNE até o Terminal da TEPORTI e criação de hidrovía, informamos que a formulações de política pública para o setor portuário dependem de diretrizes do Poder Concedente, e a inclusão de obrigações específicas no âmbito da concessão está vinculada à avaliação de viabilidade técnica econômica e ambiental. Quanto ao pleito de que a poligonal do Porto Organizado de Itajaí deva se restringir tão somente a área do cais comercial, de modo a excluir as Áreas não Afetas a Operação da poligonal/porto organizado, informamos que a área da Concessão não corresponde de forma integral a área do Porto Organizado. As áreas, não essenciais a operação, já foram excluídas da área da Concessão conforme descrito no Anexo 8, terrenos da área do porto organizado não integrantes da área de concessão. A contribuição não trouxe indicação de área específica a ser suprimida. |
| 154 | Minuta de Contrato | 1.1.1.6. Área da Concessão: Corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, exceto as áreas especificadas no Anexo 8, e poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do Porto Organizado; | 1.1.1.6 Reiteramos as alegações já apontadas em relação ao edital, agora com referência ao item 1.1.1.6., considerando que nos parece contraditório ao excluir da área de concessão a estação de passageiros atual e delimitar obrigação de construção de nova estação de passageiros, a partir da leitura contextualizada da documentação submetida à Audiência Pública. | A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|--|---|
| 155 | Minuta de Contrato | 1.1.1.6. Área da Concessão: Corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, exceto as áreas especificadas no Anexo 8, e poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do Porto Organizado; | Reiteramos as alegações já apontadas em relação ao edital, agora com referência ao item 1.1.1.6., considerando que nos parece contraditório ao excluir da área de concessão a estação de passageiros atual e delimitar obrigação de construção de nova estação de passageiros, a partir da leitura contextualizada da documentação submetida à Audiência Pública. | A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. |
| 156 | Minuta de Contrato | 1.1.1.77. Teto Tarifário: valor máximo, determinado pela ANTAQ, que poderá ser estabelecidos pela Concessionária para a Tarifa Portuária; | Quanto aos aspectos da regulação tarifária, em síntese, temos as seguintes propostas: a) necessidade de aprovação prévia da ANTAQ quanto às alterações tarifárias; b) comunicação prévia da ANTAQ quanto à alteração de tabela de preços; c) regime de preço-teto para a tabela I, com controle via comunicação prévia ao regulador e homologação do reajuste periódico; d) regime de liberdade de preços para os demais grupos tarifários, com supervisão e monitoramento, incluindo a comunicação prévia e controle incidental da Agência, observada as demais normas regulatórias; e) transição tarifária de pelo menos um ano, envolve toda a tabela tarifária atual; f) a revisão extraordinária do contrato mediante impactos de 5% ou maior no contrato; i) possibilidade da concessionária estender o período de transição tarifária, a pedido; l) incremento nos mecanismos de publicidade de preços e tarifas; e m) sugestão de criação de melhores mecanismos de elaboração da Proposta Apoiada e que não criem dificuldades para o direito das minorias. | Agradecemos a contribuição e informamos o deferimento dos pontos "a", "c", "e", "i" e "l". Quanto ao ponto "b", informamos que as regras de exploração dos serviços portuários encontram-se regradas em regulação própria da ANTAQ. Quanto ao ponto "d", informa-se que o modelo de concessão operacional da infraestrutura abarca a hipótese de avença do preço dentre as partes, resguardada a competência da ANTAQ no caso de abusos. Quanto ao ponto "m", informa-se que os mecanismos de elaboração da Proposta Apoiada serão regulamentados pela ANTAQ posteriormente. Ainda, informa-se o deferimento parcial do item, de tal forma a resguardar a competência da ANTAQ de aprovar a proposta apoiada e resguardar os direitos dos usuários. |
| 157 | Minuta de Contrato | 1.3.1.1. Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária; | Prezados, Nossos respeitosos cumprimentos e compromissos de auxiliarmos e mobilizarmos o Setor Privado e as Entidades, encaminhamos o documento anexo para que o objeto desse processo com a concessão do Porto Organizado de Itajaí torne-se exitoso e atenda plenamente ao planejado pelo Governo Federal, através do Ministério da Infraestrutura. Associação Empresarial de Itajaí-ACII Gabriela Kelm Presidente Biênio 2022-2023 | Agradecemos a contribuição mediante o documento encaminhado. |
| 158 | Minuta de Contrato | 1.3.1.1. Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária; | 3 - REASSENTAMENTO DOS PESCADORES Outro aspecto importante, é a questão atinente aos pescadores artesanais, que vivem as margens do Rio Itajaí, próximo a Baía de Evolução, localizado no Bairro São Pedro em Navegantes. As condições são inadequadas, consequentemente, com a invasão e utilização de áreas da União, em grande maioria das vezes, ocupadas sem qualquer autorização da Superintendência de Patrimônio da União, impossibilitando qualquer tipo de regularização. Assim, a participação da Concessionária na resolução e realocação destes pescadores, urge imprescindível, ao passo, que com o aumento das atividades portuárias e consequentemente do tráfego no canal, com a ampliação da Baía de Evolução, aquela área ocupada irregularmente será utilizada e atingida com as melhorias de trafegabilidade marítimas, urgindo da necessidade irremediável de realocar os pescadores daquela comunidade. Cingindo ao atual quadro, inexistem quaisquer possibilidades de manutenção daquelas famílias no local, primeiro, diante da impossibilidade de ampliação de instrumentos públicos, (praças, ruas), em seguida, áreas ocupadas irregularmente sem qualquer autorização da Superintendência de Patrimônio da União; adstrito a isso, também, em determinados locais há grande grau de vulnerabilidade. Nos levantamentos aerofotogramétricos, percebe-se que a permanência dos pescadores e da população que em sua maioria é de baixa renda, impactará diretamente a médio prazo na ampliação do Complexo Portuário; assim, a identificação e realocação em áreas com condições sociais, adequadas, com todas as condicionantes que ensejem a dignidade humana, e que expressem uma melhoria de vida, passa, também há ser incluída como obrigações da Concessionária, que deverá reassentar os pescadores remanescentes, em toda a área pública de marinha irregularmente ocupada. Contribuição - Anexo 1 do Contrato Na Relação de Investimentos Obrigatórios Mínimos da Concessão, inserir item 1.1.13 Regularização da ocupação de toda a área de marinha e reassentamento | Agradecemos a contribuição. A proposta ora submetida à audiência pública buscou manter aderência às atividades portuárias. A formulação de política pública para o setor portuário é atribuição do Poder Concedente, e a inclusão de obrigações específicas no âmbito da concessão está vinculada à área do porto organizado, ao objeto da concessão e à avaliação de viabilidade técnica econômica e ambiental. |
| 159 | Minuta de Contrato | 1.3.1.1. Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária; | 4 - REVITALIZAÇÃO DO MOLHE NORTE A revitalização e utilização do Molhe Norte se constitui atualmente de um importante acervo turístico e de referência do Município de Navegantes, e conquanto, por muitos anos, encontrando-se abandonado, sem as devidas manutenções e implementações de melhorias. O que vem denegrindo a imagem municipal, denotando um dano paisagístico a imagem local, por tratar-se da localidade mais histórica e de fundação do Município de Navegantes, sendo que aquela estrutura do Molhe Norte está sob a tutela do Complexo Portuário e totalmente abandonada. A Concessionária dentro de suas obrigações, deverá realizar estes investimentos que viabilizem a sua melhoria, pois, atualmente a sua administração está atrelada ao Complexo Portuário, sendo a barreira artificial de acesso ao canal do Rio Itajaí-Açu. E diante do estado pueril em que se encontra o Molhe Norte, está impossibilitando de igual modo, a gestão pelo Município de Navegantes, colocando em risco população e turistas que frequentam o local. De outro modo, a situação de visibilidade do Molhe Norte, também é desleixada, pois, encontra-se atualmente transformada em um canteiro de obras, com de enormes pedras, as quais estão ali depositadas há muitos anos, impedindo a utilização plena do Molhe, tudo em decorrência da instalação da 1ª Fase da Baía de Evolução. As melhorias que se fazem necessárias são urgentes, vez que, está impossibilitando a implementação de equipamentos públicos, como bancos, ajardinamento, equipamentos de segurança, limpeza e iluminação. Diante do nítido abanando de vários anos. Assim, a Concessionária deverá revitalizar o Molhe Norte com infraestrutura de melhorias obrigatórias, para que se resolva a questão com urgência. Contribuição - Minuta de Contrato e Anexo I Na Relação de Investimentos Obrigatórios Mínimos da Concessão, realocar o Investimento 1.2 Readequação do Molhe Norte para realização na Fase 1. Na Relação de Investimentos Obrigatórios Mínimos da Concessão, inserir item 1.1.12 Revitalização do Molhe Norte, para realização na Fase 1. | Agradecemos a contribuição e informamos o deferimento da proposta de inclusão de obrigações específicas quanto à revitalização do molhe norte. Quanto à readequação dessa infraestrutura de abrigo, destaca-se a importância de compatibilizar os prazos máximos com o planejamento da campanha de dragagem de aprofundamento, que, por sua vez, depende de prévias investigações geotécnicas, simulações de manobras e outros estudos detalhados. Os investimentos previstos para a primeira fase (2023-2025) possuem a finalidade de viabilizar o aumento do diâmetro da Baía de Evolução nº 2, gerando ganhos de curto prazo para manobras de navios com LOA 366m. As justificativas para o cronograma proposto estão devidamente descritas na Seção C – Engenharia, sem prejuízo de que os investimentos sejam realizados em prazo anterior ao prazo máximo estabelecido, a critério do Concessionário; bem como eventual alinhamento de interesses de usuários acarrete a formulação de Proposta Apoiada nos termos da cláusula 23 da minuta de contrato. |
| 160 | Minuta de Contrato | 1.3.1.1. Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária; | 5 - LIGAÇÃO POR TUNEL ENTRE OS MUNICIPIOS DE NAVEGANTES E ITAJAÍ Há o desenvolvimento da concepção de construção de um túnel, entre os dois municípios de Navegantes e Itajaí, que encontra-se na fase de elaboração de projeto; essa construção necessária facilitará o tráfego de veículos, e dá-se justamente em virtude da enorme movimentação de caminhões de carga, nas vias municipais que dão acesso ao Complexo Portuário. No patamar que se encontra atualmente, ocasiona diariamente, prolongados e imensos congestionamentos, o que afeta diretamente a questão da mobilidade urbana da cidade de Navegantes. Atualmente, o Complexo Portuário, tem pelas vias municipais um tráfego interminável e diário de caminhões de carga de containers, que sobrepujam diametralmente a segurança de usuários, motoristas e dos moradores do município. Além de danificar a estrutura das vias municipais, devido ao grande tráfego de veículos pesados. Assim, a implantação deste Túnel, de ligação entre as cidades de Navegantes e Itajaí, decorre justamente em função do altíssimo tráfego destes caminhões, que se formam em função exclusiva das atividades do Complexo Portuário; impedindo qualquer tipo de estrutura adequada, que se perfaz na manutenção constante das vias públicas municipais, passarelas para pedestres, ciclovias, calçadas, conjuntamente com a inclusão de outros instrumentos de segurança, tais como sinalização horizontal e vertical; o que está afeto, diretamente a questão da necessária mobilidade urbana, atualmente prejudicada por essa exposição de motivos. Ao nosso ver, a questão da outorga a Concessionária, deverá ser incluída também, a questão da construção do túnel, baseado no projeto encaminhado entre os Municípios de Navegantes e Itajaí, devendo ser incluso no cronograma de concessão; pois, a ampliação do Complexo Portuário obrigatoriamente, ensejará o desenvolvimento de projetos de mobilidade urbana que compactuem na expansão dos serviços do Complexo Portuário. Expendemos que por tratar-se de um dos grandes Complexos Portuários do Brasil, e a junção de ligação entre as cidades de Navegantes e Itajaí, torna-se imprescindível e necessária, a construção do Túnel, como projeto de mobilidade urbana, justamente por abordar uma questão econômica e de nível estratégico comercial ao Brasil. Porquanto, a ligação entre Navegantes e Itajaí, trata-se de ponto inquestionável, para que se imiscua como condição da Concessão para a habilitação no processo de desestatização do Porto de Itajaí. Contribuição - Anexo 1 do Contrato Na Relação de Investimentos Obrigatórios Mínimos da Concessão, inserir item: Que condicione a outorga para concessão da desestatização do Porto de Itajaí, com investimentos para viabilização da construção do Túnel submerso entre Navegantes e Itajaí. | Agradecemos a contribuição e informamos que existe compromisso firmado pela prefeitura de Itajaí, através de recursos do FONPLATA, de investimentos do sistema viário de mobilidade urbana, que contempla a Avenida Porto cidade. A prefeitura de Itajaí realizará investimento municipal para expansão do acesso terrestre ao Porto conforme anunciado em seu sítio eletrônico (https://itajai.sc.gov.br/noticia/27678/rua-do-porto-permitira-expansao-portuaria-e-eliminara-conflitos-no-transito-de-caminhoes#.YoQq-JMKUK). O projeto tem como objetivo eliminar conflitos causados pelo trânsito de caminhões de contêineres na região. Os primeiros passos foram consolidados em outubro de 2021 com a desapropriação, aquisição e demolição de imóveis no espaço que dará lugar à nova rua. Ao ligar as avenidas Marcos Konder, no Centro de Itajaí, e Irineu Bornhausen (Caninana), no São João, a obra vai melhorar a mobilidade urbana, proporcionar segurança e resolver um dos principais gargalos do trânsito. Quanto à proposta de construção de túnel de ligação entre os municípios de Itajaí e Navegantes, informamos que os estudos do túnel estão em fase preliminar e que a proposta ora submetida à audiência pública buscou manter aderência às atividades portuárias. Eventuais obrigações adicionais a serem exercidas pela futura concessionária devem guardar sinergia com as diretrizes do Poder Concedente dentro dos limites de ordem técnica, econômica e ambiental. |
| 161 | Minuta de Contrato | 1.3.1.3. Anexo 3 - Tarifas e Preços; | 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 evitam o abuso da posição dominante que a Concessionária possui. Visando contribuir para a melhoria do modelo de desestatização do Porto de Itajaí, a ABRATEC questiona se o modelo tarifário é suficiente para prevenir abusos e discriminação. O modelo prevê que as cobranças serão livres, exceto a tarifa de infraestrutura de acesso aquaviário (2.1.3, 4.1 c/c 3.1.). O mecanismo de controle é a receita-teto com aplicação de limite de dispersão tarifária (4.2.5). Com base na subcl. 2.5 do Anexo III, é possível ainda realizar cobranças discriminatórias. Nesse quadro, requer-se esclarecimentos com maior detalhamento ou regras de procedimentos que consolidem critérios para balizar a análise de isonomia e adequação de cobranças. | Agradecemos a contribuição e informamos seu deferimento. As regras contratuais acerca da regulação tarifária serão revistas a fim de, dentre outros objetivos, resguardar direitos dos usuários e evitar abusos. Nesse sentido, consigna-se que a regulação tarifária não adotará mais o modelo de receita teto, mas tão somente o de preço teto, trazendo maior controle sobre a regulação tarifária. Além disso, outros dispositivos da regulação tarifária serão revistas a fim de endereçar as preocupações concorrenciais e regulatórias apontadas na contribuição. |

| | | | | |
|-----|--------------------|--|---|--|
| 162 | Minuta de Contrato | 1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso; | Caso não se entenda pela exclusão do Anexo VII, como previamente proposto pela ABRATEC, requer-se avaliação acerca dos ajustes propostos para o 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 transferência (subcl. 1.1 e 1.2). Entretanto, a ABRATEC propõe que se avalie a aplicação do instituto da sub-rogação no lugar da transferência. Propõe-se a sub-rogação como instituto jurídico aplicável, tendo em vista a possibilidade legal de assunção dos Contratos vigentes pela Concessionária, cf. art. 22 do Decreto de Portos. Entende-se que essa assunção de posição contratual pode ser realizada com sub-rogação dos contratos c/c a migração de regime contratual para o direito privado pela retirada de cláusulas exorbitantes previstas no Anexo VII, com objetivo de assegurar mais ainda o respeito aos atos jurídicos perfeitos. 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. Considerando essa jurisprudência, a busca por maior segurança jurídica e o aprimoramento das prováveis e louváveis novas desestatizações. Por essas razões, sugere-se avaliação dos ajustes a seguir: 1.1. O processo de sub-rogação dos Contratos de Uso em vigor na data de assinatura do Contrato de Concessão, indicados no Item III, deverá respeitar: (i) os termos e condições previstos neste Anexo e nos Contratos de Uso; e (ii) a 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 Assunção, a Concessionária notificará os contratados indicados no Item III (Contratados), por meio do envio do respectivo Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência, acerca: (i) da conclusão do processo de concessão do Porto Organizado, realizado por meio do Edital e do Contrato de Concessão; e (ii) 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; 1.2.1. O Instrumento de Notificação será elaborado em conformidade com o Item II e será apresentado aos Contratados mediante notificação extrajudicial. 2.1. O Instrumento de Notificação deverá conter, no mínimo, as seguintes informações: (...) c) Notificação ao Contratado acerca da necessidade de sub-rogação do Contrato de Uso 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. | Agradecemos a contribuição. Primeiramente, é importante destacar que, diferentemente de outras iniciativas de concessão de porto organizado realizadas pelo governo federal, no presente caso não há um conjunto de contratos de arrendamento a serem transferidos e adaptados. Conforme consta no Anexo 7 da minuta de contrato, há um único contrato passível de transferência. Trata-se do Contrato nº 025/2018, cujo objeto é a contratação de empresa especializada para a realização de obras de dragagem de manutenção do acesso aquaviário ao Porto de Itajaí. Vale notar que nem mesmo o contrato da anterior arrendatária consta como passível de transferência, uma vez que este estará encerrado antes do início da vigência da concessão. Desse modo, entendemos que parte das questões apontadas na contribuição perdem a sua finalidade, pois se referem a aspectos relacionados a possíveis conflitos entre contratos de arrendamento e a concessão, o que não é caso. Ademais, vale destacar que o processo de transferência dos contratos de uso foi prevista conforme o disposto no art. 22 do Decreto nº 8.033/13. Nos termos do art. 5º-A da Lei nº 12.815/2013, a Concessionária deverá promover a adaptação do contrato em questão às normas de direito privado. A ausência de acordo para adaptação dos Contratos de Uso importará na aplicação das regras de direito privado por força do disposto no art. 5º-A da Lei nº 12.815/2013, e no art. 22 do Decreto nº 8.033/2013, seguindo válidos tal como originalmente pactuados, excetuando-se as cláusulas exorbitantes, que deixarão de ser válidas e eficazes. |
| 163 | Minuta de Contrato | 1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso; | Caso não se entenda pela exclusão do Anexo VII, como previamente proposto pela ABRATEC, requer-se avaliação acerca dos ajustes propostos para o Anexo VII em sua Cláusula 1, na subcláusula 1.2. Conforme previsto na subcl. 1.1, o processo de transferência/adaptação deve respeitar as prerrogativas da Concessionária em promover a organização e gestão do Porto Organizado. Nesse quadro, questiona-se sobre a (in)adequação desse texto, que acaba por viabilizar a modificação dos contratos vigentes. A retirada desse dispositivo parece ser devida pois, no entendimento da Associação, isso é necessário para remediar conflito entre as condições previstas nos contratos já celebrados e a gestão promovida pela Concessionária. Considerando a dependência dos detentores de contrato de uso em relação à Concessionária, a ABRATEC tem o receio de que essa previsão seja utilizada para impor indevidamente a alteração das cláusulas contratuais, de modo a prejudicar os detentores de contrato de uso. Em acréscimo, conclui-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 ABRATEC entende que reanálise/alteração das condições contratuais, por prerrogativas de gestão/organização contraria as disposições legais de respeito aos contratos/atos jurídicos perfeitos (CF, art. 5º, XXXVI c/c art. 22, § 1º, Decreto nº 8.033). Por fim, visando dar maior segurança jurídica aos contratos já firmados, a ABRATEC entende que as cláusulas exorbitantes devem estar previstas em rol taxativo. Realizar essa alteração impossibilita que a abusos na sub-rogação dos contratos, como já sinalizado. Por isso, requer-se a avaliação da proposta de nova redação a seguir: 1.1. O processo de sub-rogação dos Contratos de Uso em vigor na data de assinatura do Contrato de Concessão, indicados no Item III, deverá respeitar: (i) os termos e condições previstos neste Anexo e nos Contratos de Uso; e (ii) a consequente migração para o regime de direito privado pela exclusão do rol taxativo de cláusulas exorbitantes. | Agradecemos a contribuição. Primeiramente, é importante destacar que, diferentemente de outras iniciativas de concessão de porto organizado realizadas pelo governo federal, no presente caso não há um conjunto de contratos de arrendamento a serem transferidos e adaptados. Conforme consta no Anexo 7 da minuta de contrato, há um único contrato passível de transferência. Trata-se do Contrato nº 025/2018, cujo objeto é a contratação de empresa especializada para a realização de obras de dragagem de manutenção do acesso aquaviário ao Porto de Itajaí. Vale notar que nem mesmo o contrato da anterior arrendatária consta como passível de transferência, uma vez que este estará encerrado antes do início da vigência da concessão. Desse modo, entendemos que parte das questões apontadas na contribuição perdem a sua finalidade, pois se referem a aspectos relacionados a possíveis conflitos entre contratos de arrendamento e a concessão, o que não é caso. Ademais, vale destacar que o processo de transferência dos contratos de uso foi prevista conforme o disposto no art. 22 do Decreto nº 8.033/13. Nos termos do art. 5º-A da Lei nº 12.815/2013, a Concessionária deverá promover a adaptação do contrato em questão às normas de direito privado. A ausência de acordo para adaptação dos Contratos de Uso importará na aplicação das regras de direito privado por força do disposto no art. 5º-A da Lei nº 12.815/2013, e no art. 22 do Decreto nº 8.033/2013, seguindo válidos tal como originalmente pactuados, excetuando-se as cláusulas exorbitantes, que deixarão de ser válidas e eficazes. |
| 164 | Minuta de Contrato | 1.3.1.7. Anexo 7 - Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso; | Caso não se entenda pela exclusão do Anexo VII, como previamente proposto pela ABRATEC, requer-se avaliação acerca dos ajustes propostos para o 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. A Cláusula 1.4. dispõe sobre condições para adaptação. No entanto, entendemos que é necessário avaliar esse modelo. Pela legislação, a assunção da condição de Concessionária não gera, automaticamente, a assunção da posição de Poder Concedente, atualmente detida pelo Ministério da Infraestrutura (MINFRA/SNP). Na visão da Associação, 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). Com vistas a evitar questionamentos de legalidade da sub-rogação, é necessário aprimorar o texto. 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. Por essa razão, propõe-se modificação na 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. No prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da Data de Eficácia, a Concessionária e os Contratados deverão promover a sub-rogação dos Contratos de Uso às normas de direito privado, salvo no caso dos Contratos de Uso que já forem regidos pelo regime de direito privado, podendo ser realizada a adaptação por anuência das duas partes. 1.4.1. A adaptação dos Contratos de Uso, após a sub-rogação do Contrato de Uso e aplicação das regras de direito privado, quando aplicado, 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. A ausência de acordo para adaptação dos Contratos de Uso na forma e no prazo indicados no Item 1.4, quando aplicável, importará na aplicação das regras de direito privado aos Contratos de Uso, por força do disposto no art. 5º-A da Lei Federal n.º 12.815/2013, e no art. 22 do Decreto Federal n.º 8.033/2013, seguindo válidos tal como originalmente pactuados, excetuando-se as cláusulas exorbitantes, que deixarão de ser válidas e eficazes, limitando-se, às cláusulas que versam sobre: (i) extinção unilateral, alteração unilateral e consequente manutenção do equilíbrio econômico-financeiro; e (ii) as penalidades de proibição de contratar com a administração pública e de declaração de inidoneidade. | Agradecemos a contribuição. Primeiramente, é importante destacar que, diferentemente de outras iniciativas de concessão de porto organizado realizadas pelo governo federal, no presente caso não há um conjunto de contratos de arrendamento a serem transferidos e adaptados. Conforme consta no Anexo 7 da minuta de contrato, há um único contrato passível de transferência. Trata-se do Contrato nº 025/2018, cujo objeto é a contratação de empresa especializada para a realização de obras de dragagem de manutenção do acesso aquaviário ao Porto de Itajaí. Vale notar que nem mesmo o contrato da anterior arrendatária consta como passível de transferência, uma vez que este estará encerrado antes do início da vigência da concessão. Desse modo, entendemos que parte das questões apontadas na contribuição perdem a sua finalidade, pois se referem a aspectos relacionados a possíveis conflitos entre contratos de arrendamento e a concessão, o que não é caso. Ademais, vale destacar que o processo de transferência dos contratos de uso foi prevista conforme o disposto no art. 22 do Decreto nº 8.033/13. Nos termos do art. 5º-A da Lei nº 12.815/2013, a Concessionária deverá promover a adaptação do contrato em questão às normas de direito privado. A ausência de acordo para adaptação dos Contratos de Uso importará na aplicação das regras de direito privado por força do disposto no art. 5º-A da Lei nº 12.815/2013, e no art. 22 do Decreto nº 8.033/2013, seguindo válidos tal como originalmente pactuados, excetuando-se as cláusulas exorbitantes, que deixarão de ser válidas e eficazes. |
| 165 | Minuta de Contrato | 1.4.2. Aplicam-se a este Contrato de Concessão as disposições da Lei nº 10.233, de 5/6/2001 (Lei nº 10.233/2001), da Lei nº 12.815, de 5/6/2013 (Lei nº 12.815/2013), da Lei nº 13.334, de 13/9/2016 (Lei nº 13.334/2016), do Decreto nº 8.033, de 27/6/2013 (Decreto nº 8.033/2013), da Instrução Normativa TCU nº 81, de 20/6/2018 (IN TCU nº 81/2018), da Resolução | Sugere-se, para fins de clareza, complementar a relação da legislação constante dos itens 1.4.2 e 1.4.3 do Contrato, de maneira que as normas aplicáveis, inclusive Resoluções, Portarias e Instruções estejam devidamente indicadas em um só lugar facilitando sua observância pelos administrados. | Agradecemos a contribuição. Conforme observado, a legislação e regulação aplicáveis estão indicadas na Subcláusula 1.4.2 da minuta de Contrato. Já outras normas são citadas nos demais dispositivos, conforme o tema abordado. Optou-se por essa forma de organização uma vez que as normas de abrangência geral são citadas na referida Subcláusula e as demais são citadas no contexto em que estão sendo tratadas nos itens correspondentes, o que confere uma organização adequada, pois aproxima a menção às normas aos temas específicos no corpo do Contrato. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|--|--|
| 166 | Minuta de Contrato | 2.1. Este contrato tem por objeto a Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho das funções de Administração do Porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos do Edital, deste Contrato de Concessão e em | No item 2.1 da minuta do contrato, fala que a Concessionária (empresa privada) deverá desempenhar atribuições ADMINISTRAÇÃO DO PORTO e OPERADORA. No entanto, com a desestatização dos portos aos moldes do edital, haverá uma fusão entre duas figuras que a lei cuidou para criar distinção, exatamente para haver o resguardo dos direitos difusos da sociedade. Com a outorga da administração do porto organizado ao seu próprio operador portuário, extinguir-se-á assim a figura da autoridade portuária, e nada distinguirá o porto organizado com o terminal de uso privado, ocorrendo um atropelo à Lei 12.815/13. O artigo 17 da Lei 12.815/13, dentre várias incumbências que atribui à autoridade portuária, vale destacar a de fiscalização de impostos, delimitador de área alfandegária, segurança do tráfego marítimo, fiscalizador da lei etc. Como que tais atribuições serão repassadas a uma empresa privada? Quais garantias que uma empresa privada, que só visa o lucro, atuará como autoridade pública? Entregaremos a uma empresa chinesa, americana, russa ou de qualquer outra nacionalidade a segurança do tráfico marítimo nacional? A lei não permite que a autoridade portuária opere de forma mercantil dentro do porto, salvo algumas exceções, o que a autoridade portuária deve fazer é qualificar a empresa que operará nos terminais. Veja o que diz o artigo 19 da mesma lei: Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. A administração do porto, conforme reza a lei, somente poderá explorar áreas não afetadas às operações. Não há outra interpretação possível a não ser que não pode haver confusão entre a autoridade portuária e o operador portuário. Cada qual deve representar o seu papel, sendo o papel da autoridade portuária diretamente ligada com a segurança e a soberania nacional. Ainda, citamos a Resolução 07/2016, redigida pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil/DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES/AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, que aprovou as normas que regulam a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão da Administração do Porto, no âmbito dos Portos Organizados, informa o que é a área não afetada da qual a autoridade portuária poderá explorar diretamente: Art. 2º Para efeitos desta Norma, consideram-se: III - áreas e instalações portuárias não operacionais: as áreas e instalações localizadas dentro da área do porto organizado e não afetadas às atividades portuárias, compreendidas como aquelas com comprovada inviabilidade econômica ou técnica para a operação portuária ou aquelas destinadas, predominantemente, à realização de atividades culturais, sociais, recreativas, comerciais, industriais ou a outras atividades ligadas à exploração do porto; Ou seja, a autoridade portuária somente poderá operar de forma direta nestas áreas não afetadas às atividades econômicas. Com a privatização aos moldes do que se desenha, haverá uma figura da autoridade portuária (vencedora da licitação) explorando diretamente o porto organizado, valendo como exemplo a hipótese da Superintendência do Porto de Itajaí formalizar contratos comerciais com armadores ou pequenos operadores, para que atraiam navios nos berços públicos, e a própria superintendência opere as mercadorias, algo impensado, mas que ocorrerá após a privatização. Assim, diante dessa proibição legal acerca da fusão da autoridade portuária e do operador portuário, contido na Lei 12.815/13, visando a inibição de ações judiciais contrárias à privatização, requer seja proposto o leilão duplo, um para a autoridade portuária (administração) e outro para o operador, não podendo haver um único arrematante para as duas funções, mesmo que com CNPJ diferentes, mas conhecida e controlados pelo mesmo grupo econômico. Desta forma, como sugestão ao certame, a alteração da redação da Cláusula 2.1., para que se tenha a seguinte redação: 2.1. - Este contrato tem por objeto a Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho das funções de Administradora do Porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, vedada exercer a função de Operadora do Portuária, nos termos do Edital, deste Contrato de Concessão e em seus respectivos Anexos. Conseqüente a alteração sugerida, que se altere as demais disposições que atribuam poder de administração à Concessionária. Em tempos, para poder operacionalizar a sugestão de Concessão somente da Operação, poderá ser feito um leilão duplo, um edital e contrato para a Concessão da Administração do Porto e outro edital e contrato para Operador do Porto. | Não há ilegalidade na proposta ora submetida à audiência pública. No que diz respeito ao modelo de exploração portuária adotado, as razões já foram amplamente debatidas e estão consignadas inclusive na NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão. A seguir cita-se trecho do racional para a adoção do modelo proposto apresentado na referida Nota Técnica: "5.2 O objeto contratual foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí e na modelagem proposta para a sua exploração. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga - contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação. 5.3 Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado: Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger: I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias; II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias. 5.4 Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo "ambiente condominial" caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite "o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias"." |
| 167 | Minuta de Contrato | 2.1. Este contrato tem por objeto a Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho das funções de Administração do Porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos do Edital, deste Contrato de Concessão e em | PROIBIÇÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA EXERCER A FUNÇÃO DE OPERADOR PORTUÁRIO Conforme o objeto de concessão previsto no edital, será privatizada a função de ADMINISTRAÇÃO do porto, ou seja, a sua autoridade portuária, haverá assim uma fusão entre duas figuras que a lei cuidou para criar distinção, para haver o resguardo dos direitos difusos da sociedade. Com a outorga da administração do porto organizado ao seu próprio operador portuário, extinguindo assim a figura da autoridade portuária, nada distinguirá o porto organizado com o terminal de uso privado, ocorrendo um atropelo à Lei 12.815/13. No artigo 17 da lei supra, há previstas as diversas atribuições que a autoridade portuária deve se responsabilizar. Muitas destas obrigações que a autoridade portuária é incumbida tratam de direitos de toda a sociedade, ainda que não diretamente, pois há ali a obrigatoriedade de fiscalização de impostos, delimitação de área alfandegária, segurança do tráfego marítimo, fiscalizador da lei etc. Como que tais atribuições serão repassadas a uma empresa privada? Quais garantias que uma empresa privada, que só visa o lucro atuara como autoridade pública? Entregaremos a uma empresa chinesa, americana, russa ou de qualquer outra nacionalidade a segurança do tráfico marítimo nacional? A lei não permite que a autoridade portuária opere de forma mercantil dentro do porto, salvo algumas exceções, o que a autoridade portuária deve fazer é qualificar a empresa que operará nos terminais. Veja o que diz o artigo 19 da mesma lei: Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. A administração do porto, conforme reza a lei, somente poderá explorar áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de segurança e à soberania nacional. A resolução 07/2016, redigida pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil/DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES/AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, que aprovou as normas que regulam a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão da Administração do Porto, no âmbito dos Portos Organizados, informa o que é a área não afetada da qual a autoridade portuária poderá explorar diretamente: Art. 2º Para efeitos desta Norma, consideram-se: III - áreas e instalações portuárias não operacionais: as áreas e instalações localizadas dentro da área do porto organizado e não afetadas às atividades portuárias, compreendidas como aquelas com comprovada inviabilidade econômica ou técnica para a operação portuária ou aquelas destinadas, predominantemente, à realização de atividades culturais, sociais, recreativas, comerciais, industriais ou a outras atividades ligadas à exploração do porto; Ou seja, a autoridade portuária somente poderá operar de forma direta nestas áreas não afetadas às atividades econômicas. Com a privatização aos moldes do que se desenha, haverá uma figura da autoridade portuária (vencedora da licitação) explorando diretamente o porto organizado, valendo como exemplo a hipótese da Superintendência do Porto de Itajaí formalizar contratos comerciais com armadores ou pequenos operadores, para que atraiam navios nos berços públicos, e a própria superintendência opere as mercadorias, algo impensado, mas que ocorrerá após a privatização. Assim, diante dessa proibição legal acerca da fusão da autoridade portuária e do operador portuário, contido na Lei 12.815/13, visando a inibição de ações judiciais contrárias à privatização, requer seja proposto o leilão duplo, um para a autoridade portuária (administração) e outro para o operador, não podendo haver um único arrematante para as duas funções, mesmo que com CNPJ diferentes, mas conhecida e controlados pelo mesmo grupo econômico. | Não há ilegalidade na proposta ora submetida à audiência pública. No que diz respeito ao modelo de exploração portuária adotado, as razões já foram amplamente debatidas e estão consignadas inclusive na NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão. A seguir cita-se trecho do racional para a adoção do modelo proposto apresentado na referida Nota Técnica: "5.2 O objeto contratual foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí e na modelagem proposta para a sua exploração. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga - contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação. 5.3 Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado: Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger: I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias; II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias. 5.4 Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo "ambiente condominial" caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite "o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias"." |
| 168 | Minuta de Contrato | 2.1.1. A Concessionária deverá desempenhar as atribuições legais de Administração do Porto, previstas na legislação setorial. | O Item 2.1.1.1, informa que dentre as atribuições de administração do porto contempla a gestão do uso da infraestrutura de acesso aquaviário. Com isso, podemos deduzir que o acesso do rio Itajaí-Açu, um bem público, será entregue nas mãos de uma empresa privada, podendo ser ela chinesa, russa, norte coreana etc. Dito isso, é de se recordar do caso recente que ocorreu no Egito, onde o portos-contêineres Ever Given encahou no canal de Suez, e lá ficou encachado dos dias 23 a 29 de março de 2021, provocando um congestionamento de 422 navios, e o tráfego na via só foi normalizado cinco dias após a remoção do porta-contêineres. Conforme informações do ACS, houve prejuízos de 12 a 15 milhões de dólares por dia ao Egito. Como autoridade pública, a ACS (Autoridade do Canal de Suez), empresa estatal e portanto, com todas as prerrogativas que o estado possui, apreendeu a embarcação e os tripulantes, liberando a embarcação apenas em Julho de 2021, ou seja, mais de 3 (três) meses apreendido, e ainda, após o acordo da ACS com a armadora japonesa proprietária da embarcação, a qual se comprometeu a pagar a quantia aproximada de US\$ 550 milhões. Com a entrega da gestão de um bem de tamanha importância tal como o acesso aquaviário de um País à iniciativa privada, empresa que apesar de gozar de algumas características de gestor público, no entanto legalmente não é, faremos as seguintes ponderações: a) Quem será o responsável por aplicação de multa em caso de alguma embarcação causar prejuízo ao Estado? b) A empresa concessionária terá poder de polícia para adotar medidas de apreensão de embarcação no caso causar prejuízo no âmbito civil e não criminal? Apesar dos questionamentos, se sabe que a concessionária não poderá tomar qualquer medida parecida com a tomada pela ACS, pois não possui poder para tanto. Isto pois, poderá a causadora do prejuízo ser uma embarcação de sua propriedade. Assim, sugerimos que seja previsto na minuta do contrato que haverá divisão da administração do porto, dividida entre o concessionário e uma autoridade pública, conforme sugestão apresentada no item 2.1. | No que tange à fiscalização das atividades relacionadas ao acesso aquaviário, importante destacar os termos do art. 51-A da Lei 10.233/2001, que atribui à ANTAQ a competência para fiscalizar as atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados em nome do poder público. Por outro lado, quanto à segurança, destaca-se que a execução de serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras é competência da União, nos termos do inciso XXII do art. 21 da Constituição Federal de 1988. Especificamente quanto à segurança aquaviária, cabe à Marinha do Brasil (MB), na condição de Autoridade Marítima, orientar e fiscalizar o tráfego aquaviário, por meio das suas Capitânicas, Delegacias e Agências distribuídas por todo o Brasil. Em caso de acidentes da navegação, os procedimentos a serem adotados também estão regidos em Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-09), que determina a instauração de inquérito sobre o ocorrido. |
| 169 | Minuta de Contrato | 2.2. A exploração do Porto Organizado terá como objetivo permanente aumentar a competitividade, o desenvolvimento do País e a eficiência na execução dos serviços portuários, observadas a legislação e a regulamentação pertinentes. | No item 2.2 da minuta do contrato, informa que a exploração do Porto Organizado terá como objetivo permanente aumentar a competitividade dentre outros. Pois bem, antes de apresentar uma sugestão para que de fato haja um aumento de competitividade, devemos nos recordar do que vem ocorrendo nos Portos Australianos. Lá, desde o ano de 2011, vem ocorrendo a privatização dos maiores portos australianos que reger-se-ão pelo modelo Livate Landport, neste sistema os governos estaduais australianos detiveram o título de propriedade da terra, e foram concedidos arrendamentos de longo prazo de terras e operações portuárias à uma sociedade holding estatal (é uma empresa que possui como atividade principal, a participação acionária majoritária em uma ou mais empresas. Trata-se de uma empresa que possui a maioria das ações de outras empresas e que detém o controle de sua administração e políticas empresariais) onde outros ativos portuários, responsabilidades e direitos de empresas portuárias foram transferidos para os setores privados por meio da venda de ações. O modelo lá aplicado é o mesmo que se pretende aplicar no porto de Itajaí, criando uma política e monopólio de preços com restrição ao princípio da livre concorrência, devido ao poder de mercado desses consórcios de autoridades portuárias, o que causará uma inibição do poder de fiscalização do poder público, inclusive na fiscalização dos direitos dos trabalhadores, que logicamente serão mitigados. Ainda, na Austrália, um dos fatores que contribuíram para o insucesso da privatização, o que também poderá ocorrer aqui, foi a verticalização e concentração dos armadores, atualmente constituídos por apenas três alianças que dominam o transporte marítimo global (2M, Ocean Alliance e THE Alliance), que exigem investimentos do setor público sem comprometimento de retorno, aumentam de forma desarrazoada as tarifas portuárias, chegando a preços exorbitantes e inalcançáveis aos pequenos operadores. O risco deste monopólio poderá gerar, ao contrário do que prevê o contrato, uma diminuição da livre concorrência. Observamos que os estudos realizados pelo governo federal para a desestatização do Porto de Itajaí foram extraídos de fontes a partir de 2014, e não levaram em consideração as operações em berços públicos antes da enchente de 2008, o que impossibilitou as operações de carga geral em Itajaí por vários anos, sendo que somente agora com as finalizações das obras recentemente (graças ao setor público) vem reiniciando as operações com cargas gerais (celulose, bobina de aço, madeira, automóveis), operações que já vem sendo realizadas nos berços públicos, contrariando a vontade da empresa arrendadora dos outros 2 berços privados, que opera majoritariamente carga conteneurizadas. Agora, o que irá acontecer se uma destas empresa que somente tendem a trabalhar com cargas conteneurizadas vencer o leilão? Serão entregues os 4 berços à iniciativa privada, impossibilitando assim que o porto de Itajaí continue nesta retomada de carga geral. Assim, tendo em vista que o Porto Organizado de Itajaí é composto por 4 berços, sendo eles os berços 3 e 4 formados pela retroarea pública e os berços 1 e 2 compostos pela retroarea arrendada a APM Terminals, ainda conta com o Pier de passageiros, que possui estrutura necessária para receber navios de rotas nacionais e internacionais, dentro da poligonal do Porto Organizado de Itajaí, mas fora da área portuária destinada à movimentação de cargas, apresentamos como sugestão que na Minuta do Contrato conste, com a finalidade de fomentar a competitividade, que seja incluso na Cláusula 14.2 (deveres da Concessionária) o seguinte subitem: 14.2.x - É dever do concessionário operar mais de um tipo de carga dentro do porto organizado. | Agradecemos a contribuição. O modelo de exploração adotado não foi uma réplica de outros modelos estrangeiros, mas sim um modelo individualizado, definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga – contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação. Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado. No caso em análise, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite "o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias". Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo "ambiente condominial" caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. A gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário foi integrada ao objeto da concessão tendo em vista que se trata de uma competência expressamente consignada no art. 18 da Lei nº 12.815/2013. O conceito de Infraestrutura de Acesso Aquaviário foi compatibilizado com a terminologia adotada pela Resolução ANTAQ nº 32/2019. Uma vez que a concessionária será responsável pela gestão e cobrança de tarifa relativa à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, e considerando que fará uso dessa estrutura como operadora portuária, juntamente com seus concorrentes e demais usuários do Porto, buscou-se estabelecer mecanismos para evitar que a concessionária utilizasse a gestão do canal para seus interesses próprios, em detrimento dos demais usuários. Nesse sentido, conforme detalhado nesta nota técnica, foi estabelecida a obrigação de constituição de subsidiária integral com a finalidade de gestão da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, para dar transparência à gestão, bem como foi estabelecida possibilidade de Proposta Apoiada para a proposição de investimentos na Infraestrutura de Acesso Aquaviário. |

| | | | | |
|-----|--------------------|--|---|---|
| 170 | Minuta de Contrato | 2.3. A Administração do Porto deve orientar sua atuação para a racionalização e a otimização do Porto Organizado, garantindo a competição e o tratamento isonômico aos Usuários, notadamente aos tomadores das Atividades, aos autorizatários e aos Operadores Portuários, dentro de seus respectivos segmentos. | A ATP 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 Itajaí. 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 íntegra 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. Por essas razões, a ATP propõe ajustes à Minuta de Contrato: 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, notadamente aos tomadores das Atividades, aos autorizatários e aos Operadores Portuários, dentro de seus respectivos segmentos. | A finalidade da Cláusula 2.3. é transmitir as principais diretrizes que a Administração do Porto deve seguir ao longo da vigência do Contrato de Concessão. Dessas diretrizes, entende-se que a garantia à competição e o tratamento isonômico aos Usuários são as mais relevantes. Embora o respeito aos contratos seja um dos norteadores da atividade da Concessionária no papel de Administração do Porto, eventual inclusão da diretriz do respeito aos contratos na Cláusula 2.3 pode gerar alguma interpretação equivocada em relação a eventuais alterações futuras da poligonal do porto organizado de Itajaí por parte do Poder Concedente, para fins de implementação da política pública setorial, a exemplo da inclusão da área do do terminal portuário Braskarne, proposto na versão de minuta do Contrato de Concessão submetida ao processo de Consulta Pública. Por esse motivo, a contribuição não será acatada. |
| 171 | Minuta de Contrato | 3.1. A Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, exceto as áreas especificadas no Anexo 1. | Mais uma vez se reitera as alegações referentes às áreas de concessão já apontadas em relação ao edital e ao contrato, na medida em que parece contraditório ao excluir da área de concessão a estação de passageiros atual e delimitar obrigação de construção de nova estação de passageiros, a partir da leitura contextualizada da documentação submetida à Audiência Pública. | A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. |
| 172 | Minuta de Contrato | 3.1. A Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, exceto as áreas especificadas no Anexo 1. | Obrigatoriedade da aquisição da área do TUP Braskarne. Resumo: à €C Entende-se que não há razoabilidade na obrigação da aquisição da área do TUP Braskarne, uma vez que a área se encontra fora da poligonal do porto organizado e é uma área que apresenta desgastes estruturais e altos custos de recuperação. à €C O layout e localização do TUP Braskarne não possibilita operações eficientes entre o cais do terminal projetado no Porto Organizado e este trecho do pátio. à €C Outra problemática associada à agregação da área do TUP Braskarne é em relação à estrutura de atracação, por conta do terminal se encontrar em uma área do canal em que a erosão e degradação do leito são maiores, o que aumenta os custos de manutenção, impossibilitando a operação de cais. Argumentação: Na minuta do edital do leilão, consta a obrigação contratual da concessionária em adquirir a área correspondente ao atual TUP Braskarne, terminal que possui 34 mil m2 de área alfandegada. Apesar de ser um terminal existente desde 1990, as operações nos últimos anos foram pouco significativas, não havendo movimentação de cais de cargas containerizadas no terminal desde 2011, a partir de quando manteve-se somente as operações de break bulk e a função de terminal retroalfandegado. De acordo com a Portaria n° 499, de 5 de julho de 2019, do Ministério da Infraestrutura, a área correspondente ao TUP Braskarne não se encontra na poligonal do Porto Organizado de Itajaí e, portanto, não está na área de jurisdição da Autoridade Portuária. A despeito de poder haver alteração do ato administrativo para incluir na poligonal a área do TUP Braskarne, a inclusão da obrigação contratual de aquisição dessa área gera um ambiente de incerteza jurídica, em razão da inexistência de cobertura regulatória da jurisdição da Autoridade Portuária sob a área, e possibilidade de contestação por parte dos proprietários do terminal. Ainda com relação às operações de cais no terminal, observa-se que, nos últimos anos, foram interrompidas em decorrência das dificuldades encontradas para a atracação de navios, devido a localização do terminal em uma região com forte ação de erosão e degradação do leito do canal. Com a utilização da estrutura do terminal em menor volume do que o de um terminal molhado, seu estado atual - no que concerne ao recebimento de navios e altos volumes de carga no pátio de armazenamento - demanda obras de recuperação e readequação, que devem representar um investimento de montante significativo, inclusive como mostrado no estudo de concessão. No que diz respeito especificamente ao pátio do TUP, sua configuração, considerando-se a localização e disposição em relação ao restante da área de pátio projetada para o terminal contido no Porto Organizado, torna-o ineficiente para as operações de armazenamento, o que pode resultar em operações menos eficientes. Portanto, entende-se que: (i) a área não se apresenta como ideal para movimentação de contêineres; (ii) o valor do ativo se mostra excessivamente alto e em realidade apresenta mais riscos ambientais do que eficiências para a operação do porto - não justificando assim seu custo em CAPEX; e (iii) há possibilidade de utilizar melhor esses recursos para outros investimentos no porto que trariam maiores retornos ao Porto de Itajaí. Observados todos os pontos tratados, nota-se que a aquisição do TUP Braskarne, além de apresentar um fator de insegurança jurídica e de não se coadunar com o princípio da razoabilidade, não se mostra produtivo do ponto de vista das operações portuárias futuras que foram delimitadas para o Porto de Itajaí. Portanto, tal obrigação não guarda relação com as finalidades a serem atingidas pelo Contrato de Concessão e suas finalidades, na verdade se mostra como fator gerador de onerosidade excessiva e riscos ambientais. Sugestões: Diante do exposto, sugere-se a exclusão do TUP Braskarne do rol de obrigatorialidades de aquisição por parte da concessionária, seguindo a premissa de substituir a obrigatorialidade de aquisição de áreas ou equipamentos pela manutenção do nível de serviço indicado na licitação. | Agradecemos a contribuição e informamos que a área da Braskarne será suprimida da área de concessão do Porto de Itajaí. Após reavaliação do sistema operacional do porto, foi identificado que a área em questão reduzirá a capacidade estática do pátio, porém não afetará a capacidade dinâmica do porto, sendo assim passível de adequações para remoção e revisão dos investimentos para equipamentos. A versão revisada do estudo será disponibilizada pós-audiência. |
| 173 | Minuta de Contrato | 3.1. A Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, exceto as áreas especificadas no Anexo 1. | Área da Concessão Item 3.1. Mais uma vez se reitera as alegações referentes às áreas de concessão já apontadas em relação ao edital e ao contrato, na medida em que parece contraditório ao excluir da área de concessão a estação de passageiros atual e delimitar obrigação de construção de nova estação de passageiros, a partir da leitura contextualizada da documentação submetida à Audiência Pública. | A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. |

| | | | | |
|-----|--------------------|--|--|---|
| 174 | Minuta de Contrato | 3.1. A Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária. Primeiramente, há de se consignar que acerca deste item, causa estranheza a obrigatoriedade de a futura concessionária ter que adquirir o terminal portuário da Braskarne, tendo em vista que se trata de um TUP, ou seja está fora da poligonal do porto organizado. Essa futura obrigação de compra deste terminal não apresenta quaisquer dados, não informa valores, natureza jurídica que a TUP se regerá. Deixará de ser terminal de uso privado e passará a ser porto organizado? Outrossim, não é esse o foco desta sugestão. O que solicitamos é que pelos mesmos motivos alegados como sugestão do item 2.2, para que se tenha o exercício de maior competitividade de cargas e operadores no porto de Itajaí, diminuindo o monopólio de carga de contêineres, que certamente ocorrerá com essa nova modelagem, requer que seja mantido ao menos 1 dos 4 berços sobre a autoridade pública municipal. Assim, como sugestão, pedimos que seja alterada a redação do item 3.1, passando a ter a seguinte redação: 3.1 A Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado (berços 1, 2 e 3) exclusiva para container, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária exclusiva para carga geral, exceto as áreas especificadas no Anexo 1. Ainda, pedimos a inclusão de informações sobre a forma que se dará a compra do terminal da Braskarne. Em tempos, sobre o mesmo item gostaríamos de apresentar nova sugestão. Como há no próprio Contrato de Concessão a obrigatoriedade da empresa adquirir futuramente a Braskarne, um terminal de uso privado fora da poligonal do Porto Organizado, poderia prever de igual forma a obrigatoriedade de adquirir o terminal de uso privado da Portonave, empresa vizinha ao terminal de Itajaí, que trará grande contribuição ao desenvolvimento da região, almejado com a privatização. Oportuno dizer, que o TUP localizado na cidade de Navegantes ocupa a mesma infraestrutura que o terminal de Itajaí, inclusive sendo beneficiada ao longo dos anos com todos os trabalhos de infraestrutura no canal do rio, na bacia de evolução que são patrocinadas pela atual administração portuária, a SPI. Desta forma, não é necessário grandes estudos para se perceber que a inclusão da Portonave à administração da nova concessionária, no lugar ou até mesmo juntamente com a Braskarne, gerará mais benefícios do que a incorporação do terminal desta última empresa citada. Assim, como sugestão, pedimos a alteração do Item 3.1, para que passe ter a seguinte redação (sem mencionar a sugestão de alteração já apresentada): 3.1 A Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado (berços 1, 2 e 3) exclusiva para container, mais a área do terminal portuário Braskarne e a Portonave a serem futuramente adquiridas pela Concessionária exclusiva para carga geral, exceto as áreas especificadas no Anexo 1. | No item 3.1 da minuta do contrato, informa a Área da Concessão corresponderá à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária. Primeiramente, há de se consignar que acerca deste item, causa estranheza a obrigatoriedade de a futura concessionária ter que adquirir o terminal portuário da Braskarne, tendo em vista que se trata de um TUP, ou seja está fora da poligonal do porto organizado. Essa futura obrigação de compra deste terminal não apresenta quaisquer dados, não informa valores, natureza jurídica que a TUP se regerá. Deixará de ser terminal de uso privado e passará a ser porto organizado? Outrossim, não é esse o foco desta sugestão. O que solicitamos é que pelos mesmos motivos alegados como sugestão do item 2.2, para que se tenha o exercício de maior competitividade de cargas e operadores no porto de Itajaí, diminuindo o monopólio de carga de contêineres, que certamente ocorrerá com essa nova modelagem, requer que seja mantido ao menos 1 dos 4 berços sobre a autoridade pública municipal. Assim, como sugestão, pedimos que seja alterada a redação do item 3.1, passando a ter a seguinte redação: 3.1 A Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado (berços 1, 2 e 3) exclusiva para container, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária exclusiva para carga geral, exceto as áreas especificadas no Anexo 1. Ainda, pedimos a inclusão de informações sobre a forma que se dará a compra do terminal da Braskarne. Em tempos, sobre o mesmo item gostaríamos de apresentar nova sugestão. Como há no próprio Contrato de Concessão a obrigatoriedade da empresa adquirir futuramente a Braskarne, um terminal de uso privado fora da poligonal do Porto Organizado, poderia prever de igual forma a obrigatoriedade de adquirir o terminal de uso privado da Portonave, empresa vizinha ao terminal de Itajaí, que trará grande contribuição ao desenvolvimento da região, almejado com a privatização. Oportuno dizer, que o TUP localizado na cidade de Navegantes ocupa a mesma infraestrutura que o terminal de Itajaí, inclusive sendo beneficiada ao longo dos anos com todos os trabalhos de infraestrutura no canal do rio, na bacia de evolução que são patrocinadas pela atual administração portuária, a SPI. Desta forma, não é necessário grandes estudos para se perceber que a inclusão da Portonave à administração da nova concessionária, no lugar ou até mesmo juntamente com a Braskarne, gerará mais benefícios do que a incorporação do terminal desta última empresa citada. Assim, como sugestão, pedimos a alteração do Item 3.1, para que passe ter a seguinte redação (sem mencionar a sugestão de alteração já apresentada): 3.1 A Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado (berços 1, 2 e 3) exclusiva para container, mais a área do terminal portuário Braskarne e a Portonave a serem futuramente adquiridas pela Concessionária exclusiva para carga geral, exceto as áreas especificadas no Anexo 1. | Agradecemos a contribuição. Primeiramente, informamos que, com base nas contribuições de audiência pública, a área da Braskarne será suprimida da área de concessão do Porto de Itajaí. Sobre o aspecto concorrencial, apesar da Concessionária estar encarregada de realizar toda a operação portuária no Porto, entende-se que não haverá monopólio, tendo em vista a existência de diversos outros terminais na região de influência. Nesse sentido, vale lembrar que o modelo de exploração adotado foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga – contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação. Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado. No caso em análise, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite "o desempenho das funções de administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias". Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo "ambiente condominial" caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. |
| 175 | Minuta de Contrato | 3.1.1. A Área da Concessão poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do Porto Organizado ou demais hipóteses previstas no Anexo 8. | Sugere-se esclarecer no Contrato de Concessão o procedimento a ser adotado caso seja necessária a alteração da Área de Concessão para atendimento às necessidades do Porto Organizado a que se refere o item 3.1.1 do Contrato de Concessão. | Agradecemos a contribuição. Caso alguma das partes entenda como necessária a alteração da Área da Concessão, prevista na Subcláusula 3.1.1 da minuta de Contrato, deverá ser analisada a necessidade de realização de procedimento de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual, nos termos da minuta do Contrato e da regulação do Poder Concedente e da ANTAQ sobre o tema. Conforme disposto na Subcláusula 3.2, a alteração da Área da Concessão ensejará a instauração de processo de Revisão Extraordinária para análise de eventual impacto no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, nos termos da Cláusula 24 da minuta de Contrato. |
| 176 | Minuta de Contrato | 3.1.1. A Área da Concessão poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do Porto Organizado ou demais hipóteses previstas no Anexo 8. | Prezados, Nossos respeitosos cumprimentos e compromissos de auxiliarmos e mobilizarmos o Setor Privado e as Entidades, encaminhamos o documento anexo para que o objeto desse processo com a concessão do Porto Organizado de Itajaí torne-se exitoso e atenda plenamente ao planejado pelo Governo Federal, através do Ministério da Infraestrutura. Associação Empresarial de Itajaí-ACII Gabriela Kelm Presidente Biênio 2022-2023 | Agradecemos a contribuição. Referente a solicitação de dragagem de aprofundamento do canal a montante, compreendendo o trecho entre o terminal da BRASKARNE até o Terminal da TEPORTI e criação de hidrovía, informamos que a formulações de política pública para o setor portuário dependem de diretrizes do Poder Concedente, e a inclusão de obrigações específicas no âmbito da concessão está vinculada à avaliação de viabilidade técnica econômica e ambiental. Quanto ao pleito de que a poligonal do Porto Organizado de Itajaí deva se restringir tão somente a área do cais comercial, de modo a excluir as Áreas não Afetas a Operação da poligonal/porto organizado, informamos que a área da Concessão não corresponde de forma integral a área do Porto Organizado. As áreas, não essenciais a operação, já foram excluídas da área da Concessão conforme descrito no Anexo 8, terrenos da área do porto organizado não integrantes da área de concessão. A contribuição não trouxe indicação de área específica a ser suprimida. |
| 177 | Minuta de Contrato | 4.2. O Contrato de Concessão poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. | O Contrato de Concessão prevê prazo de 35 anos com a possibilidade de prorrogação por sucessivas vezes a critério do Poder Concedente até o prazo total de 70 anos, conforme cláusulas a seguir: 4. Prazo de Vigência 4.1. A vigência do Contrato de Concessão será de 35 (trinta e cinco) anos, contados da Data de Assunção. 4.2. O Contrato de Concessão poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Entende-se que a realização periódica de licitações é uma oportunidade de seleção de novos agentes prestadores de serviço, que neste momento podem apresentar propostas mais vantajosas, tanto sob a ótica dos preços ofertados aos usuários dos serviços, quanto sob a ótica da produtividade. Assim, sugere-se a possibilidade de prorrogação por, no máximo, 5 anos e que as prorrogações sejam restritas às hipóteses de necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, a exemplo do que já é utilizado nos contratos de concessões de aeroportos. Assim, sugere-se alterar a redação das cláusulas acima para: 4.2 O presente Contrato de Concessão poderá, a critério do Poder Concedente, ser prorrogado somente para fins de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão por até 5 (cinco) anos. Obs.- Anexo Parecer SEI Nº 612/2022/ME com argumentação completa - encaminhado para o e-mail para anexos. | Agradecemos a contribuição e informamos que a fundamentação para a adoção do prazo da concessão de 35 anos, prorrogáveis sucessivas vezes, até o limite de 70 anos, encontra-se no item 5.14 da Nota Técnica Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, documento disponibilizado no âmbito da presente audiência pública. Nesse sentido, corrobora-se os argumentos constantes na referida Nota Técnica, uma vez que o Poder Concedente, findado o prazo original da concessão, tem a possibilidade de avaliar a conveniência e oportunidade de novas prorrogações ou optar por uma nova licitação. Dessa forma, não coube ao contrato, no caso específico, restringir o texto legal. |
| 178 | Minuta de Contrato | 6.2. A Concessionária se obriga a pagar ao Poder Concedente a Contribuição Variável e a Contribuição Fixa, mediante depósito diretamente na Conta Vinculada, conforme os valores, percentuais e condições indicados nesta Cláusula. | O Item 6.2, trata do pagamento obrigatório que a Concessionária terá que pagar ao Concedente, com base na Contribuição Variável e a Contribuição fixa. No entanto, os cálculos atribuídos as Contribuições foram feitas de forma equivocada. No Estudo Operacional, nota-se que no item 3, que trata dos custos, o estudo foi categorizado entre custos fixos e custos variáveis, incluindo como custo fixo a mão de obra. Dentre o custo fixo com mão de obra própria há as equipes de operador de equipamento e auxiliares, funções exclusivas dos trabalhadores portuários com registro no OGMO, ainda que vinculados à empresa. Mas, o que causou estranheza é o custo destes trabalhadores levantado pelo estudo, em que informou que os valores dos salários e encargos foram definidos utilizando-se referências dos sistemas SICRO (SC), SINAPI (SC) e SINE (Nacional). A média salarial destas equipes informada no Estudo, referente a estes trabalhadores portuários é muito abaixo do que é praticado hoje. Somente para conhecimento, conforme Acordo Coletivo de Trabalho vigente, firmado entre o Sindicato dos Arrumadores e APM Terminals, em que é acordado a possibilidade contratação de Arrumadores/Capatazia registrados no OGMO, com vínculo empregatício com prazo indeterminado junto à empresa operadora, a remuneração prevista para o Operador de Máquina IV (operador de MHC e STS) é de R\$7.444,95 de salário base + 40% de adicional de risco + benefícios como plano de saúde e vale alimentação. Já o estudo aponta média salarial de R\$3.700,00. Esse erro apontado já alterará em muito o cálculo das despesas fixas da Concessionária. Ainda, na continuidade dos estudos no item 3, há outro fato que gera erro no cálculo de Custo Variáveis, pois os estudos consideraram assim os gastos com os trabalhadores portuários avulsos. Certamente que há portos onde o custo com trabalhadores avulsos poderiam ser considerados variáveis, seja pela falta de frequência, seja pela falta de previsão de CCT que fixe remuneração etc. O Porto de Itajaí é um terminal eficiente e com trabalho contínuo, há uma média de engajamento diário quase que imutável e com pouquíssima variação, fatores que poderiam facilmente ser incluídos na fórmula de cálculo base. Assim, se hoje já é possível estabelecer uma média de engajamento, por conseguinte também é possível prever uma média de custo mensal com o salário dos trabalhadores portuários avulsos, não sendo compreensivo o motivo para categorizá-lo como custo variável, tampouco compreender os dados que levaram a EPL prever o custo de manutenção com estes trabalhadores. A exemplo, consta no site do OGMO que no ano de 2020, somando a média salarial de todas as categorias juntas (R\$49.270,17) dividido por 6 (número de categorias diferenciadas), obtivemos a soma de R\$8.211,69 de média. Frisamos, a média salarial que a EPL deveria considerar seria a média por categoria, visto que há a possibilidade de auferir a quantidade de engajamento por categoria no site do OGMO. Com esta base de dado, não há motivos para categorização da mão de obra avulsa como custo variável, pois todos os dados que são necessários para prevê-los estão claramente disponíveis no site do OGMO. Assim, como sugestão com a finalidade de reparar os erros supracitados, propomos que: a) referente aos custos fixos, seja levado em consideração os salários dos Operadores de Equipamentos e Auxiliares (trabalhadores com registro no OGMO vinculados à empresa), a média praticada em cada Acordo Coletivo de Trabalho, e não dados do SINE. b) referente aos custos variáveis, que seja revertido em custo fixo uma vez que preconiza a Lei 12.815/13 a previsão da mão de obra avulsa, e em passo seguinte, que a empresa que realizou os estudos consulte os dados públicos e atualizados do OGMO, onde poderá fazer uma projeção de custo com essa modalidade de mão de obra, considerando a média de requisição, de engajamento e média salarial previsto nas Convenções Coletivas de Trabalho, referente a cada uma das categorias diferenciadas. Podendo assim incluir a mão de obra avulsa como custo fixo, o que gerara novo valor de Contribuições. | Agradecemos a contribuição. Cabe primeiramente esclarecer que a Seção D - Operacional do estudo trata de duas mãos de obra diferentes: a mão de obra fixa (Subcapítulo 3.1.1.) e a mão de obra avulsa (Subcapítulo 3.2.1.). Os valores citados na contribuição estão sendo considerados no Subcapítulo 3.2.1., na Tabela 12 na página 9. Estes valores foram repassados pelo próprio OGMO como sendo o gasto total do ano calendário de 2020 com salários, benefícios e outros dispêndios. Como pode ser observado na tabela, segregou-se o custo com OGMO entre variável (onde foi observada um relação direta com a movimentação correspondente) e custo fixo (custos que não apresentaram essa relação). Nesse sentido, mantendo todo o custo com OGMO como fixo ia distorcer a modelagem, pois os valores não acompanhariam o crescimento de movimentação esperado. Ao contrário da mão de obra avulsa, a mão de obra fixa da concessionária pode ser contratada livremente e os valores dependem de negociações entre concessionária e trabalhadores. Nesse sentido, optou-se por usar como referências os valores governamentais das fontes SICRO e SINAPI, por se tratar de médias salariais para determinadas funções no Estado de Santa Catarina. Adicionalmente, para funções mais específicos sem equivalente no SICRO ou SINAPI utilizou-se as fontes DNIT e SINE. Vale frisar que se trata de um procedimento padrão, que está sendo aplicado em todos os estudos de arrendamentos portuários do governo. Em relação à função operador equipamento da equipe própria, ressalta-se que dentro do terminal tem múltiplos equipamentos não relacionados à operação portuária, tais como scanners, gates ou equipamentos para prestação de serviços assessoriais, que serão operados pelos próprios funcionários. A operação dos equipamentos da operação portuária permanecerá sob a responsabilidade da mão de obra avulsa. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|--|---|
| 179 | Minuta de Contrato | 6.2.1. A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual resultante da cobrança de R\$ 52,57, por TEU, sobre a movimentação de contêineres realizada pela Concessionária nas Áreas Afetas às Operações. | Se a base de calculo incluirá somente containers cheios ou vazios também ? | Agradecemos a contribuição e informamos que as regras de incidência da contribuição variável encontram-se no item 6.2.1.1 da minuta de contrato disponibilizada na presente audiência pública. |
| 180 | Minuta de Contrato | 6.2.1.1. Serão considerados contêineres movimentados aqueles embarcados e desembarcados, cheios ou vazios, em navegação de longo curso, cabotagem ou navegação interior, inclusive em operações de transbordo (transshipment) ou reestiva (restow). | Em relação ao item 6.2.1.1, cabe esclarecer se: (i) no caso de remoção via terra ou transbordo, será contado apenas um movimento e se (ii) remoções por bordo não serão contabilizadas. | Agradecemos a contribuição e informamos que no caso de remoção via terra ou transbordo será contado apenas como um movimento e remoções por bordo também serão contabilizados como um movimento. Ainda, informamos que as regras de incidência da contribuição variável encontram-se no item 6.2.1.1 da minuta de contrato disponibilizada na presente audiência pública. |
| 181 | Minuta de Contrato | 6.2.1.1. Serão considerados contêineres movimentados aqueles embarcados e desembarcados, cheios ou vazios, em navegação de longo curso, cabotagem ou navegação interior, inclusive em operações de transbordo (transshipment) ou reestiva (restow). | O item 6.2.1.1 da minuta de contrato de concessão prevê que Serão considerados contêineres movimentados aqueles embarcados e desembarcados, cheios ou vazios, em navegação de longo curso, cabotagem ou navegação interior, inclusive em operações de transbordo (transshipment) ou reestiva (restow) . Ou seja, conforme previsto na minuta e esclarecido na audiência pública, o valor de R\$52,57 previsto no item 6.2.1 da minuta de contrato será pago por TEU no mesmo valor, tanto por contêiner cheio quanto por vazio. No entanto, os custos envolvidos na movimentação de contêineres vazios são bem diferentes daqueles existentes na movimentação de contêineres cheios. Tanto é que é uma prática de mercado o estabelecimento de preços menores para contêineres vazios. Isso significa que, ao se estabelecer o mesmo valor a ser pago para cheios e vazios, provoca-se uma oneração injustificada. Paga-se o mesmo valor para situações diferentes e que têm custos diferentes. Inclusive é esta a prática na área pública (área não arrendada) do próprio Porto de Itajaí. Os valores das tarifas são diferentes nas duas situações. Considerando esses fatores, sugere-se que seja previsto um valor menor a ser pago pela movimentação de contêineres vazios, alterando-se, assim, os estudos nos pontos pertinentes. | Agradecemos a contribuição e informamos o seu indeferimento. Do ponto de vista dos encargos da concessão, a base de incidência foi definida no item 6.2.1.1 e abrange todas as operações, inclusive de transbordo e reestiva, com contêineres cheios ou vazios. |
| 182 | Minuta de Contrato | 6.2.1.5. A ANTAQ poderá discordar dos valores indicados pela Concessionária e solicitar sua correção e complementação, o, garantido à Concessionária o direito ao contraditório e à ampla defesa. | Quanto aos itens 6.2.1.5 e 6.2.1.6, aqui, a sugestão de melhoria caminha no sentido de bem resguardar os interesses da ANTAQ, considerando a expertise da SPI nesses anos de embates com a Arrendatária do Contrato-SPI N. 030/2001 em caso de discordância dos valores correspondentes à remuneração variável. Nesse sentido, sugerimos condicionar a formalização de discordância ao depósito integral dos valores eventualmente indicados pela ANTAQ. Justifica-se: É situação corriqueira a alegação do não reconhecimento de nenhum valor devido por parte do administrado o que permitiria, em hipótese, o não pagamento das contribuições variáveis sob a argumentação de que estaria em procedimento administrativo para averiguação. Para evitar esse expediente a sugestão ora apresentada bem resguardaria o erário. | Agradecemos a contribuição e informamos o seu indeferimento. Entende-se que o dispositivo contratual, em sua forma atual, resguarda a execução contratual no que tange o pagamento dos valores incontroversos, garantindo, também, o direito ao contraditório e a ampla defesa por parte da concessionária. |
| 183 | Minuta de Contrato | 6.2.1.5. A ANTAQ poderá discordar dos valores indicados pela Concessionária e solicitar sua correção e complementação, o, garantido à Concessionária o direito ao contraditório e à ampla defesa. | Do procedimento de revisão previsto pelos itens 6.2.1.5 e ss. Quanto aos itens 6.2.1.5 e 6.2.1.6, aqui, a sugestão de melhoria caminha no sentido de bem resguardar os interesses da ANTAQ, considerando a expertise da SPI nesses anos de embates com a Arrendatária do Contrato-SPI N. 030/2001 em caso de discordância dos valores correspondentes à remuneração variável. Nesse sentido, sugerimos condicionar a formalização de discordância ao depósito integral dos valores eventualmente indicados pela ANTAQ. Justifica-se: É situação corriqueira a alegação do não reconhecimento de nenhum valor devido por parte do administrado o que permitiria, em hipótese, o não pagamento das contribuições variáveis sob a argumentação de que estaria em procedimento administrativo para averiguação. Para evitar esse expediente a sugestão ora apresentada bem resguardaria o erário. | Agradecemos a contribuição e informamos o seu indeferimento. Entende-se que o dispositivo contratual, em sua forma atual, resguarda a execução contratual no que tange o pagamento dos valores incontroversos, garantindo, também, o direito ao contraditório e a ampla defesa por parte da concessionária. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|---|--|
| 184 | Minuta de Contrato | 6.2.1.6. Na hipótese prevista na Subcláusula 6.2.1.55, a Concessionária segue obrigada a realizar o pagamento imediato dos valores incontroversos, conforme orientação da ANTAQ. | Do procedimento de revisão previsto pelos itens 6.2.1.5 e ss. Quanto aos itens 6.2.1.5 e 6.2.1.6 , aqui, a sugestão de melhoria caminha no sentido de bem resguardar os interesses da ANTAQ, considerando a expertise da SPI nesses anos de embates com a Arrendatária do Contrato-SPI N. 030/2001 em caso de discordância dos valores correspondentes à remuneração variável. Nesse sentido, sugerimos condicionar a formalização de discordância ao depósito integral dos valores eventualmente indicados pela ANTAQ. Justifica-se: É situação corriqueira a alegação do não reconhecimento de nenhum valor devido por parte do administrado o que permitiria, em hipótese, o não pagamento das contribuições variáveis sob a argumentação de que estaria em procedimento administrativo para averiguação. Para evitar esse expediente a sugestão ora apresentada bem resguardaria o erário. | Agradecemos a contribuição e informamos o seu indeferimento. Entende-se que o dispositivo contratual, em sua forma atual, resguarda a execução contratual no que tange o pagamento dos valores incontroversos, garantindo, também, o direito ao contraditório e a ampla defesa por parte da concessionária. |
| 185 | Minuta de Contrato | 6.2.1.6. Na hipótese prevista na Subcláusula 6.2.1.55, a Concessionária segue obrigada a realizar o pagamento imediato dos valores incontroversos, conforme orientação da ANTAQ. | Quanto aos itens 6.2.1.5 e 6.2.1.6 , aqui, a sugestão de melhoria caminha no sentido de bem resguardar os interesses da ANTAQ, considerando a expertise da SPI nesses anos de embates com a Arrendatária do Contrato-SPI N. 030/2001 em caso de discordância dos valores correspondentes à remuneração variável. Nesse sentido, sugerimos condicionar a formalização de discordância ao depósito integral dos valores eventualmente indicados pela ANTAQ. Justifica-se: É situação corriqueira a alegação do não reconhecimento de nenhum valor devido por parte do administrado o que permitiria, em hipótese, o não pagamento das contribuições variáveis sob a argumentação de que estaria em procedimento administrativo para averiguação. Para evitar esse expediente a sugestão ora apresentada bem resguardaria o erário. | Agradecemos a contribuição e informamos o seu indeferimento. Entende-se que o dispositivo contratual, em sua forma atual, resguarda a execução contratual no que tange o pagamento dos valores incontroversos, garantindo, também, o direito ao contraditório e a ampla defesa por parte da concessionária. |
| 186 | Minuta de Contrato | 6.5. Caso a Concessionária não deposite a Contribuição Variável, a Contribuição Fixa ou não pague a Verba de Fiscalização na data de vencimento, incorrerá em multa moratória de 0,33% (trinta e três centésimos por cento) do valor devido por dia de atraso, limitado a 20% (vinte por cento), acrescido de juros moratórios equivalentes à Taxa Especial de Liquidação e | A vista da natureza jurídica das contribuições fixa e variável e tendo em perspectiva que não é todo o tipo de pagamento que se sujeita à regra da cumulatividade da cobrança de encargos moratórios, é fundamental que seja informado o fundamento jurídico que legitima a inserção da regra prevista no item 6.5 no Contrato de Concessão, sob pena nulidade. | Agradecemos a contribuição e informamos que a multa moratória de 0,33% ao dia, limitada a 20%, decorre do disposto no art. 61 da Lei nº 9.430. Quanto ao juro de mora, o art. 406 do Código Civil dispõe: "Art. 406. Quando os juros moratórios não forem convençados, ou o forem sem taxa estipulada, ou quando provierem de determinação da lei, serão fixados segundo a taxa que estiver em vigor para a mora do pagamento de impostos devidos à Fazenda Nacional." Por força da Lei 9.250/95, Lei 8.981/95 e Lei 9.430/96, entende-se que o juro moratório aplicável é a SELIC. |
| 187 | Minuta de Contrato | 7.1. Compete à Administração do Porto elaborar proposta de PDZ, apresentar revisões periódicas a cada 4 (quatro) anos e submetê-las ao Poder Concedente, observado o Plano Nacional de Logística, o Plano Setorial Portuário, o Plano Mestre da região e as diretrizes do Poder Concedente. | O item 7.1 indica a competência da administração do porto em elaborar proposta de PDZ, atribuindo condições de sua observância para a sua elaboração. Vale lembrar que o PDZ, conforme glossário da própria minuta do contrato indica que se trata de: Instrumento de planejamento que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do Porto Organizado pela Concessionária. Notadamente, as delimitações do zoneamento da área do Porto Organizado está diretamente ligado aos direitos dos trabalhadores portuários, visto que é dentro desta poligonal que o trabalhador possui o seu direito à exclusividade. Dito isso, nada mais justo que para a elaboração de proposta do PDZ, além de observar um série de diretrizes, deve a Concessionária observar a Lei 12.815/13, além dos direitos adquiridos desta classe, inclusive com a previsão de cláusula de garantia de emprego e renda que de igual forma, serão requeridas para que sejam inclusas no contrato de Concessão. Desta forma, apresentamos como sugestão a alteração do item 7.1, para que passe a ter a seguinte redação: 7.1. Compete à Administração do Porto (elaborar proposta de PDZ, apresentar revisões periódicas a cada 4 (quatro) anos e submetê-las ao Poder Concedente, observado o Plano Nacional de Logística, o Plano Setorial Portuário, o Plano Mestre da região, as cláusulas de garantia de direitos aos TPAs, a Lei 12.815/13 e as diretrizes do Poder Concedente. | Agradecemos a contribuição e informamos que não se vislumbra alteração da citada cláusula, tendo em vista que os direitos dos trabalhadores avulsos já estão regulamentados na Lei 12.815/13. |
| 188 | Minuta de Contrato | 7.1.2.2. Submeter, previamente ao envio ao Poder Concedente, a proposta ao processo de Consulta aos Usuários, de que trata a Cláusula 34. | A Minuta de Contrato expõe ser competência da Concessionária a elaboração de revisões periódicas do PDZ a cada 4 (quatro) anos ao longo de todo o período da Concessão (35 anos, prorrogáveis até 70 anos). Essas alterações devem ser submetidas ao Poder Concedente, em atenção às diretrizes de Planejamento Público. A primeira alteração de PDZ está prevista para ser conduzida em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção. Por vezes, a alteração do PDZ fica condicionada a uma prévia alteração de poligonal, vez que a proposta de planejamento pode trazer proposta de alterações de área. Com isso em vista, a racionalização de área e aperfeiçoamento/modernização do planejamento do porto organizado de respeitar os contratos já vigentes. Isso é decorrência da garantia da segurança jurídica, que 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. 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 garantia de poder de veto às instalações portuárias nas alterações de PDZ, principalmente quando a modificação do planejamento requerer alterações de poligonal. Por essas razões, propõe-se nova redação ao capítulo 7 da Minuta de Contrato. 7.1.2. (...) 7.1.2.2. Submeter, previamente ao envio ao Poder Concedente, a proposta ao processo de Consulta aos Usuários, de que trata a Cláusula 34, assegurando poder de veto de alterações do PDZ às Instalações Portuárias e aos Terminais de Uso Privado ao longo do Estuário de Itajaí, principalmente alterações que requeiram alteração de poligonal | De acordo com a Lei nº 12.815/2013, as poligonais de portos organizados são definidas por ato do Poder Executivo Federal, em seu juízo de conveniência e oportunidade, enquanto à elaboração de PDZs compete às correspondentes Administrações Portuárias, cabendo aprovação do Poder Concedente para sua validade. O processo de elaboração e revisão dos PDZs conta não somente com regulamento específico do Poder Concedente que define suas diretrizes, mas também com ampla participação social, seja pela manifestação em caráter consultivos dos respectivos CAPs, no caso geral, seja pelo procedimento de Consulta aos Usuários, no âmbito deste Contrato de Concessão. Já, a definição de poligonais portuárias, por sua vez, segue os instrumentos de planejamento setoriais e políticas públicas vigentes, como os atuais programas de arrendamentos portuários e de desestatizações de portos organizados. Nota-se que ambos os processos são relacionados, porém não necessariamente vinculados. Diante desse quadro, entende-se não ser razoável limitar a discricionariedade do Poder Concedente na definição da poligonal portuária neste Contrato de Concessão de longo prazo. Isso porque pode haver eventuais alterações futuras nos limites geográficos do porto organizado de Itajaí por parte do Poder Concedente, para fins de implementação da política pública setorial, a exemplo da inclusão da área do do terminal portuário Braskarne, proposto na versão de minuta do Contrato de Concessão submetida ao processo de Consulta Pública. Por esse motivo, a contribuição não será acatada. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|--|--|
| 189 | Minuta de Contrato | 7.2. Estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto, observadas as diretrizes do Poder Concedente, nos termos deste Contrato de Concessão e do Anexo 1; | Há grande perspectiva de ganhos na gestão portuária por meio das desestatizações, principalmente, em razão dos investimentos esperados e a organização da exploração portuária. Para alcançar tais resultados, a ATP entende que a diversidade de agentes no complexo portuário deve participar da elaboração do Regulamento de Exploração Portuária (REP), vez que o regulamento traz impactos expressivos em diferentes pontos da operação (nas regras de atracação, 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 através de uma visão multifocal: 14.2.13. 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. *7.2.2.1. Constituir Grupo de Trabalho com as instalações portuárias do Complexo Portuário de Santos para revisar e publicar o Regulamento de Exploração do Porto 7.2.2.2. (MANTER E RENUMERAR OS SUBITENS 7.2.2.1 A 7.2.2.3) | Reconhece-se a a preocupação da contribuição apresentada com a definição de regras operacionais da gestão portuária no REP, em especial referente à infraestrutura de acesso aquaviário do porto organizado de Itajaí, que atenderá não somente o terminal portuário da Concessionária, mas também outros autorizatários de instalações portuárias. A contribuição proposta busca aprofundar o grau de envolvimento dos demais autorizatários de instalações portuárias no complexo no processo de revisão do REP, pela formação de um grupo de trabalho específico para tanto. Entende-se que a participação social no processo via CAP e Consulta aos Usuários mostra-se suficiente para a alteração do REP, pelos seguintes motivos: (i) o mencionado regulamento deve recair, em última instância, à Concessionária, responsável pela gestão da infraestrutura portuária; (ii) o Contrato prevê a obrigatoriedade de atendimento não discriminatório da Concessionária aos Usuários, o que inclui as instalações portuárias que utilizam a infraestrutura de acesso aquaviário do porto; e (iii) no clausulado que trata do REP, serão acrescentados dispositivos de modo a mitigar a possibilidade de abuso de posição dominante da Concessionária na atividade de gestão da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do porto, em prejuízo a seus concorrentes na atividade de movimentação portuária. Dessa forma, a contribuição não será acatada. |
| 190 | Minuta de Contrato | 7.2.1. A Concessionária deverá conduzir processo de alteração de Regulamento de Exploração do Porto em até 18 (dezoito) meses contados da Data de Assunção. | As atribuições legais da Administração Portuária incluem, entre outros aspectos, a gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. As regras referentes ao uso do canal de acesso aquaviário serão estabelecidas no Regulamento de Exploração Portuária (REP), que constitui a base para o equilíbrio da concorrência intraportuária (artigo 3º, V, Lei 12.815/2013) e, principalmente, para a segurança jurídica dos usuários. O REP deve ser preparado pela futura Concessionária no prazo de 18 meses a partir da data de assunção, nos termos do item 7.2.1. Observa-se, no entanto, que o Contrato não contém nenhuma diretriz para o uso do Canal de Acesso, deixando sob responsabilidade da Concessionária quaisquer alterações, incluindo a possibilidade de mudança das regras de atracação, prioridades no acesso a berços e outras alterações que possam impedir o uso isonômico do Canal. Como responsável pelo estabelecimento das regras de atracação, a Concessionária poderá tomar ações, sem justificativa razoável, que resultem em condições mais favoráveis para operações direcionadas ao porto organizado, prejudicando a competitividade de outros agentes privados, notadamente os TUPs. É importante ressaltar que as operações realizadas dentro do porto organizado são de grande interesse para a Concessionária, o que, naturalmente, a faria beneficiá-las sempre que possível. Assim, considerando que a Concessionária será responsável pela gestão e cobrança dos preços relacionados à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, e considerando que utilizará essa estrutura como operador portuário, juntamente com seus concorrentes e outros usuários do Porto, cabe à ANTAQ estabelecer regras mínimas de uso, a fim de evitar uma completa distorção das regras operacionais, bem como comportamentos abusivos. PROPOSIÇÃO 1. "7.2.3 O Regulamento de Exploração Portuária fornecerá, entre outros aspectos, as regras de gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, proibindo a estipulação de regras diferentes aplicáveis à subsidiária integral, bem como quaisquer alterações que resultem em desequilíbrio no uso isonômico do Canal". | Reconhece-se a a preocupação da contribuição apresentada com a definição de regras operacionais da gestão portuária no REP, em especial referente à infraestrutura de acesso aquaviário do porto organizado de Itajaí, que atenderá não somente o terminal portuário da Concessionária, mas também outros autorizatários de instalações portuárias. A preocupação com eventual abuso de posição dominante da Concessionária na atividade de gestão da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do porto, em prejuízo a seus concorrentes na atividade de movimentação portuária, mostra-se legítima e será endereçada da seguinte forma: (i) o Contrato prevê a obrigatoriedade de atendimento não discriminatório da Concessionária aos Usuários, o que inclui as instalações portuárias que utilizam a infraestrutura de acesso aquaviário do porto; e (ii) no clausulado que trata do REP, serão acrescentados dispositivos de modo a mitigar tal preocupação. |
| 191 | Minuta de Contrato | 7.2.3. O Regulamento de Exploração do Porto disporá, dentre outros aspectos, das regras de gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. | Um dos objetos da presente concessão portuária é a gestão do uso da infraestrutura de Acesso Aquaviário pela Autoridade Portuária, cf. 2.1.1.1. Essa gestão se dará por meio do Regulamento de Exploração Portuária (REP), também previsto na minuta de contrato de concessão (cl. 7.2.3). Ocorre que não estão explícitos os (a) parâmetros de uso dos canais de acesso. Além disso, entende-se que é possível o aperfeiçoamento da previsão do REP, (b) por meio da sua definição prévia. Quanto aos parâmetros previstos de canais de acesso, (a) a concessionária possui total liberdade para a sua definição. Considerando a dependência dos usuários em relação à Concessionária, a ABRATEC tem receio de que a Concessionária possa estipular critérios não isonômicos, que beneficiassem determinado usuário (por exemplo, a si mesma na exploração direta) em detrimento de outros agentes. Para endereçar essa questão, a Associação propõe o estabelecimento de critérios objetivos e isonômicos para o acesso aquaviário. Essa previsão permitirá a segurança jurídica e garantirá a isonomia na operação e, consequentemente, impedirá o aumento do custo portuário. Como segundo ponto, a ABRATEC entende que as (b) previsões do REP podem ser aperfeiçoadas para que sua definição seja prévia à assinatura do contrato de concessão, sendo um anexo do Contrato de Concessão, disponibilizado quando da publicação do Edital de Licitação. Espera-se, com essa alteração, um maior conhecimento da forma das operações portuárias, com consequente maior segurança jurídica aos operadores portuários. Considerando ainda que a Concessionária (i.) será responsável pela gestão e cobrança de tarifa relativa à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, e (ii.) fará uso dessa estrutura como operadora portuária, juntamente com seus concorrentes e demais usuários do Porto, entende-se que a juntada no REP como Anexo do Contrato traz maior garantia ao setor. Isso porque será mitigada a possibilidade de a Concessionária agir de modo a prejudicar os demais agentes. Assim, propomos que (i) o REP seja definido previamente à concessão; (ii) o REP seja um anexo ao Contrato; (iii) um Grupo de Trabalho, composto inclusive por TUPs, seja formado para a revisão, o planejamento e a aprovação do REP, alcançando uma visão multifocal e alta representatividade; (iv) sejam estabelecidas regras mínimas de uso pela ANTAQ, para se evitar uma eventual distorção das regras de operação e prevenir eventuais comportamentos abusivos; (v) haja expressa vedação de regras diferenciadas e não isonômicas no regimento do Canal de Acesso. Para tanto, seguem as mudanças propostas: 7.2. Estabelecer Grupo de Trabalho, constituído pela Concessionária, Operadores Portuários do Porto Organizado e Terminais de Uso Privado que utilizam infraestrutura do Porto Organizado para elaboração, revisão e aprovação do Regulamento de Exploração do Porto, definido previamente à Concessão e previsto neste Contrato de Concessão, sendo observadas as diretrizes do Poder Concedente, nos termos deste Contrato de Concessão e do Anexo 1; 7.2.3 O Regulamento de Exploração do Porto disporá, dentre outros aspectos, das regras de gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, sendo vedada a estipulação de regras diferenciadas aplicáveis para a subsidiária integral, bem como quaisquer alterações que resultem em uso discriminatório do canal de acesso. 14.6.4. Estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto, após reunião do Grupo de Trabalho previsto na cl. 7.1, observadas as diretrizes do Poder Concedente, nos termos 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; | Reconhece-se a a preocupação da contribuição apresentada com a definição de regras operacionais da gestão portuária no REP, em especial referente à infraestrutura de acesso aquaviário do porto organizado de Itajaí, que atenderá não somente o terminal portuário da Concessionária, mas também outros autorizatários de instalações portuárias. A contribuição proposta busca aprofundar o grau de envolvimento dos demais autorizatários de instalações portuárias no complexo no processo de revisão do REP, pela formação de um grupo de trabalho específico para tanto. Entende-se que a participação social no processo via CAP e Consulta aos Usuários mostra-se suficiente para a alteração do REP, pelos seguintes motivos: (i) o mencionado regulamento deve recair, em última instância, à Concessionária, responsável pela gestão da infraestrutura portuária; (ii) o Contrato prevê a obrigatoriedade de atendimento não discriminatório da Concessionária aos Usuários, o que inclui as instalações portuárias que utilizam a infraestrutura de acesso aquaviário do porto; e (iii) no clausulado que trata do REP, serão acrescentados dispositivos de modo a mitigar a possibilidade de abuso de posição dominante da Concessionária na atividade de gestão da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do porto, em prejuízo a seus concorrentes na atividade de movimentação portuária. Dessa forma, a contribuição não será acatada. |
| 192 | Minuta de Contrato | 7.2.3. O Regulamento de Exploração do Porto disporá, dentre outros aspectos, das regras de gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. | Segundo a documentação da desestatização, o desempenho das atribuições legais de Administração do Porto contempla, dentre outros aspectos, a gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. As regras de acesso aquaviário estarão dispostas no Regulamento de Exploração do Porto (14.6.4), que constitui a base para o equilíbrio da concorrência intraporto e, principalmente, para a segurança jurídica dos usuários. O REP deverá ser elaborado pela futura Concessionária dentro do prazo de 18 meses a contar da data de assunção, nos termos do item 7.2.1 do Contrato de Concessão. Contudo, que não constam no Contrato quaisquer diretrizes de uso do canal de acesso, deixando ao juízo da Concessionária a realização de qualquer alteração, inclusive a possibilidade de mudança nas regras de atracação, prioridades no acesso aos berços e demais alterações que possam obstar o uso isonômico do canal. Enquanto responsável pelo estabelecimento das regras de atracação, a Concessionária poderá aplicar regras, sem justificativa razoável, que resultem em condições mais favoráveis às operações dirigidas ao porto organizado, prejudicando outros agentes privados com potencial de concorrer na exploração, notadamente, os TUPs. Instá ressaltar que as operações realizadas dentro do Porto Organizado são de grande interesse da Concessionária, o que faria com que, naturalmente, esta procurasse se beneficiar sempre que possível. Dessa forma, considerando que a Concessionária (i.) será responsável pela gestão e cobrança de tarifa relativa à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, e (ii.) fará uso dessa estrutura como operadora portuária, juntamente com seus concorrentes e demais usuários do Porto, propomos (a.) a obrigatoriedade de constituição de um Grupo de Trabalho com os Usuários, incluindo os TUPs que utilizam o Canal de Acesso, visando assegurar a participação efetiva na elaboração, garantindo o desenvolvimento e atendimento ao melhor interesse do Porto Organizado; (b.) o estabelecimento de regras mínimas de uso pela ANTAQ, para se evitar uma eventual distorção das regras de operação e prevenir eventuais comportamentos abusivos; (c.) a expressa vedação de regras diferenciadas e não isonômicas no regimento do Canal de Acesso. Entende-se que o Grupo de Trabalho deve ser especificamente constituído para a revisão, o planejamento e a aprovação do REP, alcançando uma visão multifocal e alta representatividade. 7.2. Estabelecer Grupo de Trabalho, constituído pela Concessionária, Operadores Portuários do Porto Organizado e Terminais de Uso Privado que utilizam infraestrutura do Porto Organizado para elaboração, revisão e aprovação do Regulamento de Exploração do Porto, observadas as diretrizes do Poder Concedente, nos termos deste Contrato de Concessão e do Anexo 1; 7.2.3 O Regulamento de Exploração do Porto disporá, dentre outros aspectos, das regras de gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, sendo vedada a estipulação de regras diferenciadas aplicáveis para a subsidiária integral, bem como quaisquer alterações que resultem em uso discriminatório do canal de acesso. 14.6.4. Estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto, observadas as diretrizes do Poder Concedente, nos termos 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; | Reconhece-se a a preocupação da contribuição apresentada com a definição de regras operacionais da gestão portuária no REP, em especial referente à infraestrutura de acesso aquaviário do porto organizado de Itajaí, que atenderá não somente o terminal portuário da Concessionária, mas também outros autorizatários de instalações portuárias. A contribuição proposta busca aprofundar o grau de envolvimento dos demais autorizatários de instalações portuárias no complexo no processo de revisão do REP, pela formação de um grupo de trabalho específico para tanto. Entende-se que a participação social no processo via CAP e Consulta aos Usuários mostra-se suficiente para a alteração do REP, pelos seguintes motivos: (i) o mencionado regulamento deve recair, em última instância, à Concessionária, responsável pela gestão da infraestrutura portuária; (ii) o Contrato prevê a obrigatoriedade de atendimento não discriminatório da Concessionária aos Usuários, o que inclui as instalações portuárias que utilizam a infraestrutura de acesso aquaviário do porto; e (iii) no clausulado que trata do REP, serão acrescentados dispositivos de modo a mitigar a possibilidade de abuso de posição dominante da Concessionária na atividade de gestão da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do porto, em prejuízo a seus concorrentes na atividade de movimentação portuária. Dessa forma, a contribuição não será acatada. |
| 193 | Minuta de Contrato | 8.1. A adaptação e a transferência dos Contratos de Uso serão feitas na forma prevista no Anexo 7, em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção. | Os itens 1.1.1.23, 8.1 e 19.1.41 do Contrato de Concessão tratam da transferência dos Contratos de Uso para a Concessionária e passivos deles decorrentes. A Concessionária, não tendo sido parte na negociação de tais Contratos, desconhece os seus termos e informações relevantes, inclusive no que se refere aos eventuais passivos deles decorrentes. Não se pode, nessa linha, obrigar a Concessionária a assumir obrigações e eventuais débitos que sequer conhece em relação a contratos que não negociou. Sugere-se, nessa linha, que seja facultado à Concessionária sub-rogar-se ou não nos Contratos de Uso, de acordo com sua a operação projetada para o Porto. De qualquer forma, deve restar expresso que não haverá transferência de nenhum contrato que não esteja devidamente listado no Anexo 7, com todos os detalhes necessários a eventual assunção das correlatas obrigações. Caso assim não se considere, deve-se, ao menos, limitar a responsabilização da Concessionária em relação aos eventuais passivos decorrentes dos Contratos de Uso transferidos à Concessionária. Veja-se que do Anexo 7 consta apenas um Contrato de Uso listado, sem nenhuma informação sobre seu status, obrigações, débitos em aberto, pendências etc. Em última instância, caso nenhuma das situações seja contemplada, que tais passivos sejam avaliados em sede de recomposição econômico-financeira do contrato. De se lembrar que não pode afastar eventual apreciação da matéria pelo poder judiciário (artigo 5º, inciso XXXV, da Constituição Federal). | Agradecemos a contribuição. Será avaliada a possibilidade de limitar a responsabilização da Concessionária em relação aos eventuais passivos decorrentes dos Contratos de Uso transferidos à Concessionária. |
| 194 | Minuta de Contrato | 8.1. A adaptação e a transferência dos Contratos de Uso serão feitas na forma prevista no Anexo 7, em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção. | 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. 8 da Minuta de Contrato com a exclusão do seu Anexo VII. A redação atual pode ser ajustada para garantir que os contratos já vigentes no porto tenham mais segurança jurídica no processo de migração. O objetivo é 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, questiona-se acerca da viabilidade de realizar a sub-rogação integral dos contratos de uso à concessionária, possibilidade legal cf. art. 22 do Decreto de Portos. Com isso, ocorre a migração de regime contratual para o direito privado pela retirada de cláusulas exorbitantes taxativamente previstas. Por essas razões, sugere-se a nova redação para a Cláusula 8 da Minuta de Contrato: 8.1. 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. 8.1.1. A assunção da posição contratual do Poder 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. 8.1.1.1. Por cláusulas exorbitantes, para efeitos de sub-rogação dos Contratos de Uso de Área, entende-se exclusivamente 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. | Agradecemos a contribuição. Primeiramente, é importante destacar que, diferentemente de outras iniciativas de concessão de porto organizado realizadas pelo governo federal, no presente caso não há um conjunto de contratos de arrendamento a serem transferidos e adaptados. Conforme consta no Anexo 7 da minuta de contrato, há um único contrato passível de transferência. Trata-se do Contrato nº 025/2018, cujo objeto é a contratação de empresa especializada para a realização de obras de dragagem de manutenção do acesso aquaviário ao Porto de Itajaí. Vale notar que nem mesmo o contrato da anterior arrendatária consta como passível de transferência, uma vez que este estará encerrado antes do início da vigência da concessão. Desse modo, entendemos que parte das questões apontadas na contribuição perdem a sua finalidade, pois se referem a aspectos relacionados a possíveis conflitos entre contratos de arrendamento e a concessão, o que não é caso. Ademais, vale destacar que o processo de transferência dos contratos de uso foi prevista conforme o disposto no art. 22 do Decreto nº 8.033/13. Nos termos do art. 5º-A da Lei nº 12.815/2013, a Concessionária deverá promover a adaptação do contrato em questão às normas de direito privado. A ausência de acordo para adaptação dos Contratos de Uso importará na aplicação das regras de direito privado por força do disposto no art. 5º-A da Lei nº 12.815/2013, e no art. 22 do Decreto nº 8.033/2013, seguindo válidos tal como originalmente pactuados, excetuando-se as cláusulas exorbitantes, que deixarão de ser válidas e eficazes. |

| | | | | |
|-----|--------------------|--|---|--|
| 195 | Minuta de Contrato | 9.1. A Concessionária deverá explorar as Áreas Afetas às Operações Portuárias, seja por sua conta ou mediante Operador Portuário, bem como poderá explorar diretamente ou indiretamente as Áreas Não Afetas às Operações Portuárias. | A Minuta de Contrato, prevê em seu objeto e cláusula 9.1., a possibilidade de exploração direta e indireta de áreas e instalações pela Concessionária. A previsão de exploração direta destoa do modelo adotado nas desestatizações do Porto de Santos e Porto de Vitória e Barra do Riacho, com risco concreto de conflito de interesses, vez que a Concessionária irá exercer as funções da Autoridade Portuária, inclusive fixação de cobranças livremente, e exercer as funções de operadora portuária. Questiona-se: qual é a justificativa para a autorização do modelo de exploração direta e os mecanismos previstos pelo Poder Público para remediar possíveis incentivos de condutas anticoncorrenciais? | A presente contribuição propõe conclusões distintas daquelas alcançadas na "Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes" do empreendimento realizada na NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 22/10/2021. Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez técnica. No que diz respeito ao modelo de exploração portuária adotado, as razões já foram amplamente debatidas e estão consignadas inclusive na NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão. A seguir cita-se trecho do racional para a adoção do modelo proposto apresentado na referida Nota Técnica: "5.2 O objeto contratual foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí e na modelagem proposta para a sua exploração. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga - contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação. 5.3 Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado: Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger: I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias; II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias. 5.4 Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo "ambiente condominial" caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite "o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias"." |
| 196 | Minuta de Contrato | 9.1.1.5. Vedação da participação da Concessionária em outras sociedades; | Parece haver uma contradição nos documentos apresentados no âmbito desta modelagem. De um lado, a exploração das Áreas Afetas às Operações Portuárias e das Áreas Não Afetas às Operações Portuárias do Porto Organizado deverá observar, entre outras condições, a vedação da participação da Concessionária em outras sociedades (conforme disposto na Cl. 9.1.1.5 da minuta do Contrato de Concessão). Por outro lado, os estudos que acompanham o Edital e o Contrato mencionam a solução estrutural concebida pela modelagem segundo a qual a Concessionária deverá explorar a infraestrutura de acesso aquaviário ao Porto de Itajaí/SC por meio de uma subsidiária integral da Concessionária. Há que se endereçar esta contradição na versão final dos documentos quando de sua publicação oficial para a realização do Leilão. | Agradecemos a contribuição e informamos que a minuta de contrato será revisada. A sociedade de propósito específico (SPE) deve ser constituída pela adjudicatária do leilão para a celebração do Contrato de Concessão, nos termos do item 1.1.1.73 da minuta de contrato. A subsidiária integral, de que trata o item 4.47.6 da minuta de edital, terá a função de administrar e explorar os acessos aquaviários. Assim, a vedação à participação da Concessionária em outras sociedades permanece vedada, mas será feita uma ressalva à subsidiária integral de que trata o item 4.47.6 da minuta de edital. |
| 197 | Minuta de Contrato | 9.1.1.9. Em todos os contratos celebrados pela Concessionária com Operador Portuário para exploração de Áreas Afetas às Operações Portuárias, deverá constar o dever de o terceiro respeitar e observar as normas expedidas pela ANTAQ, incluindo disponibilizar, a qualquer tempo, por solicitação da ANTAQ, as demonstrações contábeis relativas à | Aqui, também, contribuição direciona à ANTAQ a sugestão, para fazer incluir no item 9.1.1.9 a necessidade de submissão do eventual contratado à fiscalização da ANTAQ, com fundamento no art. 5º-A in fine da Lei Federal n. 12.815/2013. | Agradecemos a contribuição. Destaca-se que todos os operadores portuários por sua natureza de atividade finalística são fiscalizados pela ANTAQ, portanto obrigados a cumprir as normas e legislações inerentes . |
| 198 | Minuta de Contrato | 9.1.1.9. Em todos os contratos celebrados pela Concessionária com Operador Portuário para exploração de Áreas Afetas às Operações Portuárias, deverá constar o dever de o terceiro respeitar e observar as normas expedidas pela ANTAQ, incluindo disponibilizar, a qualquer tempo, por solicitação da ANTAQ, as demonstrações contábeis relativas à | Exploração de Áreas Afetas às Operações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias Item 9.1.1.9 Aqui, também, contribuição direciona à ANTAQ a sugestão, para fazer incluir no item 9.1.1.9 a necessidade de submissão do eventual contratado à fiscalização da ANTAQ, com fundamento no art. 5º-A in fine da Lei Federal n. 12.815/2013. | Agradecemos a contribuição. Destaca-se que todos os operadores portuários por sua natureza de atividade finalística são fiscalizados pela ANTAQ, portanto obrigados a cumprir as normas e legislações inerentes . |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|---|--|
| 199 | Minuta de Contrato | 9.3. A Concessionária disponibilizará espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade no Porto Organizado para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Concedente. | Justificativa É preciso que haja algum tipo de parametrização do espaço e tempo dos pontos e mídias que deverão ser destinados à veiculação de publicidade no Porto Organizado para assuntos de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Concedente. Contribuição: Sugestão de alteração - Alteração da Cláusula 9.3. da Minuta de Contrato de Concessão 9.3. A Concessionária disponibilizará, conforme razoável, espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade no Porto Organizado para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Concedente. | Agradecemos a contribuição e entendemos que a previsão, na forma disposta na minuta de contrato, atende ao interesse público em realização de campanhas educativas por meio de publicidade na área do porto, bem como de outras publicidades institucionais de interesse público. Informa-se também que a razoabilidade deve permear os atos e decisões administrativas. |
| 200 | Minuta de Contrato | 9.3. A Concessionária disponibilizará espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade no Porto Organizado para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Concedente. | No item 9.3, há a previsão para que a Concessionária disponibilize espaços e tempos das mídias destinados à publicidade no Porto, para a publicidade institucional de interesse público. De início, preocupa o fato do item parecer deslocado dentro do contrato de concessão, totalmente desvirtuado do objeto do leilão. Ainda que se assim não fosse, o item é subjetivo ao definir que deverá o espaço de publicidade do Porto ser destinado à publicidade institucional de interesse público. Quais interesses públicos são esses? O que exatamente se categoriza como publicidade institucional? Quem avaliará tais características? Ora, certo é que vivemos em um país em que grande parte da classe política é corrupta, e tem como costume utilizar como moeda de troca a aparelhagem do Estado para atingir seus interesses pessoais. Esta cláusula subjetiva não poderá ser utilizada desta forma? Para troca de favores entre autoridades? Vamos deixar em aberto a possibilidade das paredes do porto ser utilizado como outdoor para políticos? Sugerimos assim a exclusão do item 9.3, ou ainda, que seja melhor explicado as formas de utilização e quais publicidades poderão ser efetuadas. | Agradecemos a contribuição e informamos que a publicidade institucional de interesse público contempla, por exemplo, programas educacionais, de saúde do trabalhador e de meio ambiente. Ainda, importante notar que a administração pública é regida por diversos princípios, incluindo-se o da impessoalidade. Dessa forma, entende-se a importância da previsão contratual em tela, de tal forma que a contribuição não será acatada. |
| 201 | Minuta de Contrato | 9.4. A Concessionária cederá, sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas comuns da Área da Concessão, os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que, por disposição legal, desempenhem suas funções no Porto Organizado, observado o disposto em seus instrumentos normativos, inclusive no que concerne à elaboração de | Sugere-se delimitar de forma clara no Contrato de Concessão os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público a que se refere o item 9.4 do Contrato de Concessão, de modo que a Concessionária possa planejar-se conforme. | Agradecemos a contribuição. Nos termos da Subcláusula 9.4 da minuta de Contrato, a Concessionária cederá, sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas comuns da Área da Concessão, os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que, por disposição legal, desempenhem suas funções no Porto Organizado. Para isso, deverá ser observado o disposto nas normas aplicáveis e, no que couber, as disposições acerca da cessão de uso gratuita constantes na Portaria MINFRA nº 51/2001, ou outra que vier a substituir. |
| 202 | Minuta de Contrato | 9.5. Eventuais conflitos devem ser preferencialmente resolvidos por acordos diretos estabelecidos entre as partes contratantes. | Não há clareza em relação a quais acordos diretos o item 9.5 do Contrato de Concessão se refere. Caso esteja se referindo aos eventuais conflitos decorrentes dos contratos referidos no item 9.1.3 (contratos que envolvam a cessão ou utilização das áreas não afetadas às operações portuárias em regime de direito privado), sugere-se a realocação deste item para 9.1.3.2, para fins de clareza. | O dispositivo rege situações de conflitos entre os contratantes, de maneira geral, e a competência da ANTAQ em compor administrativamente os conflitos de interesse não resolvidos no que tange a exploração das áreas afetadas e não afetadas às operações portuárias. |
| 203 | Minuta de Contrato | 9.5. Eventuais conflitos devem ser preferencialmente resolvidos por acordos diretos estabelecidos entre as partes contratantes. | Conforme a cl.9.5, ao tratar da exploração de áreas afetadas ou não às operações portuárias, a Minuta de Contrato prevê que os conflitos deverão ser resolvidos preferencialmente entre acordos entre as partes contratantes. Dispõe, na subcláusula 9.5.1, que ficará a critério da Antaq compor administrativamente os conflitos. É elogiável o esforço pela resolução de conflitos por acordo, no entanto, é prerrogativa das partes optar ou não pela resolução através de acordo. Entende-se ainda ser mais adequado que as partes, de comum acordo, optem por submeter eventual conflito à composição da Agência, com vistas a evitar uma inafastabilidade de composição junto à ANTAQ (que deve ser sempre voluntária) e a assegurar a liberdade das partes em avaliarem a conveniência de recorrer à Agência para eventual composição. Por essas razões, sugere-se que fique à critério das partes recorrer à ANTAQ nesses casos: 9.5. É facultado às partes que eventuais conflitos possam ser preferencialmente resolvidos por acordos diretos. 9.5.1. Fica a critério das partes compor administrativamente conflitos de interesses não resolvidos, junto à ANTAQ, por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes e que forem levados ao conhecimento da Agência. | Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula 9.5.1 está de acordo com a competência conferida à ANTAQ pela legislação. Ao mesmo tempo, a cláusula 9.5 estabelece que os conflitos devem ser preferencialmente resolvidos por acordos diretos entre as partes contratantes. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|---|--|
| 204 | Minuta de Contrato | 9.5.1. Fica a critério da ANTAQ compor administrativa mente conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes e que forem levados ao seu conhecimento. | De acordo com a Cláusula 9.5.1 do Contrato de Concessão, fica a critério da ANTAQ compor administrativamente conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes e que forem levados ao seu conhecimento. Sendo a ANTAQ uma instância de resolução de conflitos, é preciso que, em prol da segurança jurídica sobre as atividades desempenhadas no âmbito do Porto de Itajaí/SC, uma série de questões relacionadas ao poder de composição administrativa de conflitos pela ANTAQ seja devidamente esclarecida. Tais envolvem, dentre outras possíveis: (i) sob qual procedimento será o conflito composto administrativamente pela ANTAQ? (ii) quais os efeitos da composição administrativa de conflitos pela ANTAQ? (iii) quem e sob quais circunstâncias poderá levar algum conflito à composição administrativa da ANTAQ? (iv) quais os efeitos para a não participação da composição administrativa conduzida pela ANTAQ? (v) quais os efeitos para a inobservância de determinações da Agência resultantes de tal composição administrativa de conflitos? A resposta de tais perguntas é imprescindível para que o ambiente regulatório dentro do qual transcorrerá a presente Concessão seja esclarecido e ganhe maior previsibilidade para os agentes interessados em participar no certame. | Agradecemos sua contribuição e informamos que a competência da Antaq em tela decorre do inciso XLII do art 3º do Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002, a saber: " Art. 3º À ANTAQ compete, em sua esfera de atuação, adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento das atividades portuária e de transporte aquaviário e, em especial: XLII - dirimir administrativamente conflitos de interesses entre o Poder Concedente e os prestadores de serviços de transporte e arbitrar disputas que surgirem entre os referidos prestadores de serviços e entre estes e os usuários" Ademais, informamos que o assunto da contribuição em tela é objeto da audiência pública nº 2/2022 ANTAQ, que visa obter contribuições visando ao aprimoramento da proposta de norma que estabelece os procedimentos administrativos para resolução de conflitos entre os agentes do setor regulado pela Agência. |
| 205 | Minuta de Contrato | 10. Investimentos e PBI | O valor dos investimentos necessários para aquisição das áreas objeto das expansões do Terminal deve ter o risco de sua majoração, além do estipulado no Anexo 1 do Contrato (Investimentos obrigatórios), partilhado com o Poder Concedente, tornando-se passível de pedido de reequilíbrio Econômico-Financeiro, caso a Concessionária tenha que pagar por estas áreas além do estipulado neste anexo. De fato, o risco do aumento dos investimentos com as desapropriações é demasiado alto para ser alocado exclusivamente à Concessionária, devendo ser partilhado com o Poder Concedente. | Agradecemos a contribuição e informamos que será incluída na matriz de responsabilidade compartilhamento de risco entre o poder concedente e concessionária para a fração dos valores excedentes aos preços previstos para expansão do terminal. As responsabilidades do Poder concedente e da concessionária serão detalhadas na nova versão do estudo pós-audiência. Outro fator relevante é que devido à valorização recente dos imóveis será realizada atualização da data-base do estudo para o ano de 2022, o que terá reflexo nos valores estipulados para aquisição de todas as áreas privadas previstas no estudo. |
| 206 | Minuta de Contrato | 10.3.1. O Poder Concedente poderá solicitar alterações no PBI nas seguintes hipóteses: (i) se o PBI apresentado pela Concessionária não observar os requisitos constantes no Anexo 13 do Edital ou as exigências de investimentos previstas no Anexo 1; ou (ii) se o Poder Concedente apresentar razões objetivas para demonstrar que a proposta de PBI apresentada | Sugere-se alterar os itens 10.3.1 e 10.3.2 do Contrato de Concessão para esclarecer que as solicitações de alterações no PBI devem se ater aos requisitos previstos no Edital e no Contrato de Concessão, sendo que eventual extinção do Contrato por culpa da Concessionária será precedida das garantias à ampla defesa e contraditório. | Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 10.3.1 já informa as hipóteses específicas em que as alterações no PBI poderão ser solicitadas. As referidas hipóteses são as seguintes: se o PBI apresentado pela Concessionária não observar os requisitos constantes no Anexo 13 do Edital ou as exigências de investimentos previstas no Anexo 1; ou (ii) se o Poder Concedente apresentar razões objetivas para demonstrar que a proposta de PBI apresentada pela Concessionária não tem pertinência ou não trará benefícios ao Porto Organizado. Desse modo, entende-se que solicitações de alterações no PBI, da forma como previstas, já devem se ater aos requisitos do Edital e Contrato. Da mesma forma, as garantias à ampla defesa e contraditório são asseguradas independentemente de previsão expressa na minuta de Contrato. |
| 207 | Minuta de Contrato | 10.5. A Concessionária deverá promover a desapropriação de todos os imóveis no interior da Área da Concessão, inclusive dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da Concessão, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos | O Contrato atribuiu à Concessionária o dever de promover a desapropriação de todos os imóveis da Área da Concessão e de indenizar os proprietários, devendo ainda, se necessário, solicitar a publicação dos decretos de declaração de utilidade pública ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária. Existem dois principais riscos relacionados à desapropriação que devem ser endereçados no Contrato: (i) a não obtenção/atraso na emissão dos decretos de declaração de utilidade pública por motivo alheio à vontade e não atribuível à Concessionária ou a impossibilidade de implementação da desapropriação, que impedem ou atrasam a expansão portuária em prejuízo do concessionário; e (ii) a variação dos custos das indenizações devidas pelas desapropriações em relação às estimativas do Poder Concedente, que altera o valor considerado pela Concessionária em seu plano de negócios, inclusive quando da elaboração da proposta de preço apresentada na licitação. Em relação ao primeiro ponto, o risco de não obtenção ou o atraso na emissão dos decretos de declaração de utilidade pública que a concessionária tenha solicitado ao Poder Público na forma do Contrato, assim como quaisquer impedimentos para fins da execução das desapropriações advindos, p. ex., do Poder Judiciário, Ministério Público, organizações sociais, ou poder executivo em quaisquer de suas esferas, deve ser suportado pelo Poder Concedente, incluindo-se a previsão correlata na matriz de risco. Isto, pois a emissão do decreto de declaração de utilidade pública e o prazo para o deferimento da imissão de posse requerida em juízo são atos fora do controle do Concessionário, que não possui poderes suficientes para a garantia da desapropriação. Quanto ao segundo ponto, na hipótese da existência do decreto de utilidade pública e de inexistência de outros impedimentos para fins da desapropriação, o aumento dos valores para fins das indenizações, em relação aos valores considerados em seus estudos pelo Concedente, deve ser suportado pelo próprio Concedente. Isto porque, os valores estimados pelo Poder Concedente para fins das indenizações serão levados em conta pela concessionária para fins de seu plano de negócios e de sua proposta de preço. Nessa linha, os valores estimados dos imóveis devem estar adequados à realidade do mercado, sendo certo que a variação destes valores pode impactar negativamente no plano de negócios da Concessionária, desbalanceando o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. | Agradecemos a contribuição. Primeiramente, informamos que foi estabelecido valor no fluxo de caixa da concessão destinado a custos das desapropriações. Contudo, tendo em vista a possibilidade de que o valor decorrente das desapropriações seja diferente do previsto, será avaliada a possibilidade de inclusão de regra de compartilhamento de risco entre o poder concedente e concessionária para a fração dos valores excedentes. Ressalta-se ainda que será realizada atualização da data-base do estudo para o ano de 2022, o que terá reflexo nos valores estipulados para aquisição das áreas previstas para desapropriação. Ademais, informamos que foram publicados os Decretos Municipais nº 11.025/2017 e nº 11.244/2018, que declaram de relevante interesse público áreas contidas na poligonal do Porto, para fins de expansão portuária. Na vigência destes Decretos ficam suspensas a concessão de consultas prévias, alvarás construtivos, licenças e permissões de ordem urbanística relacionadas aos referidos imóveis. Ainda assim, o Poder Executivo deverá expedir atos complementares necessários ao cumprimento dos referidos Decretos. Desse modo, quanto à possível demora do Poder Concedente em realizar as ações necessárias para os decretos de desapropriação, ressalta-se que há riscos alocado ao Poder Concedente que asseguram a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Por exemplo, conforme disposto na Subcláusula 19.2.1, a Concessionária não será responsável por prejuízos diretos e comprovados causados à Concessionária por ação ou omissão do Poder Concedente. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|---|---|
| 208 | Minuta de Contrato | 10.5. A Concessionária deverá promover a desapropriação de todos os imóveis no interior da Área da Concessão, inclusive dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da Concessão, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos | O Contrato atribuiu à Concessionária o dever de promover a desapropriação de todos os imóveis da Área da Concessão e de indenizar os proprietários, devendo ainda, se necessário, solicitar a publicação dos decretos de declaração de utilidade pública ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária. Existem dois principais riscos relacionados à desapropriação que devem ser endereçados no Contrato: (i) a não obtenção/atraso na emissão dos decretos de declaração de utilidade pública por motivo alheio à vontade e não atribuível à Concessionária ou a impossibilidade de implementação da desapropriação, que impedem ou atrasam a expansão portuária em prejuízo do concessionário; e (ii) a variação dos custos das indenizações devidas pelas desapropriações em relação às estimativas do Poder Concedente, que altera o valor considerado pela Concessionária em seu plano de negócios, inclusive quando da elaboração da proposta de preço apresentada na licitação. Em relação ao primeiro ponto, o risco de não obtenção ou o atraso na emissão dos decretos de declaração de utilidade pública que a concessionária tenha solicitado ao Poder Público na forma do Contrato, assim como quaisquer impedimentos para fins da execução das desapropriações advindos, p. ex., do Poder Judiciário, Ministério Público, organizações sociais, ou poder executivo em quaisquer de suas esferas, deve ser suportado pelo Poder Concedente, incluindo-se a previsão correlata na matriz de risco. Isto, pois a emissão do decreto de declaração de utilidade pública e o prazo para o deferimento da emissão de posse requerida em juízo são atos fora do controle do Concessionário, que não possui poderes suficientes para a garantia da desapropriação. Quanto ao segundo ponto, na hipótese da existência do decreto de utilidade pública e de inexistência de outros impedimentos para fins da desapropriação, o aumento dos valores para fins das indenizações, em relação aos valores considerados em seus estudos pelo Concedente, deve ser suportado pelo próprio Concedente. Isto porque, os valores estimados pelo Poder Concedente para fins das indenizações serão levados em conta pela concessionária para fins de seu plano de negócios e de sua proposta de preço. Nessa linha, os valores estimados dos imóveis devem estar adequados à realidade do mercado, sendo certo que a variação destes valores pode impactar negativamente no plano de negócios da Concessionária, desbalanceando o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Bem por isso, aos interessados em participar da licitação devem ser fornecidas informações bastantes sobre os imóveis passíveis de desapropriação para que seja possível elaborar seus planos de negócios e suas propostas de preço da forma mais acurada possível. A propósito, veja-se que foi possível apurar que os valores estimados pelo poder público em seu estudo relacionados à desapropriação dos imóveis para fins da expansão do porto de Itajaí estão aparentemente subestimados, já que muitos dos imóveis possuem edificações, o que eleva significativamente o valor patrimonial do bem, atingindo até R\$7.000,00/m2, a depender do padrão construtivo. Ademais, do Anexo 8 do Contrato faltam informações suficientes para a assunção da obrigação pela Concessionária, tendo sido listados imóveis sem qualquer informação (sequer a matrícula no registro de imóveis). Tal Anexo deve ser reelaborado para conter, no mínimo, informações sobre: (i) a existência e, em sendo este o caso, o número do Decreto de declaração de utilidade pública, (ii) o status dos casos que já estão judicializados, acompanhando de informações relevantes e (iii) a estimativa de valores do m² devidos por imóvel. Caso a estimativa de valores relacionados às indenizações não se revele adequada, tal fato deve ser gatilho para pedido de revisão do equilíbrio do contrato, de forma que o risco seja, ao menos, compartilhado com o Poder Concedente. Em outras concessões de serviços públicos, previu-se que a variação dos valores previstos para fins da desapropriação ensejaria o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Tome-se, como exemplo, o Contrato de Concessão nº 02/2019, celebrado entre a ANTT e a Concessionária Catarinense de Rodovias S.A. - Via Costeira ref. à Rod. BR-101/SC, na qual previu-se que o montante excedente aquele considerado na proposta para a desapropriação seria considerado para fins da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro: 8.2.2 A Concessionária considerou na Proposta apresentada o montante para desapropriação de R\$ 13.672.195,15 (...) 8.2.3 A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 8.2.1, por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, até o limite da verba referida na subcláusula 8.2.2, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes, por meio do Fluxo de Caixa Marginal, na forma prevista na subcláusula 21.5. | Agradecemos a contribuição. Primeiramente, informamos que foi estabelecido valor no fluxo de caixa da concessão destinado a custos das desapropriações. Contudo, tendo em vista a possibilidade de que o valor decorrente das desapropriações seja diferente do previsto, será avaliada a possibilidade de inclusão de regra de compartilhamento de risco entre o poder concedente e concessionária para a fração dos valores excedentes. Ressalta-se ainda que será realizada atualização da data-base do estudo para o ano de 2022, o que terá reflexo nos valores estipulados para aquisição das áreas previstas para desapropriação. Ademais, informamos que foram publicados os Decretos Municipais nº 11.025/2017 e nº 11.244/2018, que declaram de relevante interesse público áreas contidas na poligonal do Porto, para fins de expansão portuária. Na vigência destes Decretos ficam suspensas a concessão de consultas prévias, alvarás construtivos, licenças e permissões de ordem urbanística relacionadas aos referidos imóveis. Ainda assim, o Poder Executivo deverá expedir atos complementares necessários ao cumprimento dos referidos Decretos. Deste modo, quanto à possível demora do Poder Concedente em realizar as ações necessárias para os decretos de desapropriação, ressalta-se que há riscos alocado ao Poder Concedente que asseguram a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Por exemplo, conforme disposto na Subcláusula 19.2.1, a Concessionária não será responsável por prejuízos diretos e comprovados causados à Concessionária por ação ou omissão do Poder Concedente. |
| 209 | Minuta de Contrato | 10.5. A Concessionária deverá promover a desapropriação de todos os imóveis no interior da Área da Concessão, inclusive dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da Concessão, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos | O Item 10.5, outorga à Concessionária o dever de promover a desapropriação de imóveis para investimento (expansão) da área portuária. Ainda, informa que se for o caso, deve solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente. No entanto, o processo de desapropriação de áreas em torno do porto, com intenção de expansão, se iniciou em outubro de 2018 pela SPI em parceria com o município, e além da desapropriação para aumento da poligonal do porto, havia a previsão de desapropriação da concretização da RUA DO PORTO, estrutura que foi pensada para propiciar a viabilidade de trânsito e qualidade de vida dos moradores (https://itajai.sc.gov.br/noticia/27678/rua-do-porto-permitira-expansao-portuaria-e-eliminara-conflitos-no-transito-de-caminhoes#Yk13QCJMLIU). Ocorre, que da forma que conta no item 10.5, a Concessionária será a responsável única no tocante a desapropriação das áreas, não havendo obrigação de discussão com autoridades municipais tampouco federais. Logicamente, que da parte empresarial não há qualquer garantia de que haverá desapropriação para a mobilidade viária, da mesma forma que poderá ser feita de forma totalmente impositiva, sem negociação e tato com a comunidade, conforme o processo estava sendo conduzido até o momento. Vale lembrar, que até 2021 somente 6 (seis) imóveis a serem desapropriado estavam sendo discutidos judicialmente, o restante, mais de 12m² já haviam sido desapropriado (https://www.itajai.sc.gov.br/noticia/25449/plano-de-expansao-do-porto-de-itajai-avanca-com-desapropriacoes#Yk15PyjMLIU), demonstrando que o diálogo das autoridades municipais com os proprietários de imóveis viabilizou uma rápida desapropriação. Assim, seria válido que a mesma forma de negociação permaneça evitando desgastes entre a Concessionária e a população, mas principalmente para que além da expansão da poligonal, haja a obrigatoriedade da desapropriações necessárias para a concretização do projeto conhecido RUA DO PORTO que criará uma nova rota de deslocamento entre o Centro de Itajaí e os bairros ao interligar as avenidas Irlene Bornhausen (Caninana) e Marcos Konder. A via dá continuidade às transformações na mobilidade urbana da cidade ao organizar o trânsito e eliminar os congestionamentos com os caminhões carregados para o Porto, tendo em conta que o porto de Itajaí localiza-se na parte central do município, encravado no centro da cidade. Desta feita, apresentamos como sugestão a alteração do Item 10.5, para que passe ter a seguinte redação: 10.5. A Concessionária deverá promover a desapropriação de todos os imóveis no interior da Área da Concessão, inclusive dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da Concessão e dos imóveis em torno da Área de Concessão, para viabilizar as obras de expansão das vias em torno do Porto dando continuidade ao projeto conhecido como Rua do Porto, e indenizar seus proprietários, devendo ainda solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei nº 8.987/95, obrigando-se a criar uma comissão de avaliação e negociação para as desapropriações, com a participação de membros do município de Itajaí; | Agradecemos a contribuição e informamos que existe compromisso firmado pela prefeitura de Itajaí, através de recursos do FONPLATA, de investimentos do sistema viário de mobilidade urbana, que contempla a RUA DO PORTO. Os investimentos realizados na desapropriação de áreas para ampliação de pátio com objetivo de expansão da área primária portuária (área da concessão), serão realizadas pela futura concessionária.G209 |
| 210 | Minuta de Contrato | 10.5. A Concessionária deverá promover a desapropriação de todos os imóveis no interior da Área da Concessão, inclusive dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da Concessão, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos | No item 2 do Estudo de Engenharia - Seção C, é descrita a estrutura operacional da Área do Porto Organizado. Nessa descrição, consta que a Área do Porto Organizado envolverá uma expansão com a aquisição de uma série de áreas de terceiros privados e, ao que tudo indica, também pertencentes à Municipalidade de Itajaí, as quais, no futuro, deverão ser desapropriadas para que compoñham a área líquida da Concessionária. Na Minuta do Contrato, na cláusula 10.5, consta que é responsabilidade da Concessionária promover a desapropriação de todos os imóveis no interior da Área da Concessão, devendo, inclusive, indenizar seus proprietários e solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente para a declaração da utilidade pública das áreas a serem desapropriadas. Inicialmente aponta-se que a Concessionária tem tal obrigação de adquirir áreas de terceiros, sem que se tenha ciência sobre a procedência de tais áreas e suas respectivas situações legais. Tampouco é estipulado um prazo específico para que o Poder Concedente proceda à emissão dos decretos de utilidade pública que viabilizarão os atos desapropriatórios. Ademais, ressalta-se que existem áreas delimitadas nos Estudos que parecem ser de titularidade municipal, as quais possivelmente não poderão ser desapropriadas. Vale ressaltar também que a imposição de obrigação contratual para a aquisição de terrenos específicos tende a impulsionar o seu valor de mercado, sendo que não há qualquer métrica de compartilhamento de custos e riscos relacionados à referida aquisição de terrenos. Adicionalmente, não foi compartilhado o racional para a valoração dos terrenos a serem desapropriados, tampouco foram disponibilizados os laudos de avaliação desses terrenos ou quaisquer documentos relacionados para análise sobre os preços das propriedades. A esse respeito, sugere-se que a Concessionária seja responsável apenas no limite dos valores definidos na modelagem do Porto para as propriedades a serem desapropriadas, sendo que quaisquer valores adicionais deverão ensejar a recomposição da equação econômico-financeira do Contrato, a exemplo do que ocorre comumente, por exemplo, no setor ferroviário. Neste sentido, cumpre observar que as melhores práticas de modelagem de contratos de concessão sugerem que os riscos do empreendimento deverão ser compartilhados entre parceiros público e privado de acordo com a capacidade de cada qual gerenciar o risco em referência. Neste sentido, é preciso que, na matriz de riscos do Contrato, seja alocado ao Poder Concedente os riscos referentes (i) ao inflacionamento excessivo dos imóveis que deverão ser adquiridos, incumbindo ao Poder Concedente quaisquer valores pagos acima do quanto previsto na modelagem econômico-financeira da Concessão - compartilhamento de riscos muito comum nos setores rodoviário e ferroviário, onde é exigido intenso volume de atividades desapropriatórias; e (ii) a eventuais atrasos de cronograma decorrentes do atraso para emissão da DUP, inclusive em hipóteses de impossibilidade de desapropriação em razão da natureza jurídica do imóvel. Ademais, sugere-se que não apenas seja feita a alocação mencionada acima na matriz de riscos do Poder Concedente, como também se imponha uma obrigação para que o Poder Público deva, mediante um prazo determinado, realizar a emissão da DUP, trazendo maior segurança jurídica à etapa de desapropriação prevista no Contrato. Alternativamente, uma vez que as áreas a serem desapropriadas já estão previamente determinadas no Contrato, sugere-se que o Poder Concedente já inicie desde logo a emissão da DUP, tornando tal etapa mais eficiente e visando o atendimento do interesse público para a operação adequada do Porto. | Agradecemos a contribuição. Primeiramente, informamos que foi estabelecido valor no fluxo de caixa da concessão destinado a custos das desapropriações. Contudo, tendo em vista a possibilidade de que o valor decorrente das desapropriações seja diferente do previsto, será avaliada a possibilidade de inclusão de regra de compartilhamento de risco entre o poder concedente e concessionária para a fração dos valores excedentes. Ressalta-se ainda que será realizada atualização da data-base do estudo para o ano de 2022, o que terá reflexo nos valores estipulados para aquisição das áreas previstas para desapropriação. Ademais, informamos que foram publicados os Decretos Municipais nº 11.025/2017 e nº 11.244/2018, que declaram de relevante interesse público áreas contidas na poligonal do Porto, para fins de expansão portuária. Na vigência destes Decretos ficam suspensas a concessão de consultas prévias, alvarás construtivos, licenças e permissões de ordem urbanística relacionadas aos referidos imóveis. Ainda assim, o Poder Executivo deverá expedir atos complementares necessários ao cumprimento dos referidos Decretos. Deste modo, quanto à possível demora do Poder Concedente em realizar as ações necessárias para os decretos de desapropriação, ressalta-se que há riscos alocado ao Poder Concedente que asseguram a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Por exemplo, conforme disposto na Subcláusula 19.2.1, a Concessionária não será responsável por prejuízos diretos e comprovados causados à Concessionária por ação ou omissão do Poder Concedente. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|---|---|
| 211 | Minuta de Contrato | 11.1. Como condição para a assinatura do presente Contrato de Concessão, a Concessionária deverá ter: (i) celebrado com o Banco Depositário e a ANTAQ contrato de administração de contas, conforme minuta referencial relacionada no Anexo 10; (ii) aberta a Conta Vinculada em seu nome junto ao Banco Depositário; e (iii) depositado na Conta Vinculada o | A Cláusula 11.1 da Minuta do Contrato traz a previsão da criação da Conta Vinculada pelo Concessionário. Visando atender o apelo da classe trabalhadora sem criar qualquer obrigação onerosa à Concessionária, há na criação desta Conta Vinculada a possibilidade perfeita para que o Governo Federal, como gesto de reconhecimento com todos os trabalhadores portuários de Itajaí, destine parte dos valores como garantia dos já suscitados direitos sociais e resguardo ao direito adquirido. Poderá ser previstos alguns deveres à Concessionária a ser custeadas com os valores da Conta Vinculada, não gerando mais oneração à Concessionária. Deverá constar no Contrato a criação de um PDV a ser calculado de duas formas diferentes, que deverão ser escolhida uma das maneiras pelo trabalhador. Primeira, o pagamento correspondente a 1/5 da remuneração mensal por ano de efetivo exercício no Porto, tendo como base salarial a média de cada uma das categorias diferenciadas, conforme dados do OGMO. A segunda forma de indenização seria o pagamento correspondente a 1/5 da remuneração mensal por cada ano restante de expectativa de vida, tendo como base salarial a média de cada uma das categorias diferenciadas, conforme dados do OGMO. Ainda, outro destino justo aos valores da Conta Vinculante que poderá ser previsto é para assegurar uma renda mínima aos TPAs que não tiverem oportunidades de engajamento, pois a Concessionária poderá optar pela mão de obra 100% vinculada, ou quase 100%, deixando os demais TPA sem o mínimo de engajamento. Este valor da Conta Vinculada, poderá garantir uma renda mínima aos TPAs que não obtiverem oferta de trabalho durante o mês, ou ainda, obtendo ofertas de trabalhos, não seja o suficiente para a manutenção de sua qualidade de vida. Cumprindo a Convenção 137 da OIT que prevê a necessidade de estímulo por parte das autoridades públicas para a criação de mecanismos que garantam o mínimo de renda e o mínimo de trabalho ao portuário. Assim, deverá o valor da Conta Vinculada ser utilizado para complementar a renda média do trabalhador avulso no importe de 75% da média da categoria, em casos da empresa Concessionária não ofertar durante o mês ofertas de serviço suficiente para garantia da média anteriormente recebida ou em caso de paralisação da operação por desastres naturais. Outra sugestão para a utilização dos valores da Conta Vinculada, seria a reserva de um percentual deste valor para indenizar os atuais trabalhadores portuários com registro e cadastro no OGMO em caso de alteração legislativa que retire a exclusividade da classe. Assim sendo, apresentamos a seguintes sugestões de inclusão ao Item 11.4, e inclusão dos itens 11.4.6; 11.4.7 e 11.4.18: 11.4. Os recursos depositados na Conta Vinculada poderão ser utilizados exclusivamente para as seguintes finalidades: (iv) Utilização para implementação de um Programa de Demissão Voluntária aos trabalhadores portuários já registrados ou cadastrados no OGMO/Itajaí; (v) Utilização para complemento ou custeio de até 75% da média salarial do trabalhador portuário avulso já registrado ou cadastrado no OGMO/Itajaí, em caso da empresa não ofertar engajamento suficiente durante o mês ou em caso de paralisação das operações por desastres naturais, para a manutenção da média salarial; (vi) Utilização para indenização do trabalhador portuário já registrado ou cadastrado no OGMO/Itajaí, em caso de alteração legislativa que retire o direito à exclusividade. 11.4.6. O cálculo para a indenização ao trabalhador portuário, nos casos previstos nos subitens iv e vi do Item 14.4, deverá ter como base a média salarial atual de cada categoria conforme dados do OGMO/Itajaí, sendo o cálculo para a indenização um inteiro e cinquenta centésimos da remuneração mensal por ano de efetivo exercício no Porto ou, um inteiro e cinquenta centésimo da remuneração mensal por cada ano restante de expectativa de vida. 11.4.7. Deverá ser criada uma subconta à Conta Vinculada, na qual deve ser depositado 30% do valor de outorga para o custeio do PDV e de futuras indenizações, e ainda, 10% dos valores das contribuições fixas e variáveis, para o custeio da manutenção da média salarial do trabalhador portuário avulso com base nos dados do OGMO/Itajaí. 11.4.8. Deverá ser criada uma comissão específica para deliberação dos valores da Subconta Vinculada, quando utilizadas em prol do trabalhador, alíneas iv, v e vi do Subitem 11.4, devendo a comissão ser formada por 1 (um) representante do Poder Concedente, 1 (um) representante da Concessionária e 1 (um) representante da Intersindical dos trabalhadores portuários, que se reunirão até o 15º dia após apresentado requerimento por parte das entidades laborais para utilização dos valores. | Agradecemos a contribuição. Estamos solidários à causa do trabalhador e entendemos a importância de se assegurar o seu apoio na transição da administração do Porto de Itajaí para o modelo de concessão. Contudo, vislumbramos dificuldades na proposta ora apresentada. Um dos principais entraves diz respeito às regras estabelecidas no Convênio 08/97, que tem como objeto a delegação do Porto de Itajaí ao Município. Segundo a Cláusula Décima do referido Convênio, "Na hipótese de extinção da delegação, não resultará para a União qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos vencidos ou a vencer, assumidos pelo DELEGATÁRIO com seus empregados [...]". Dessa forma, percebe-se que os custos decorrentes com empregados do Porto são de responsabilidade do Município, e não da União. Assim, tendo em vista que a Conta Vinculada receberá como aportes valores das contribuições fixa e variável, que são devidos ao Poder Concedente, destinar os recursos dessa conta para despesas com funcionários significaria repassar valores da União para o Município. Ocorre que há limites legais para repasse de recursos entre entes federados e, no presente caso, não se vislumbra possibilidade jurídica para realizar esse tipo de repasse. |
| 212 | Minuta de Contrato | 11.1. Como condição para a assinatura do presente Contrato de Concessão, a Concessionária deverá ter: (i) celebrado com o Banco Depositário e a ANTAQ contrato de administração de contas, conforme minuta referencial relacionada no Anexo 10; (ii) aberta a Conta Vinculada em seu nome junto ao Banco Depositário; e (iii) depositado na Conta Vinculada o | Nos termos do item 11.1 do Contrato de Concessão e do item 7.1 do Edital, deve-se depositar o valor total de outorga ofertado na licitação como condição para assinatura do Contrato. A exigência de depósito do valor integral ofertado em conta vinculada como condição para assinatura do contrato de concessão contraria a premissa declarada de uma licitação que preserve a capacidade de investimentos do concessionário. A referida exigência, especialmente somada a todas as demais exigências financeiras a que se sujeitará a Concessionária para execução do objeto do Edital, revela-se excessiva. Desta forma, cabe a modulação da obrigação para que seja escalonada a exigência do depósito na Conta Vinculada par que ocorra ao longo do prazo da concessão, ano a ano, e que o depósito da primeira parcela ocorra concomitantemente à assinatura do contrato. O Poder Público já adotou esta sistemática de parcelamento do valor da outorga em outras licitações, a exemplo da Licitação nº 1/2021/SOR/SPR/CD-ANATEL (Licitação do 5G), em que se faculta o pagamento do preço público devido em parcelas anuais. Alternativamente, caberia aumentar para 50% do VPL a parcela fixa devida entre o 6º e o 30º ano, dessa forma reduzindo o valor a ser depositado desde logo, permitindo à Concessionária maior capacidade de investimento nos 5 primeiros anos. | Agradecemos a contribuição e informamos que a divisão do VPL entre as diversas obrigações financeiras da concessão serão reavaliadas no âmbito da revisão dos estudos, respeitando as diretrizes emanadas pelo Poder Concedente. |
| 213 | Minuta de Contrato | 11.4. Os recursos depositados na Conta Vinculada poderão ser utilizados exclusivamente para as seguintes finalidades: | Sugere-se endereçar a falta de parâmetros claros com relação às condições para aprovação pela ANTAQ de proposta da Concessionária para alocar os fundos da Conta Vinculada para os eventos em questão, de maneira a garantir maior segurança jurídica à Concessionária para formular o pedido à autoridade objetivando a sua aprovação. | Agradecemos a contribuição e informamos que as condições e finalidades para utilização dos recursos da conta vinculada estão elencados na cláusula 11.4 do Contrato. Nesse sentido, o processo e as condições para aprovação da utilização dos recursos decorre de outros processos, quais sejam: (i) processo específico para o caso do item (i) da cláusula em tela; (ii) processo específico de análise de novos investimentos; e (iii) recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de riscos expressamente alocados ao Poder Concedente. Assim, os requisitos e procedimentos dependem de cada caso concreto, não sendo possível antecipar julgamentos ou procedimentos. |
| 214 | Minuta de Contrato | 12. Transição Operacional | O item 12 da minuta do contrato prevê algumas regras sobre a transição operacional : a) A transição será composta por dois estágios (de Preparação e de Operação Assistida). b)No primeiro, a concessionária terá 45 dias para elaborar um Plano de Transição Operacional (PTO), que deverá seguir as diretrizes do Anexo 9 da minuta de contrato, e a ANTAQ terá 20 dias para aprovar o PTO, podendo determinar a realização de ajustes. c)No segundo, a concessionária deverá envidar esforços junto à arrendatária do terminal para viabilizar a operação assistida, que terá duração máxima de 30 dias. A sistemática prevista é similar aos PTOs dos aeroportos concedidos, com algumas previsões a menos ou diferentes. Entretanto, da forma como foi concebida a transição, podem ser observados alguns problemas e dúvidas, tais como: a)Para que haja uma transição viável, é necessário que haja uma preparação desde logo - uma vez que restam apenas alguns meses até o término do contrato de arrendamento atual, que acabará meses antes do início do contrato de concessão (previsto para ser assinado apenas no primeiro trimestre do ano que vem). Entretanto, as regras propostas não preveem absolutamente nenhuma medida imediata. As medidas de transição começarão apenas com a elaboração do PTO. Nesse cenário, é razoável considerar que somente haverá um PTO por volta do mês de maio de 2023. Ocorre que iniciar medidas de transição somente meses após o término do contrato de arrendamento atual inviabiliza uma transição efetiva e segura. b)Dentre as medidas que precisam ser adotadas o quanto antes, está a necessidade de se dar maior segurança aos clientes, importadores e exportadores atuais que movimentam suas cargas no terminal de Itajaí. O setor portuário funciona de modo diferente de um aeroporto, que tem movimentação diária inercial de passageiros sem a necessidade de contratos prévios para se gerar receita considerável. No setor portuário, um terminal só consegue manter suas operações se mantiver contratos com prazo razoável (um a dois anos, pelo menos) com seus clientes. Se isso não acontecer, a incerteza leva os clientes a buscar outras opções no mercado e simplesmente nem haverá carga para o momento da operação assistida. A mera previsão de um PTO a ser elaborado e aprovado somente meses depois do término do contrato de arrendamento atual não resolve essa questão. c) O Anexo 9 contém diretrizes muito genéricas. Praticamente todas as medidas dependerão do conteúdo do PTO ainda a ser elaborado. É necessário que haja previsões mais concretas e definidas desde logo. Diante dessas incertezas, sugere-se que as diretrizes do item 12 da minuta de contrato sejam complementadas, de modo a prever expressamente os seguintes pontos (que deverão ser observados durante a transição operacional, antes mesmo da elaboração do PTO pela concessionária): a)A arrendatária não é obrigada a participar da transição operacional. Caso participe, deverá ser devidamente remunerada pelas atividades prestadas, uma vez que suas obrigações contratuais terminam em 31.12.2022. b)Os contratos firmados entre a arrendatária atual e seus clientes (armadores, inclusive) que estejam em vigor no início de vigência do contrato de concessão do porto deverão ser cumpridos pela concessionária em suas condições previstas em cada instrumento, pelo prazo de dois anos ou até que os referidos contratos sejam extintos pelo decurso do tempo, o que ocorrer primeiro. Com isso, permite-se maior estabilidade e garantia aos usuários do Porto, possibilita-se uma transição mais adequada das operações e ainda se garante uma receita ao concessionário do Porto logo no início da concessão. Caso não se preveja nada nesse sentido, e considerando que haverá um hiato entre o término do contrato de arrendamento e o início da concessão, é bem possível que a concessionária tenha dificuldades em recuperar clientes ao porto de Itajaí nos primeiros anos da concessão, o que é negativo para ela e para a remuneração variável paga ao poder concedente. c) Serão obrigatoriamente implementadas ações imediatas, antes mesmo da elaboração e aprovação do PTO, que deem à Concessionária e à atual arrendatária maior previsibilidade até que o PTO seja implementado, tais como, alinhamento em comunicação, busca de soluções eficientes para eventual transferência de dados ou de sistemas, dentre outras. Por todos esses fatores, entendemos que (1) é necessário haver previsões iniciais estabelecidas antes mesmo da licitação e (2) é relevante prever que a transição deverá ser composta de fases adicionais em relação às duas previstas no item 12.3 da minuta de contrato. Será necessário que haja também um Plano de Ações Imediatas e um Plano de Transição de Recursos Humanos , como já se previu, por exemplo, em transições no setor aeroportuário. Na mesma data de encaminhamento desta contribuição, enviaremos no e-mail disponibilizado para a audiência pública uma sugestão concreta de revisão do item 12 da minuta de contrato e do Anexo 9. | Agradecemos a contribuição. No que diz respeito à sugestão de se iniciar a etapa de transferência operacional desde logo, antes da elaboração e implementação do PTO, é importante destacar que essa fase de transferência dependerá de ações a serem realizadas pela futura Concessionária, consequentemente, é preciso que já tenha sido definida a vencedora do leilão. Por esse motivo, o primeiro estágio da transferência operacional terá início somente a partir da assinatura do contrato de concessão, quando já estará definida quem será a Concessionária que assumirá as atividades. Sobre a existência de regras genéricas no PTO, esclarecemos que a premissa adotada na transferência operacional é que esse instrumento de fato não deva fixar obrigações excessivamente detalhadas sobre os procedimentos a serem adotados, devido à dificuldade de o poder público prever, de antemão, todas as situações operacionais práticas que deverão ser enfrentadas no momento da transição. Nesse sentido, entende-se que a Concessionária, com sua expertise técnica, terá melhores condições de indicar os pontos críticos a serem observados. No que se refere a necessidade de se dar maior segurança aos usuários do porto, resguardando contratos existentes com clientes, estão sendo avaliadas alternativas para a manutenção das atividades pela atual arrendatária em caráter transitório como, por exemplo, a celebração de contrato de transição. Ressalta-se que, caso a atual arrendatária opte por não celebrar contrato de transição, há possibilidade de processo seletivo para contratação de arrendatária transitória, conforme já realizado em casos análogos. Dessa forma, busca-se resguardar a continuidade das operações. Ademais, entende-se que incluir obrigação da futura Concessionária de se sub-rogar nos contratos comerciais celebrados pela arrendatária atual com seus clientes não seria uma medida adequada, uma vez que essa medida interferiria na liberdade negocial da Concessionária. E, ainda, sobre a sugestão de se inserir um Plano de Ações Imediatas e um Plano de Transição de Recursos Humanos, destaca-se que essas proposições poderão ser realizadas pela própria Concessionária na fase de elaboração do PTO. Por fim, no que diz respeito a remuneração da arrendatária atual pelo período em que participar da transferência operacional, entende-se que essa medida não será necessária, tendo em vista que, conforme já relatado, estão sendo avaliadas alternativas para a manutenção das atividades pela atual arrendatária mediante a celebração de instrumento contratual de caráter transitório. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---------------------------|--|---|
| 215 | Minuta de Contrato | 12. Transição Operacional | Outro problema em relação à transição operacional diz respeito ao fato de que não há previsões suficientes sobre a transição de pessoal. As diretrizes de transição das concessões de aeroportos, por exemplo, eram muito mais detalhadas sobre isso, dada inclusive a relevância social do tema. É importante prever mais disposições sobre o assunto, inclusive porque a própria transição de pessoal depende de medidas imediatas (como, por exemplo, a tentativa de manter essas pessoas trabalhando no porto). Sem isso, a transição e em especial o estágio de operação assistida podem ficar prejudicados. Nesse contexto, é importante que haja um estudo e a elaboração de um plano para valorização dos recursos humanos que ficarão disponíveis e possuem experiência profissional na área, que poderão ser aproveitados no quadro de colaboradores da Concessionária. Diante dessas incertezas, sugere-se que as diretrizes do item 12 da minuta de contrato sejam complementadas, de modo a prever expressamente previsões mais concretas sobre a transição de pessoal. Sugere-se que seja definida desde logo, já no edital, a composição objetiva de uma equipe que precisará ser mantida para a transição, estabelecendo-se desde logo que a remuneração dos profissionais será arcada pela concessionária, não havendo mais qualquer vínculo empregatício ou de outra natureza com a arrendatária a partir do término do contrato de arrendamento atual. Sugere-se prever também que haja um estudo e a elaboração de um plano para valorização dos recursos humanos que ficarão disponíveis e possuem experiência profissional na área, que poderão ser aproveitados no quadro de colaboradores da Concessionária, bem como que seja prevista a realização de entrevistas que a Concessionária deverá realizar com o pessoal que já trabalhe para a arrendatária atual, a exemplo do que preveem as diretrizes de PTOs do setor aeroportuário. | Agradecemos a contribuição. De acordo com o Anexo 9 da minuta de Contrato, durante a preparação do PTO, a Concessionária deverá reunir-se com trabalhadores do complexo portuário, Usuários, Operadores Portuários, órgãos de governo e outros interessados, para definir preocupações e problemas específicos a serem contemplados no PTO. Nessa oportunidade, a SPI e os seus atuais trabalhadores terão a oportunidade de apresentar estudos e planos de valorização dos recursos humanos disponíveis e que possuam experiência profissional na área, que poderão ser aproveitados no quadro de colaboradores da Concessionária. Sobre a formação de uma equipe para realizar a transição, conforme o Anexo 9 da minuta de Contrato, já é prevista a formação de uma Equipe de Transição, que será responsável por executar as ações necessárias à transição operacional do Porto Organizado. A Equipe de Transição será responsável por gerenciar todos os aspectos da transição operacional do Porto Organizado, incluindo negociação e alinhamento de informações com a SPI para assegurar uma transferência segura e sem interrupção, incluindo análise sobre possível aproveitamento dos atuais funcionários. |
| 216 | Minuta de Contrato | 12. Transição Operacional | Um problema adicional em relação à transição operacional diz respeito à indefinição acerca de diversas responsabilidades. Como é possível verificar nos instrumentos submetidos à audiência pública: a) Não há nenhuma diretriz sobre responsabilidades durante o período de transição. Por exemplo, se houver algum acidente, necessidade de manutenção ou mesmo de troca de um equipamento, de quem seria a responsabilidade? Entende-se, por uma questão de lógica, que seria da concessionária do porto, que terá prazo para amortizar os seus investimentos, ou da SPI, que permanecerá responsável pela administração do porto organizado conforme item 12.3.3.1 da minuta de contrato. Mas nada disso não está expresso nas diretrizes. b) Também não há previsões sobre como endereçar as despesas da arrendatária ao longo da transição. É evidente que, se for participar da transição, a arrendatária terá despesas ao disponibilizar pessoal, equipamentos, seguros etc. Há ainda um custo de oportunidade e as responsabilidades eventualmente cabíveis. Mas isso não é tratado nas previsões do item 12 da minuta do contrato de concessão nem no seu Anexo 9. Há apenas uma previsão genérica de que a concessionária deverá envidar esforços junto à atual arrendatária do Porto Organizado para a realização do Estágio e Operação Assistida (item 12.3.3.2). Diante disso, sugere-se que sejam incluídas previsões no item 12 da minuta de contrato de concessão com o seguinte conteúdo: a) A partir do término do contrato de arrendamento, as responsabilidades relativas ao terminal (pelos equipamentos, seguros, eventuais danos a terceiros, aduaneiras etc.) caberão integralmente à Superintendência do Porto de Itajaí ou à concessionária (a partir da assinatura do contrato de concessão), não havendo mais nenhuma responsabilidade da arrendatária. b) Como condição para a assinatura do contrato de concessão, a concessionária deverá depositar, em conta bancária de titularidade da atual arrendatária, um valor previamente definido, que seja suficiente para ressarcir antecipadamente a arrendatária pelas despesas e riscos incorridos por ela no período de transição. Caso o valor depositado seja comprovadamente insuficiente, a concessionária deverá complementar o depósito no valor necessário. | Agradecemos a contribuição. Conforme as Subcláusulas 12.3 e seguintes da minuta do contrato de concessão, o PTO será desenvolvido e implementado em dois estágios. O Estágio de Preparação, em que ocorrerá a elaboração do PTO pela Concessionária, se encerrará com a aprovação do PTO pela ANTAQ. Uma vez aprovado esse instrumento, terá início o Estágio de Operação Assistida, que terá duração máxima de 30 dias. Nesse estágio, a SPI permanecerá responsável pela administração do Porto Organizado, assim, os preços e tarifas pagas pelos usuários durante ambos os Estágios não serão devidos à Concessionária. A transição será concluída quando a ANTAQ atestar que não opõe objeção à assunção das operações pela Concessionária. Desse modo, a Data de Assunção ocorrerá no dia posterior a esse ateste, ou a partir do dia 02/01/2023 (para garantir que a Assunção não ocorrerá antes do término da delegação da SPI), o que ocorrer por último, conforme disposto na Subcláusula 1.1.1.27 da minuta de Contrato. Portanto, verifica-se que não há indefinição sobre as responsabilidades dos entes envolvidos, uma vez que as operações e demais encargos decorrentes continuarão sendo de responsabilidade da SPI durante o período de transição, e passarão a ser de responsabilidade da Concessionária somente a partir da Data de Assunção. Na hipótese de encerramento da delegação da SPI ou do contrato de arrendamento da atual arrendatária antes da Data de Assunção, estão sendo avaliadas alternativas para a manutenção das atividades do porto em caráter transitório como, por exemplo, a prorrogação do convênio de delegação da SPI ou a celebração de contrato de transição com a atual arrendatária. Ressalta-se que, caso a atual arrendatária opte por não celebrar contrato de transição, há possibilidade de processo seletivo para contratação de arrendatária transitória, conforme já realizado em casos análogos. |
| 217 | Minuta de Contrato | 12. Transição Operacional | As previsões de transição operacional também carecem de regras adicionais que sejam aplicáveis desde logo (antes da elaboração do PTO) no tocante a pessoal. Em tese, é plenamente possível que a arrendatária atual nem mesmo disponha mais de pessoal necessário para a transição operacional quando ela for ocorrer, uma vez que a empresa não tem condições de simplesmente obrigar que os seus funcionários e colaboradores atuais permaneçam trabalhando com ela indefinidamente, ainda mais para além do prazo de vigência do contrato de arrendamento. Antes de se ter um PTO aprovado, o que somente deverá ocorrer meses depois do término do arrendamento, a arrendatária não sabe nem mesmo qual equipe seria necessário manter, uma vez que essa definição só ocorrerá futuramente. Também nesse ponto, a ausência de previsão de medidas imediatas acaba frustrando a transição e impedindo que a arrendatária adote medidas adequadas de preparação. Isso reforça que diversas diretrizes devem ser estabelecidas com urgência, muito antes da própria concessão e da futura elaboração do PTO. Diante disso, sugere-se que seja estabelecido desde logo nos documentos que integram o edital da licitação uma previsão objetiva estabelecendo (1) se será necessário manter uma equipe de profissionais para a transição, (2) qual seria a composição dessa equipe, e (3) prevendo que a concessionária arcará integralmente com os custos relacionados à manutenção dessa equipe. | Agradecemos a contribuição. Na hipótese de encerramento da delegação da SPI ou do contrato de arrendamento da atual arrendatária antes da Data de Assunção, estão sendo avaliadas alternativas para a manutenção das atividades do porto em caráter transitório como, por exemplo, a prorrogação do convênio de delegação da SPI ou a celebração de contrato de transição com a atual arrendatária. Ressalta-se que, caso a atual arrendatária opte por não celebrar contrato de transição, há possibilidade de processo seletivo para contratação de arrendatária transitória, conforme já realizado em casos análogos. Dessa forma, busca-se assegurar que não haverá interrupção das atividades durante o período de transferência operacional. Sobre a formação de uma equipe para realizar a transição, conforme o Anexo 9 da minuta de Contrato, já é prevista a formação de uma Equipe de Transição, que será responsável por executar as ações necessárias à transição operacional do Porto Organizado. A Equipe de Transição será responsável por gerenciar todos os aspectos da transição operacional do Porto Organizado, incluindo negociação e alinhamento de informações com a SPI para assegurar uma transferência segura e sem interrupção, incluindo análise sobre possível aproveitamento dos atuais funcionários. |
| 218 | Minuta de Contrato | 12. Transição Operacional | Nas disposições sobre transição operacional, há previsão de que os preços e as tarifas pagas pelos usuários durante o Estágio de Preparação e o Estágio de Operação Assistida não serão devidos à Concessionária. Pressupõe-se que as tarifas serão devidas à SPI (como ocorre normalmente), e caberá à arrendatária o recebimento de valores por serviços que não estiverem ainda sob responsabilidade da concessionária, por preços fixados por esta em regime de liberdade de preços. Embora pareça a lógica, é necessário que haja maior esclarecimento a respeito dessa situação no edital que se limitou a afirmar que tais valores não seriam devidos à concessionária. Assim, a fim de esclarecer esses pontos, sugere-se a inclusão de previsões estabelecendo que, ao longo do Estágio de Preparação e do Estágio de Operação Assistida, as tarifas arrecadadas serão devidas à SPI e os preços cobrados serão devidos à arrendatária do terminal, caso esteja participando da transição. Os preços serão definidos pela arrendatária até que haja sua retirada integral do porto, com a assunção das atividades pela concessionária. Além disso, como uma sugestão complementar ou alternativa, sugere-se que seja previsto que, se um eventual contrato de transição com a atual arrendatária for deficitário (justamente por conta dos termos da transição e outros fatores adicionais), o concessionário fará o reembolso integral dos custos arcados pela arrendatária transitória. Para tanto, o concessionário será informado dos custos pela arrendatária transitória e terá prazo para a realização desses reembolsos. | Agradecemos a contribuição. Conforme indicado pela própria autora da contribuição, a minuta de Contrato de Concessão estabelece que os preços e as tarifas pagas pelos usuários durante a transição operacional não serão devidos à Concessionária. Assim, fica claro que a Concessionária não poderá arrecadar preços e tarifas nessa fase. Por outro lado, a minuta de edital em análise não tem a finalidade de estabelecer direitos e obrigações para a atual arrendatária, uma vez que esta não será signatária do contrato de concessão. Nesse sentido, estão sendo avaliadas alternativas para a manutenção das atividades pela atual arrendatária em caráter transitório como, por exemplo, a celebração de contrato de transição (ressalta-se que, caso a atual arrendatária opte por não celebrar contrato de transição, há possibilidade de processo seletivo para contratação de arrendatária transitória, conforme já realizado em casos análogos). Portanto, durante a fase de transferência operacional, a atual arrendatária deverá observar as disposições sobre tarifas e preços constantes no seu próprio contrato de arrendamento ou de transição. |
| 219 | Minuta de Contrato | 12. Transição Operacional | Ainda nas previsões sobre a transição operacional, há incerteza quanto à duração do Estágio de Operação Assistida. O item 12.3.3 menciona que ele terá duração máxima de 30 (trinta) dias, mas o item 12.3.3.4 estabelece que ele será concluído quando a ANTAQ atestar que não opõe objeção à assunção da operação do Porto Organizado pela Concessionária. Assim, é necessário esclarecer se esse estágio poderá levar mais de 30 dias na prática, até porque isso influencia diretamente a adoção das medidas necessárias para as preparações cabíveis. Quanto a isso, sugere-se a inclusão de previsão no sentido de que o Estágio de Operação Assistida terá duração máxima de 30 (trinta) dias e que, passado esse período, a arrendatária, ainda que esteja em regime de contrato de transição não poderá ser obrigada a permanecer na operação, ainda que a ANTAQ se oponha à assunção das operações. Caso permaneça, a arrendatária terá direito a remuneração pelos seus trabalhos nesse período, a ser compensada por meio de depósito em conta bancária de sua titularidade feito pela concessionária com antecedência, no prazo de cinco dias. | Agradecemos a contribuição. Conforme a Subcláusula 12.3.3 da minuta de Contrato, o Estágio de Operação Assistida terá duração máxima de 30 dias. Contudo, nos termos da Subcláusula 12.3.3.4, esse Estágio será concluído somente quando a ANTAQ atestar que não opõe objeção à assunção da operação do Porto Organizado pela Concessionária. Tendo em vista que o referido ateste da ANTAQ ocorrerá após o Estágio de Operação Assistida, as cláusulas em questão (no corpo do Contrato e no Anexo 9) serão ajustadas para deixar claro que o período do ateste da Agência não está incluído no prazo de 30 dias para a execução do Estágio de Operação Assistida. Na hipótese de encerramento da delegação da SPI ou do contrato de arrendamento da atual arrendatária antes da Data de Assunção, estão sendo avaliadas alternativas para a manutenção das atividades do porto em caráter transitório como, por exemplo, a prorrogação do convênio de delegação da SPI ou a celebração de contrato de transição com a atual arrendatária. Ressalta-se que, caso a atual arrendatária opte por não celebrar contrato de transição, há possibilidade de processo seletivo para contratação de arrendatária transitória, conforme já realizado em casos análogos. Dessa forma, busca-se assegurar que não haverá interrupção das atividades durante o período de transferência operacional. Dessa forma, no que diz respeito a prazos e demais direitos e obrigações da atual arrendatária, esta deverá observar as disposições estabelecidas no seu próprio contrato de arrendamento. |
| 220 | Minuta de Contrato | 12. Transição Operacional | As disposições sobre a transição operacional ainda precisam de uma complementação em relação aos equipamentos. Estima-se que a atual arrendatária não precisará de todos os equipamentos hoje existentes no terminal se a movimentação projetada se realizar. Dessa forma, sugere-se que, assim que haja o pagamento dos equipamentos pela concessionária, apenas os equipamentos necessários para a continuação da operação portuária durante a execução de um eventual contrato de transição deverão permanecer sob a guarda, conservação, operação e manutenção da atual arrendatária no cumprimento do referido contrato de transição, de modo que os demais equipamentos já passem para a responsabilidade do concessionário. | Agradecemos a contribuição. Conforme as Subcláusulas 12.3 e seguintes da minuta do contrato de concessão, o PTO será desenvolvido e implementado em dois estágios. O Estágio de Preparação, em que ocorrerá a elaboração do PTO pela Concessionária, se encerrará com a aprovação do PTO pela ANTAQ. Uma vez aprovado esse instrumento, terá início o Estágio de Operação Assistida, que terá duração máxima de 30 dias. Nesse estágio, a SPI permanecerá responsável pela administração do Porto Organizado e a atual arrendatária deverá continuar a sua operação nos termos do seu próprio contrato de arrendamento. Na hipótese de encerramento da delegação da SPI ou do contrato de arrendamento da atual arrendatária antes da Data de Assunção, estão sendo avaliadas alternativas para a manutenção das atividades do porto em caráter transitório como, por exemplo, a prorrogação do convênio de delegação da SPI ou a celebração de contrato de transição com a atual arrendatária. Ressalta-se que, caso a atual arrendatária opte por não celebrar contrato de transição, há possibilidade de processo seletivo para contratação de arrendatária transitória, conforme já realizado em casos análogos. Dessa forma, busca-se assegurar que não haverá interrupção das atividades durante o período de transferência operacional. Portanto, verifica-se que as operações, responsabilidades sobre equipamentos e demais encargos decorrentes continuarão sendo de responsabilidade da SPI e da arrendatária durante o período de transição, nos termos do convênio de delegação e do contrato de arrendamento, e passarão a ser de responsabilidade da Concessionária somente a partir da Data de Assunção. |
| 221 | Minuta de Contrato | 12. Transição Operacional | As diretrizes sobre transição operacional também não tratam dos fatores aduaneiros envolvidos. Por exemplo, não se esclarece a partir de qual momento termina a responsabilidade da arrendatária e começa a da concessionária. Entretanto, não pode haver uma omissão quanto a isso, não só por uma questão de segurança jurídica, mas também para que não haja dificuldades com a liberação de cargas. Diante dessas incertezas, sugere-se a inclusão de previsão no sentido de que as responsabilidades da arrendatária se estenderão somente até o término do contrato de transição nos limites de responsabilidade que serão estabelecidos já no bojo do edital. A partir de então, as responsabilidades pelas cargas e pelas atividades caberão ou à SPI ou à concessionária do porto. | Agradecemos a contribuição. Conforme as Subcláusulas 12.3 e seguintes da minuta do contrato de concessão, o PTO será desenvolvido e implementado em dois estágios. O Estágio de Preparação, em que ocorrerá a elaboração do PTO pela Concessionária, se encerrará com a aprovação do PTO pela ANTAQ. Uma vez aprovado esse instrumento, terá início o Estágio de Operação Assistida, que terá duração máxima de 30 dias. Nesse estágio, a SPI permanecerá responsável pela administração do Porto Organizado e a atual arrendatária deverá continuar a sua operação nos termos do seu próprio contrato de arrendamento. Na hipótese de encerramento da delegação da SPI ou do contrato de arrendamento da atual arrendatária antes da Data de Assunção, estão sendo avaliadas alternativas para a manutenção das atividades do porto em caráter transitório como, por exemplo, a prorrogação do convênio de delegação da SPI ou a celebração de contrato de transição com a atual arrendatária. Ressalta-se que, caso a atual arrendatária opte por não celebrar contrato de transição, há possibilidade de processo seletivo para contratação de arrendatária transitória, conforme já realizado em casos análogos. Dessa forma, busca-se assegurar que não haverá interrupção das atividades durante o período de transferência operacional. Portanto, verifica-se que as operações, questões aduaneiras e demais encargos decorrentes continuarão sendo de responsabilidade da SPI e da arrendatária durante o período de transição, nos termos do convênio de delegação e do contrato de arrendamento, e passarão a ser de responsabilidade da Concessionária somente a partir da Data de Assunção. |
| 222 | Minuta de Contrato | 12. Transição Operacional | O item 12 da minuta do contrato de concessão e o seu Anexo 9 estabelecem diversas previsões sobre a transição da atual arrendatária para a futura concessionária. Entretanto, as regras estabelecidas deixaram de considerar uma questão de suma importância, que não pode ser deixada a cargo de um futuro PTO. Há a necessidade de se especificar desde logo que o concessionário reembolsará a atual arrendatária dos valores de suprimentos, combustível nas máquinas, materiais e peças para manutenção de infraestrutura e de equipamentos, bem como outros equipamentos, de modo que a atual arrendatária possa manter o estoque desses itens ativamente e o concessionário apenas continue a operar, com todos os recursos disponíveis. A implementação dessa medida pode ser feita com o levantamento de estoque conjunto ao final do contrato de arrendamento ou de transição da arrendatária, apurando-se os valores de cada item pelo valor de mercado. Além das previsões acima, sugere-se também que seja previsto que, havendo saldo no valor dado para custeio das operações durante o contrato de arrendamento ou de transição, na forma de contribuição específica a respeito de depósito prévio pela Concessionária em favor da Arrendatária atual que esteja executando o contrato de transição para fins de custeio da operação, poderia ser abatido para reembolso dos valores dos itens ora mencionados. | Agradecemos a contribuição. Conforme as Subcláusulas 12.3 e seguintes da minuta do contrato de concessão, o PTO será desenvolvido e implementado em dois estágios. O Estágio de Preparação, em que ocorrerá a elaboração do PTO pela Concessionária, se encerrará com a aprovação do PTO pela ANTAQ. Uma vez aprovado esse instrumento, terá início o Estágio de Operação Assistida, que terá duração máxima de 30 dias. Nesse estágio, a SPI permanecerá responsável pela administração do Porto Organizado e a atual arrendatária deverá continuar a sua operação nos termos do seu próprio contrato de arrendamento. Na hipótese de encerramento da delegação da SPI ou do contrato de arrendamento da atual arrendatária antes da Data de Assunção, estão sendo avaliadas alternativas para a manutenção das atividades do porto em caráter transitório como, por exemplo, a prorrogação do convênio de delegação da SPI ou a celebração de contrato de transição com a atual arrendatária. Ressalta-se que, caso a atual arrendatária opte por não celebrar contrato de transição, há possibilidade de processo seletivo para contratação de arrendatária transitória, conforme já realizado em casos análogos. Dessa forma, busca-se assegurar que não haverá interrupção das atividades durante o período de transferência operacional. Portanto, verifica-se que as operações, questões aduaneiras e demais encargos decorrentes continuarão sendo de responsabilidade da SPI e da arrendatária durante o período de transição, nos termos do convênio de delegação e do contrato de arrendamento, e passarão a ser de responsabilidade da Concessionária somente a partir da Data de Assunção. |

| | | | | |
|-----|--------------------|--|--|---|
| 223 | Minuta de Contrato | 13.3. Para explorar diretamente a Infraestrutura de Acesso Aquaviário, a Concessionária deverá constituir subsidiária integral, nos termos da Lei nº 6.404/1976 e regulamentação correspondente, com demonstrativos contábeis próprios, submetidos a auditoria independente, conforme regulação da ANTAQ e demais normas aplicáveis. | Conforme a cl. 13.3, da Minuta de Contrato, para explorar diretamente a Infraestrutura de Acesso Aquaviário, a Concessionária deverá constituir subsidiária integral. Apesar dessa previsão, não se vislumbra vantagem ou motivação para essa obrigatoriedade, razão pela qual se entende que há maneiras mais simples e menos dispendiosas de garantir a governança do empreendimento, em substituição à obrigação de criação de uma nova companhia (subsidiária integral à concessionária) tem o condão de aumentar os custos de estruturação da nova companhia, em especial, por questões tributárias. Assim, a concessão do Porto de Itajaí se tornaria menos atrativa e a Concessionária seria obrigada a repassar os custos adicionais desse modelo aos usuários. Entende-se que é desnecessária essa obrigação, porque a Antaq já possui mecanismos mais eficientes e menos dispendiosos para garantir a governança das operações. Como exemplo, cita-se a possibilidade de aplicar o instituto de separação contábil em atenção à contabilidade regulatória elaborada pela Agência, em especial, ao Manual de Contas da Autoridade Portuária. Esse documento traz as diretrizes para a implementação de uma contabilidade padrão para as operações portuárias e em seus objetivos está presente a segregação adequada de contas. Vale destacar que o instituto da separação contábil está presente em diversos contratos de arrendamento e é um modelo de sucesso muito utilizado. Esse mecanismo permite que (i) seja garantida a governança da exploração direta da infraestrutura de acesso aquaviário, (ii) não sejam aumentados os custos da concessionária e, conseqüentemente, (iii) não tenha aumento do custo da logística portuária como um todo, por meio do repasse dos custos. Ademais, a exclusão dessa obrigatoriedade não ocasiona a proibição do mecanismo de subsidiária integral. Propõe-se ainda que a concessionária tenha a possibilidade de optar por utilizar tal mecanismo. Assim, propõe-se a alteração da cl. 13.3 do contrato de concessão para prever a separação contábil, sem excluir a possibilidade de criação de subsidiária integral e a vedação de cobranças discriminatórias, nos seguintes termos: 13.3 Para explorar diretamente a Infraestrutura de Acesso Aquaviário, a Concessionária deverá, a seu critério, realizar separação contábil, com a individualização das receitas e despesas associadas à concessão, ou constituir subsidiária integral, nos termos da Lei nº 6.404/1976 e regulamentação correspondente, com demonstrativos contábeis próprios, submetidos a auditoria independente, conforme regulação da ANTAQ e demais normas aplicáveis. 13.3.1 Excluído 13.3.2. Excluído 13.3.3. Excluído 13.3.4 Fica vedada a estipulação de Tarifas Portuárias diferenciadas aplicáveis à operação portuária realizada diretamente pela Concessionária, realizando-se discriminação injustificada em relação aos demais Usuários. | A gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário foi integrada ao objeto da concessão tendo em vista que se trata de uma competência expressamente consignada no art. 18 da Lei nº 12.815/2013. O conceito de Infraestrutura de Acesso Aquaviário foi compatibilizado com a definição adotada pela Resolução ANTAQ nº 61/2021. Uma vez que a concessionária será responsável pela gestão e cobrança de tarifa relativa à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, fazendo uso dessa estrutura como operadora portuária, juntamente com seus concorrentes e demais usuários do Porto, buscou-se estabelecer mecanismos para evitar que a concessionária utilize a gestão do canal apenas para seus interesses próprios, em prejuízo dos demais usuários. Nesse sentido, conforme detalhado na nota técnica nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, foi estabelecida a obrigação de constituição de subsidiária integral com a finalidade de gestão da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. O objetivo do clausulado é a separação de contas entre o canal de acesso aquaviário – monopólio natural e remunerado por tarifas - e o terminal portuário – ambiente competitivo e remunerado por preço livre. A segregação contábil derivada dessa regra é positiva para a regulação e para a transparência na administração e exploração do canal, sobretudo no que tange aos processos de revisão tarifária. |
| 224 | Minuta de Contrato | 13.3.1. O Poder Concedente e a ANTAQ poderão realizar auditoria nas demonstrações contábeis da subsidiária integral constituída pela Concessionária, sempre que entenderem necessário; | O item 13.3, fala sobre a criação de uma subsidiária para explorar diretamente a Infraestrutura de Acesso Aquaviário, já seu subitem 13.3.1 informa quem poderá fiscalizar esta subsidiária. Nem entraremos no mérito do risco de soberania e segurança nacional que é uma empresa privada, que não sabemos a nacionalidade, gerir de forma soberana um bem público de tamanha relevância que é o acesso aquaviário, uma faixa de fronteira. Porém, não se deve desconsiderar os investimentos que o município fez neste acesso, no aprimoramento que implementou para que hoje o acesso aquaviário que será entregue a iniciativa privada receba embarcações de grande porte. O município receberá alguma indenização? Os contribuintes do município, que financiaram todo esse investimento terão algum retorno direto? É impensável que a gestão e exploração do Acesso Aquaviário seja entregue unicamente à iniciativa privada, sem qualquer direito de fiscalização pelo município. Assim, para que haja o mínimo de garantia de fiscalização e segurança fronteira (que a ANTAQ ou o Poder Concedente não o farão de forma efetiva) deve haver a participação do município diretamente ligado a esta futura subsidiária, para que auxilie na fiscalização e exploração, pois está diretamente ligado à segurança do município e toda a cadeia logística. Desta forma, sugerimos a alteração do subitem 13.3.1, para que passe a ter a seguinte redação: 13.3.1. O Poder Concedente, a ANTAQ e o Município de Itajaí poderão realizar auditoria nas demonstrações contábeis da subsidiária integral constituída pela Concessionária, sempre que entenderem necessário; | Os investimentos efetivados pelo município de Itajaí não estão sendo desconsiderados na proposta ora apresentada em audiência pública. A Superintendência do Porto de Itajaí investiu importantes R\$ 41 milhões de reais, que somados aos R\$ 131 milhões do Governo do Estado de Santa Catarina e aos R\$ 5 milhões da Portonave, contribuíram para a melhoria das condições de navegação do complexo portuário. Da mesma forma, os R\$ 473 milhões investidos pelo Governo Federal tiveram relevância na medida em que proporcionaram a reestruturação do cais, aprofundamento do acesso aquaviário e restabelecimento das profundidades após eventos climáticos extremos. Os investimentos previstos no âmbito da concessão, na ordem de R\$ 2,8 bilhões a serem executados em apenas 9 anos (2023-2032), contribuirão para expansão da capacidade portuária, melhoria da gestão e aumento de eficiência do porto. No que tange à fiscalização das atividades relacionadas ao acesso aquaviário, importante destacar os termos do art. 51-A da Lei 10.233/2001, que atribui à ANTAQ a competência para fiscalizar as atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados em nome do poder público. Por outro lado, quanto à segurança, destaca-se que a execução de serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras é competência da União, nos termos do inciso XXII do art. 21 da Constituição Federal de 1988. |
| 225 | Minuta de Contrato | 13.4. A Concessionária deverá observar padrões de governança corporativa emitidos pelo Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC). | O dispositivo 13.4 da Minuta do Contrato estabelece obrigação da Concessionária de observar os padrões de governança corporativa emitidos pelo Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC). No entanto não especifica ou exemplifica quais seriam esses padrões de forma concreta ou quais seriam os manuais ou normativos específicos do instituto que deverão ser observados. A Concessionária deverá observar a integralidade das recomendações e boas práticas já emanadas pelo IBGC? Não fica claro, por exemplo, se seria suficiente a observância dos princípios básicos de transparência, equidade, accountability e responsabilidade corporativa, ou se seria necessário atender a critérios mais específicos. Caso seja necessário o compliance com condutas específicas, faz-se imprescindível que seja esclarecido quais seriam esses critérios. | Os padrões de governança corporativa emitidos pelo Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC) a serem observados neste Contrato de Concessão tem como referência o documento "Código Brasileiro de Governança Corporativa - Companhias Abertas", de autoria do Grupo de Trabalho Interagentes do próprio IBGC, disponível em: https://www.legiscompliance.com.br/images/pdf/lbgc_codigo_brasileiro_de_governanca_corporativa_companhias_abertas.pdf - acesso em 05/05/2022. |
| 226 | Minuta de Contrato | 13.11.2.5. exigência de realização de processo competitivo junto ao mercado, conforme regras aprovadas pela administração da companhia, como condição à contratação de obras e serviços com Partes Relacionadas; e | Não há sentido na inclusão da obrigação prevista no item 13.11.2.5 no Contrato de Concessão. Isto porque, a Lei nº 6.404/76 já dispõe, em seu artigo 245, que os administradores não podem, em prejuízo da companhia, favorecer sociedades coligadas, controladas ou controladoras, cumprindo-lhes zelar para que as operações entre as sociedades observem condições estritamente comutativas, com pagamento compensatório adequado. A manutenção da obrigação prevista no item 13.11.2.5 é, portanto, desnecessária, pelo que sugere-se a sua exclusão. | Agradecemos a sua contribuição e informamos que as regras que versam sobre o relacionamento com as Partes Relacionadas são consagradas e adotadas em outros modelos de concessão. Nesse sentido, a cláusula em tela difere do dever geral expresso na Lei nº 6.404/76, uma vez que traz elementos de governança não abrangidos pelo texto legal. Importante notar que a Política de Transações com Partes Relacionadas é instrumento de governança consolidado entre as companhias brasileiras e necessário ao ambiente de governança da concessão. |
| 227 | Minuta de Contrato | 13.12. Compete à Concessionária elaborar Plano de Responsabilidade Social Corporativa (PRSC), em até 18 (dezoito) meses contados da Data de Assunção. | Plano de Responsabilidade Social Corporativa (PRSC) Minuta de Contrato Item 13.12 A iniciativa apresentada pelo Plano de Responsabilidade Social Corporativa está prevista no item 13.12. É passível de crítica o elastecido prazo para apresentação e implementação, conforme o item 13.12.4 a 13.12.4.3. Os programas e projetos socioambientais não podem ficar mais de um ano e meio paralisados, no Complexo Portuário de Itajaí, com a chancela do Poder Concedente e da ANTAQ, trata-se de grave descumprimento à lei dos Portos, vejamos excerto de notícia veiculada no portal do Ministério da Infraestrutura do Governo Federal, como se vê no seguinte endereço, cuja informação faz parte desta contribuição como se aqui estivesse transcrita: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/gestao-ambiental-portos/relacao-porto-cidade . Assim, recomenda-se a diminuição dos prazos fixados pelos itens 13.12 e 13.12.4 para, no máximo, 90 (noventa) dias, tendo em vista que desenvolver programas de revitalização e modernização portuária de forma implementar processos de planejamento que contemplem o desenvolvimento sustentável da atividade portuária e uma relação harmônica com as cidades que os abrigam é vital para o equilíbrio da relação Porto-Cidade. | Reconhece-se a a preocupação da contribuição apresentada com os riscos de descontinuidade dos programas e projetos socioambientais durante o processo de implantação do PRSC pela Concessionária. Serão realizados ajustes no clausulado correspondente, de forma a mitigar tais preocupações. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|---|--|
| 228 | Minuta de Contrato | 13.12.3. O PRSC deverá ter por diretrizes: | O Item 13.12 determina a criação do Plano de Responsabilidade Social Corporativa, sendo que no subitem 13.12.3, dá as diretrizes para a sua criação. O Plano é ideal, como o nome bem diz, para a garantia dos direitos sociais dos atores do porto, dentre eles a classe trabalhista. É oportuno que as diretrizes para a criação deste Plano foque também nas garantias sociais dos trabalhadores, prevendo assim uma subcláusula com a seguinte diretriz: 13.12.3.5. a garantia de trabalho e renda aos atuais trabalhadores portuários registrados ou cadastrados no OGMO/Itajaí, independentemente de alteração legislativa referente à exclusividade. | O PRSC tem por finalidade gerar externalidades positivas à força de trabalho, às correspondentes famílias, à comunidade local e à sociedade por parte da Concessionária, o que inclui os trabalhadores portuários registrados ou cadastrados no OGMO/Itajaí, por meio de programas e projetos. A garantia de trabalho e renda para a força de trabalho, todavia, não integra o escopo do PRSC. |
| 229 | Minuta de Contrato | 13.12.4. O PRSC deverá: | A iniciativa apresentada pelo Plano de Responsabilidade Social Corporativa está prevista no item 13.12. É passível de crítica o elástico prazo para apresentação e implementação, conforme o item 13.12.4 e 13.12.4.3. Os programas e projetos socioambientais não podem ficar mais de um ano e meio paralisados, no Complexo Portuário de Itajaí, com a chancela do Poder Concedente e da ANTAQ, trata-se de grave descumprimento à lei dos Portos, vejamos excerto de notícia veiculada no portal do Ministério da Infraestrutura do Governo Federal, como se vê no seguinte endereço, cuja informação faz parte desta contribuição como se aqui estivesse transcrita: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/gestao-ambiental-portos/relacao-porto-cidade . Assim, recomenda-se a diminuição dos prazos fixados pelos itens 13.12 e 13.12.4 para, no máximo, 90 (noventa) dias, tendo em vista que desenvolver programas de revitalização e modernização portuária de forma implementar processos de planejamento que contemplem o desenvolvimento sustentável da atividade portuária e uma relação harmônica com as cidades que os obrigam é vital para o equilíbrio da relação Porto-Cidade. | Reconhece-se a a preocupação da contribuição apresentada com os riscos de descontinuidade dos programas e projetos socioambientais durante o processo de implantação do PRSC pela Concessionária. Serão realizados ajustes no clausulado correspondente, de forma a mitigar tais preocupações. |
| 230 | Minuta de Contrato | 14. Deveres da Concessionária | A ATP 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 Itajaí. 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, garantia 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 íntegra 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. Por essas razões, a ATP propõe ajustes à Minuta de Contrato: 14.1. 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 do Complexo Portuário de Itajaí, e outras obrigações constantes da regulamentação aplicável. 14.3.1. Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos, o Contrato de Concessão e os contratos de adesão; | A Cláusula 14.1 elenca os principais instrumentos contratuais e atos administrativos aos quais a Concessionária deve observar ao longo da Concessão, cujo principal é o seu Contrato. Embora o respeito aos contratos seja um dos norteadores da atividade da Concessionária no papel de Administração do Porto, eventual inclusão da diretriz do respeito aos contratos na Cláusula 2.3 pode gerar alguma interpretação equivocada em relação a eventuais alterações futuras da poligonal do porto organizado de Itajaí por parte do Poder Concedente, para fins de implementação da política pública setorial, a exemplo da inclusão da área do do terminal portuário Braskarne, proposto na versão de minuta do Contrato de Concessão submetida ao processo de Consulta Pública. Por esse motivo, a contribuição não será acatada. Raciocínio análogo vale para a sugestão da contribuição em relação à Cláusula 14.3.1. |
| 231 | Minuta de Contrato | 14.2. São deveres da Concessionária, quando da execução deste Contrato de Concessão: | Apesar de não haver proposta de alteração legislativa em qualquer um dos documentos do processo licitatório, e ainda, termos observado que na audiência pública realizada no dia 07/04/2022, tanto o Senhor Secretário como os demais componentes da mesa reforçaram o entendimento de que não haverá alteração de modelagem de mão de obra, não há qualquer garantia aos trabalhadores portuários, tanto a garantia de renda mínima como garantia de continuidade de trabalho. Assim, a luta precípua do Sindicato será unicamente voltada aos direitos sociais mínimos já conquistados pela classe trabalhadora. O motivo desta luta é simples, os direitos adquiridos que os trabalhadores portuários conquistaram não podem sofrer qualquer mitigação por nova modelagem de gestão no porto, e se não há a possibilidade de crescer no contrato cláusulas que onere a Concessionária e que garantam estes direitos mesmo com alteração legislativa posterior, deverá haver de outra forma garantias sociais e de renda a esta classe. Vale frisar, que o requerimento dos trabalhadores aqui representados pelas Entidades que subscrevem, vai muito além de meritório, é um direito constitucional. O inciso XXXVI do artigo 5º promulgado pela nossa Constituição Federal de 1988, afirma que: XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada. A previsão constitucional acima aludida, tem como maior exemplo que aplicabilidade às questões relativas ao processo de desestatização ora em debate, pois há em debate a outorga de exploração e administração de um bem público à iniciativa privada e o direito adquirido que os trabalhadores portuários registrados ou cadastrados nos OGMOs adquiriram com a Lei 8.630/93, posteriormente revogada mas ratificada a exclusividade na Lei 12.815/13, possuem para laborarem na exploração de setor operacional. Destarte, analisando toda a documentação anexada ao processo 05/2022 que trata da desestatização do Porto de Itajaí, há uma real possibilidade de sem prejuízo a qualquer uma das partes envolvidas no processo de desestatização, ser mitigado o prejuízo que os trabalhadores portuários sofrerão em caso de alteração de lei, ou até mesmo por motivos atinentes aos da iniciativa privada. Assim, em razão das ponderações com relação ao risco de perda dos postos de trabalhos, e/ou a queda brusca da remuneração, deve ser observada a exclusividade do trabalhador portuário da forma que solicitamos que seja incluso na minuta do contrato no item dos deveres o seguinte: 14.2.11 - Seja garantido pela Concessionária, no Contrato de Concessão os direitos sociais e trabalhistas dos trabalhadores portuários já inscritos no OGMO/Itajaí, garantias que deverão ser custeadas com os valores da Conta Vinculada; 14.2.12 - Seja previsto no Contrato de Concessão, pelo prazo de sua duração, a garantia dos direitos dos trabalhadores portuários previstos no Capítulo VI da Lei 12.815/2013, combinado com o dispositivo na lei 9.719/98 e na convenção 137 da OIT, garantias que deverão ser custeadas com os valores da Conta Vinculada; 14.2.13 - Seja previsto no Contrato de Concessão, que a Concessionária deverá manter a média salarial dos trabalhadores e os benefícios já adquiridos, considerando cada uma das categorias, calculo que deverá ter como base os dados do OGMO/Itajaí e deverão ser custeados com os valores da Conta Vinculada; 14.2.14 - Seja previsto no Contrato de Concessão, que a Concessionária deverá realizar um PDV e ofertar aos trabalhadores portuários que desejarem se desligar do OGMO/Itajaí, indenizações que deverão ser custeadas com os valores da Conta Vinculada. 14.2.15 - Seja previsto no Contrato de Concessão, que a Concessionária deverá custear o treinamento dos trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO/Itajaí, mantendo cursos de reciclagem, cursos especializantes e de formação para manuseio de novos equipamentos. 14.2.16 - A Concessionária se obriga a manter durante o tempo de transição as mesmas regras dos Acordos e Convenções Coletivas de Trabalho com o Operador Portuário que estão em vigência no ano 2022, de cada uma das categorias diferenciadas de trabalhadores, até a celebração de novos Acordos e Convenções Coletivas de Trabalho com a Concessionária, conforme previsto no item 1.6 do Anexo 9. | Agradecemos a contribuição. Estamos solidários à causa do trabalhador e entendemos a importância de se assegurar o seu apoio na transição da administração do Porto de Itajaí para o modelo de concessão. Sobre as garantias dos trabalhadores do OGMO, conforme dispõe o art. 40 da Lei nº 12.815/2013 "o trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos". Como se sabe, a legislação vigente deve ser observada independentemente de disposição contratual, logo, não há necessidade de se transcrever o texto da lei no contrato. E a mesma lógica se aplica aos Acordos e Convenções Coletivas de Trabalho. Caso contrário, todas as normas legais, regulatórias e até mesmo constitucionais aplicáveis deveriam ser incluídas no corpo do contrato, o que tornaria o instrumento desnecessariamente extenso, sem ganho de conteúdo. Ainda assim, a aplicação da Lei dos Portos foi prevista de forma expressa na minuta de contrato em análise: segundo sua Subcláusula 1.4.2, "aplicam-se a este Contrato de Concessão as disposições da [...] Lei nº 12.815/13". Portanto, as disposições da Lei dos Portos se aplicam ao contrato, inclusive suas regras relativas ao trabalho portuário. Ademais, vislumbramos dificuldades na proposta de garantir ao OGMO direitos trabalhistas, média salarial e PDV mediante a Conta Vinculada. Tendo em vista que a Conta Vinculada receberá como aportes valores das contribuições fixa e variável, que são devidos ao poder concedente, destinar os recursos dessa conta para despesas com trabalhadores do OGMO significaria repassar valores da União para o OGMO. Ocorre que há limites legais para repasse de recursos da União e, no presente caso, não se vislumbra possibilidade jurídica para realizar esse tipo de repasse. |
| 232 | Minuta de Contrato | 14.2.7. Atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de movimentação de cargas pelo Porto Organizado, considerando as disponibilidades e as condições gerais das Atividades, observada a regulação sobre o tema, em especial o disposto na Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014, ou outra que a substituir, devendo eventual | Em continuidade as ponderações com relação ao risco de perda dos postos de trabalhos, e/ou a queda brusca da remuneração, em que já solicitamos a inclusão de cláusulas de garantia de serviço e renda, em ato contínuo pedimos a implementação neste subitem da obrigatoriedade dos terceiros interessados nos serviços de movimentação de carga de igual forma observar as cláusulas sociais, assim, sugerimos a seguinte alteração no item 14.2.7, para que passe ter os seguintes subitens: 14.2.7.1 - Garantir que os terceiros interessados observe os direitos sociais e trabalhistas dos trabalhadores portuários inscritos no OGMO; 14.2.7.2 - Garantir que os terceiros interessados observe a garantia dos direitos dos portuários previstos no Capítulo VI da Lei 12.815/2013, combinado com o dispositivo na lei 9.719/98 e na convenção 137 da OIT; 14.2.7.3 - Garantir que os terceiros interessados observe a média salarial dos trabalhadores e os benefícios, considerando cada uma das categorias, calculo que deverá ter como base os dados do OGMO. | Agradecemos a contribuição. Estamos solidários à causa do trabalhador e entendemos a importância de se assegurar o seu apoio na transição da administração do Porto de Itajaí para o modelo de concessão. Sobre as garantias dos trabalhadores do OGMO, conforme dispõe o art. 40 da Lei nº 12.815/2013 "o trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos". Como se sabe, a legislação vigente deve ser observada independentemente de disposição contratual, logo, não há necessidade de se transcrever o texto da lei no contrato. E a mesma lógica se aplica aos Acordos e Convenções Coletivas de Trabalho. Caso contrário, todas as normas legais, regulatórias e até mesmo constitucionais aplicáveis deveriam ser incluídas no corpo do contrato, o que tornaria o instrumento desnecessariamente extenso, sem ganho de conteúdo. Ainda assim, a aplicação da Lei dos Portos foi prevista de forma expressa na minuta de contrato em análise: segundo sua Subcláusula 1.4.2, "aplicam-se a este Contrato de Concessão as disposições da [...] Lei nº 12.815/13". Portanto, as disposições da Lei dos Portos se aplicam ao contrato, inclusive suas regras relativas ao trabalho portuário. Ademais, vislumbramos dificuldades na proposta de garantir ao OGMO direitos trabalhistas, média salarial e PDV mediante a Conta Vinculada. Tendo em vista que a Conta Vinculada receberá como aportes valores das contribuições fixa e variável, que são devidos ao poder concedente, destinar os recursos dessa conta para despesas com trabalhadores do OGMO significaria repassar valores da União para o OGMO. Ocorre que há limites legais para repasse de recursos da União e, no presente caso, não se vislumbra possibilidade jurídica para realizar esse tipo de repasse. |
| 233 | Minuta de Contrato | 14.3. Com relação às competências legais da Administração do Porto, são deveres da Concessionária: | O item 14.3 trata da competência da Concessionária como Administradora do Porto. Embora já tenha sido apontado a ilegalidade da mesma empresa que explora de forma mercantil o porto organizado administrá-lo, cabe aqui unicamente retomar a mesma preocupação que a classe trabalhadora traz em relação a falta de previsão de observância no contrato de cláusulas sociais. É difícil de imaginar como que a Concessionária que administrará o Porto, irá efetuar a fiscalização das obrigações de cumprimento às leis, aos regulamentos e ao Contrato de Concessão, conforme prevê o subitem 14.3.1, pois poderá a própria administradora explorar de forma mercantil o porto, sendo então a responsável por sua própria fiscalização. Destarte, novamente sugerimos que seja consignado neste item de deveres da Administração o seguinte subitem: 14.3.13. Garantir que os operadores portuários, mesmo quando a operação for efetuada pela própria administradora, utilize a mão de obra do sistema OGMO, e garanta os seus direitos sociais já adquiridos. | Sobre as garantias dos trabalhadores do OGMO, conforme dispõe o art. 40 da Lei nº 12.815/2013 "o trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos". |
| 234 | Minuta de Contrato | 14.3. Com relação às competências legais da Administração do Porto, são deveres da Concessionária: | A despeito das expressas disposições da Lei dos Portos citadas no art. 17 parece-nos que os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do edital e do contrato optaram por não incluir as seguintes competências em lei estabelecidas: XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e Assim, por razões de segurança jurídica, recomenda-se a previsão expressa dos incisos supradescritos dentre a competência mencionada pelo contrato no Item 14.3 assim como fizeram constar as competências dos incisos I a XII do art. 17 da Lei 12.815/2013. | Agradecemos a contribuição. A legislação vigente deve ser observada independentemente de disposição contratual. Logo, não há necessidade de se transcrever o texto da lei no contrato. E a mesma lógica se aplica aos Acordos e Convenções Coletivas de Trabalho. Caso contrário, todas as normas legais, regulatórias e até mesmo constitucionais aplicáveis deveriam ser incluídas no corpo do contrato, o que tornaria o instrumento desnecessariamente extenso, sem ganho de conteúdo. Ainda assim, a aplicação da Lei dos Portos foi prevista de forma expressa na minuta de contrato em análise: segundo sua Subcláusula 1.4.2, "aplicam-se a este Contrato de Concessão as disposições da [...] Lei nº 12.815/13". Portanto, as disposições da Lei dos Portos se aplicam ao contrato, inclusive suas regras relativas ao trabalho portuário. |

| | | | | |
|-----|--------------------|--|---|--|
| 235 | Minuta de Contrato | 14.3. Com relação às competências legais da Administração do Porto, são deveres da Concessionária: | Deveres da Concessionária Minuta de Contrato Item 14.3 A despeito das expressas disposições da Lei dos Portos citadas no art. 17 parece-nos que os órgãos supostamente técnicos que desenvolveram a elaboração do edital e do contrato optaram por não incluir as seguintes competências em lei estabelecidas: XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no caso de uso público; e Assim, por razões de segurança jurídica, recomenda-se a previsão expressa dos incisos I a XII do art. 17 da Lei 12.815/2013. Garantia de Execução Contratual Como já apontado em relação à minuta de Edital sugere-se a majoração da Garantia de Execução Contratual para o limite máximo permitido em lei. Desta feita, a apresentação de garantia inferior ao percentual máximo permitido em Lei não é razoável, razão pela qual se requer a modificação dos itens supracitados, para que a garantia exigida não ultrapasse 1% (um por cento) do valor do contrato estimado apresentado. | Agradecemos a contribuição. A legislação vigente deve ser observada independentemente de disposição contratual. Logo, não há necessidade de se transcrever o texto da lei no contrato. E a mesma lógica se aplica aos Acordos e Convenções Coletivas de Trabalho. Caso contrário, todas as normas legais, regulatórias e até mesmo constitucionais aplicáveis deveriam ser incluídas no corpo do contrato, o que tornaria o instrumento desnecessariamente extenso, sem ganho de conteúdo. Ainda assim, a aplicação da Lei dos Portos foi prevista de forma expressa na minuta de contrato em análise: segundo sua Subcláusula 1.4.2, "aplicam-se a este Contrato de Concessão as disposições da [...] Lei nº 12.815/13". Portanto, as disposições da Lei dos Portos se aplicam ao contrato, inclusive suas regras relativas ao trabalho portuário. A respeito da garantia de execução, informamos que a Lei nº 8.666/93, em seu art. 56, trata das modalidades de garantia de execução contratual e dos limites de valores, que de acordo com o § 2º "não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no parágrafo 3º deste artigo". Nesse sentido, foram definidos dois valores distintos de garantias de execução contratual, a saber: (i) R\$ 194.829.176,95 durante a vigência do contrato; e (ii) R\$ 77.931.670,7, pelo período de 24 meses após o término do contrato. Cumpre observar que os valores de garantia foram calculados, respectivamente, como sendo 2,5% do valor do contrato e 1% do valor do contrato, que se entende como adequados a correta execução contratual. Adicionalmente, registra-se que a obrigação de manutenção de garantia por período após a vigência do contrato de concessão decorre da verificação de cumprimento de obrigações que podem ser verificadas após o prazo de vigência do contrato, como, por exemplo, as obrigações relacionadas a reversibilidade dos bens. Ainda, definiu-se, também, cláusula de reajuste dos valores da garantia de execução contratual, em acordo com a Lei nº 8.666/93. |
| 236 | Minuta de Contrato | 14.6.2. Obter as certificações ISO 9.001, ISO 14.001, ISO 27.001, ISO 45.001 e ISSO 37.001, ou outras determinadas pela ANTAQ, no prazo especificado no Anexo 1; | Não foi indicado prazo no Anexo 1 para obtenção das certificações ISO. Sugere-se a inclusão de prazo mínimo de 48 meses para obtenção das certificações. | Agradecemos a contribuição. Informamos que a redação do anexo 1 do Contrato de Concessão será revisada para incluir a previsão de prazo para obtenção das certificações. |
| 237 | Minuta de Contrato | 14.6.3. Prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão De Obra; | Segundo o art. 37 do Decreto nº 8.033/2013, cada Conselho de Autoridade Portuária (CAP) será composto por membros titulares e seus suplentes do Poder Público, da classe empresarial e da classe trabalhadora. Entre eles, está (i) um representante dos Municípios onde se localizam o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão; (ii) dois representantes titulares de arrendamentos de instalações portuárias, (iii) um representante dos operadores portuários e (iv) um representante dos usuários. Sabe-se que o Complexo Portuário de Itajaí abrange o município de Itajaí e o de Navegantes. Além disso, considerando a relevante participação do TUP Portonave nesse perímetro, a ABRATEC enxerga ser imprescindível que esses dois municípios tenham participação no CAP. Propõe-se, então, a alternância nessa cadeira entre o município de Itajaí e de Navegantes, previsão importante neste Contrato de Concessão para a garantia de sua efetivação. Sendo assim, propõe-se a previsão de que os representantes dos Municípios de Itajaí e Navegantes sejam sempre indicados pelo Poder Concedente em alternância de cadeiras entre titular e suplente conforme o §2º do art. 37, D. 8.033. Sobre os representantes da classe empresarial, a ABRATEC vê como recomendada a participação de representante dos terminais privados no CAP, dentro da classificação de operadores portuários privados. Essa proposta considera a existência de importantes operadores portuários privados no Complexo Portuário com intensa movimentação e utilização do canal de acesso, a exemplo do TUP Portonave. Sendo assim, propõe-se a previsão de que o representante seja indicado pela entidade de classe Associação Brasileira de Terminais de Contêineres (ABRATEC), conforme o §2º do art. 37, D. 8.033. Para tanto, sugere-se a seguinte redação: 14.6.3 Prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão De Obra; 14.6.3.1 Deverá ser assegurada pelo Poder Concedente a participação de alternativa de representantes dos Municípios de Navegantes e Itajaí no Conselho de Autoridade Portuária, nos termos do Decreto 8.033/2013, os quais deverão ser revezados entre membros titulares e suplentes; 14.6.3.2 Deverá ser assegurada pelo Poder Concedente a participação de Terminais de Uso Privado com representante escolhido pela Associação Brasileira de Terminais de Contêineres (ABRATEC) do Complexo Portuário de Itajaí no Conselho de Autoridade Portuária, nos termos do Decreto 8.033/2013. | Agradecemos a contribuição e informamos que será avaliada a possibilidade inclusão da redação na forma apresentada na contribuição. |
| 238 | Minuta de Contrato | 14.6.3. Prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão De Obra; | De acordo com o disposto no art. 37 do Decreto nº 8.033/2013, cada Conselho de Autoridade Portuária (PAC) deve ser composto por membros e suplentes: 1) do Governo, incluindo um representante dos Municípios onde estão localizados os portos organizados cobertos pela concessão, e 2) da classe empresarial, sendo dois representantes detentores de arrendamentos de instalações portuárias, um representante dos operadores portuários e um representante dos usuários. Considerando que o Complexo Portuário de Itajaí abrange não somente o município de Itajaí, mas também o de Navegantes, e considerando que o TUP Portonave TUP está instalado nesse perímetro, com relevante participação na região, é essencial que tanto o Município de Itajaí quanto o de Navegantes ocupem as posições de membro e suplente, a serem alternadas entre eles. Diante disso, sugere-se que essa disposição seja incluída no Contrato de Concessão, a fim de formalizar e garantir a representação dos dois municípios envolvidos na concessão, que devem ser devidamente nomeados pelo futuro Administrador do Porto, nos termos do inciso I) do artigo 37. Além disso, em relação aos representantes da classe empresarial, considerando a existência de importantes operadores portuários privados no Complexo Portuário, os quais apresentam intensa movimentação e utilização do canal de acesso, como o TUP Portonave, recomenda-se que um representante dos terminais privados participe do CAP, dentro da classificação de operadores portuários privados, a fim de cobrir as duas categorias (pública e privada). Portanto, sugere-se que tal representante seja nomeado pela Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), de acordo com o §2º do referido artigo. PROPOSIÇÃO: 14.6.3 Prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão De Obra; (Incluir os dois seguintes itens): 14.6.3.1 A participação dos representantes dos Municípios de Itajaí e Navegantes no Conselho de Autoridade Portuária será garantida, nos termos do Decreto 8.033/2013. Essa participação será alternada entre os dois municípios, que atuarão ora como membro, ora como suplente; 14.6.3.2 A participação dos Operadores Portuários Privados do Complexo Portuário de Itajaí no Conselho de Autoridade Portuária será assegurada, nos termos do Decreto | Agradecemos a contribuição e informamos que será avaliada a possibilidade inclusão da redação na forma apresentada na contribuição. |
| 239 | Minuta de Contrato | 14.6.3. Prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão De Obra; | CONSIDERANDO: 1) O interesse do Município de Navegantes de ter participação ativa no Conselho de Autoridade Portuária; 2) A importância do volume de operação de cargas da PORTONAVE, sediada na cidade de Navegantes. SUGESTÃO: ASSEGURAR A PARTICIPAÇÃO DE REPRESENTANTE DO MUNICÍPIO DE NAVEGANTES NO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA. | Agradecemos a contribuição e informamos que será avaliada a possibilidade inclusão da redação na forma apresentada na contribuição. |
| 240 | Minuta de Contrato | 14.6.3. Prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão De Obra; | Consoante o disposto no art. 37 do Decreto nº 8.033/2013, cada CAP deverá ser constituído pelos membros titulares e suplentes 1) do Poder Público, incluindo um representante dos Municípios onde se localizam o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão, e 2) da classe empresarial, sendo dois representantes titulares de arrendamentos de instalações portuárias, um representante dos operadores portuários, e um representante dos usuários. Considerando que o Complexo Portuário de Itajaí abrange não só o município de Itajaí, como também o de Navegantes, e considerando a instalação do TUP Portonave nesse perímetro, com relevante participação na região, verifica-se imprescindível que tanto o Município de Itajaí quanto o Município de Navegantes detenham as cadeiras de membro titular e suplente neste conselho, as quais deverão ser revezadas entre eles. Tendo isto em vista, sugere-se que esta previsão conste do Contrato de Concessão de modo a formalizar e garantir a representatividade de ambos os municípios envolvidos na concessão, a serem devidamente indicados nos termos do inciso I) do artigo 37. Ainda, com relação aos representantes da classe empresarial, considerando a existência de importantes operadores portuários privados no Complexo Portuário com intensa movimentação e utilização do canal de acesso, a exemplo do TUP Portonave, entende-se recomendada a participação de representante dos terminais privados no CAP, dentro da classificação de operadores portuários privados, de modo a abranger as duas categorias. Sendo assim, sugere-se constar que tal representante seja indicado pela entidade de classe Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), consoante o §2º do artigo supracitado. 14.6.3 Prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão De Obra; 14.6.3.1 Deverá ser assegurada a participação de representantes dos Municípios de Itajaí e Navegantes no Conselho de Autoridade Portuária, nos termos do Decreto 8.033/2013, os quais deverão ser revezados entre membros titulares e suplentes; 14.6.3.2 Deverá ser assegurada a participação de Terminais de uso privado do Complexo Portuário de Itajaí no Conselho de Autoridade Portuária, nos termos do Decreto 8.033/2013, cujo representante deverá ser indicado pela Associação de Terminais Portuários Privados. | Agradecemos a contribuição e informamos que será avaliada a possibilidade inclusão da redação na forma apresentada na contribuição. |
| 241 | Minuta de Contrato | 14.7. Com relação à adequada gestão do Porto Organizado, a Concessionária deverá: | CONSIDERANDO QUE: 1) A NGI Sul atua na Travessia de veículos e pedestres pelo Rio Itajaí-Açu, ligando dessa forma o acesso entre as cidades de Navegantes e Itajaí; 2) A eficiência dos serviços prestados pelas balsas está diretamente relacionada à movimentação do complexo portuário; 3) A infraestrutura das embarcações e a organização do trânsito delas é perfeitamente capaz de colocar em risco a segurança dos usuários, que sofrem obstáculos como mau tempo, atrasos, dificuldades de passagem, etc. nas passagens de fronteira. SUGESTÃO: PREVER QUE SEJA IMPUTADA A CONCESSIONÁRIA A RESPONSABILIDADE DE OFERECER APOIO TÉCNICO, COORDENANDO AS MOVIMENTAÇÕES JUNTAMENTE COM A EMPRESA NGI SUL, COM ATENÇÃO À SEGURANÇA E QUALIDADE DOS SERVIÇOS PRESTADOS. | O Vessel Traffic Service (VTS), também denominado Serviço de Tráfego de Embarcações, é um auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de prover monitorização ativa do tráfego aquaviário. Conforme pode-se verificar no Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária, a futura concessionária terá obrigações de implantação e operação do VTS e, com isso, espera-se a ampliação da segurança da vida humana no mar, da segurança da navegação e da proteção do meio ambiente nas áreas com intensa movimentação de embarcações ou risco de acidentes de grandes proporções. |
| 242 | Minuta de Contrato | 14.7. Com relação à adequada gestão do Porto Organizado, a Concessionária deverá: | É importante ressaltar que o Canal do Porto de Itajaí é utilizado não só como acesso ao Complexo Portuário, mas também como forma de conectar as áreas centrais das cidades de Itajaí e Navegantes, na forma de travessia por embarcações do tipo ferry boat. Operadas pela empresa NGI Sul, essas embarcações transportam veículos e passageiros várias vezes ao dia, compartilhando o Canal com grandes navios de carga. Tendo isso em mente, a eficiência dos serviços prestados pelo Ferry Boat está diretamente relacionada à movimentação do complexo portuário e, se mal organizado, tem potencial para impactar o trânsito de navios e, como consequência lógica, toda a cadeia de operação e a segurança da navegação como um todo. Portanto, é necessário prever como obrigação da Concessionária a adequada administração do Canal de acesso aquaviário em sinergia com o operador do ferry boat, respeitando a travessia implementada desde o final do século XIX entre as comunidades e valorizando a melhoria do acesso, a modernização e a contribuição para a gestão da qualidade desses serviços, a fim de reduzir seu impacto sobre a movimentação portuária. PROPOSIÇÃO 14.7. Quanto à gestão adequada do Porto Organizado, a Concessionária deverá: (Incluir Item) 14.7.6 Prestar apoio técnico e administrativo à gestão dos serviços de travessia por ferry boats. | O Vessel Traffic Service (VTS), também denominado Serviço de Tráfego de Embarcações, é um auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de prover monitorização ativa do tráfego aquaviário. Conforme pode-se verificar no Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária, a futura concessionária terá obrigações de implantação e operação do VTS e, com isso, espera-se a ampliação da segurança da vida humana no mar, da segurança da navegação e da proteção do meio ambiente nas áreas com intensa movimentação de embarcações ou risco de acidentes de grandes proporções. |

| | | | | |
|-----|--------------------|--|--|---|
| 243 | Minuta de Contrato | 14.7.2. Dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste Contrato de Concessão e da regulamentação expedida pela ANTAQ, com informações relativas às Tarifas Portuárias, a outras remunerações, aos dados estatísticos de tráfego de embarcações e às cargas processadas no | A regulamentação não prevê a obrigação de permitir o acesso irrestrito e imediato ao banco de dados a que se refere o item 14.7.2 do Contrato de Concessão, revelando-se tal exigência demasiadamente rigorosa, pelo que se sugere seja alterada a redação, conforme a seguir: 14.7.2. Dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste Contrato de Concessão e da regulamentação expedida pela ANTAQ, com informações relativas às Tarifas Portuárias, a outras remunerações, aos dados estatísticos de tráfego de embarcações e às cargas processadas no período. A ANTAQ poderá solicitar o relatório contendo as informações da Concessão cujo envio deve ocorrer no prazo de 10 (dez) dias úteis. | Agradecemos a contribuição e informamos que a previsão contratual visa resguardar a competência fiscalizatória e regulatória da ANTAQ, de tal maneira que o acesso as informações acerca do sistema de cobranças das Tarifas Portuárias de forma ininterrupta, irrestrita e imediata é meio para a atuação tempestiva da Agência. |
| 244 | Minuta de Contrato | 14.8.4. Divulgar em seu sítio eletrônico informações em tempo real referente à formação de filas de caminhões nos acessos aos gates do Porto Organizado, de modo a permitir a mensuração do Indicador de Desempenho previsto no Anexo 1, a fiscalização por parte das autoridades competentes e o controle social sobre o impacto do acesso rodoviário ao porto na | QUANTO ao item 14.8.4. da Minuta do Contrato: Divulgar em seu sítio eletrônico informações em tempo real referente à formação de filas de caminhões nos acessos aos gates do Porto Organizado, de modo a permitir a mensuração do Indicador de Desempenho previsto no Anexo 1, a fiscalização por parte das autoridades competentes e o controle social sobre o impacto do acesso rodoviário ao porto na mobilidade urbana do Município de Itajaí. | Contribuição repete integralmente a redação da Cláusula 14.8.4. |
| 245 | Minuta de Contrato | 14.10.5. Informar ao Poder Concedente e à ANTAQ, imediatamente, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilid e do Poder Concedente ou da ANTAQ, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos | Sugere-se seja dado o mesmo tratamento previsto nos itens 15.1.3 e 16.1.7 do Contrato de Concessão à Concessionária, assinalando prazo máximo de 5 dias para envio da comunicação. 14.10.5. Informar ao Poder Concedente e à ANTAQ, imediatamente, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilid e do Poder Concedente ou da ANTAQ, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos cabíveis com esse objetivo. Em nenhuma hipótese a comunicação ocorrerá em prazo superior a 05 (cinco) dias ou outro menor, se necessário, para viabilizar o atendimento da demanda. | Agradecemos a contribuição. Nos termos da Subcláusula 14.10.5 da minuta de Contrato, cabe à concessionária informar ao Poder Concedente e à ANTAQ, imediatamente, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilid e do Poder Concedente ou da ANTAQ, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo. O prazo de 5 dias dado ao Poder Concedente e à ANTAQ para esse tipo de comunicação, nos termos das Subcláusulas 15.1.3 e 16.1.7, justifica-se por se tratarem de entes públicos, que demandam trâmites e procedimentos mais burocráticos para a realização de comunicações oficiais. |
| 246 | Minuta de Contrato | 14.11. Com relação aos seguros, a Concessionária se obriga a: | Em relação ao Item 14.11, que trata dos seguros que a Concessionária se obriga a manter ou contratar, como era de se esperar o trabalhador portuário avulsos foi esquecido. Outrossim, no subitem 14.11.6.3.determina que a Concessionária fica obrigada a contratar seguro para acidentes de trabalho relativo aos colaboradores e empregados da Concessionária alocados à prestação dos serviços previstos no Contrato. E os trabalhadores portuários avulsos que prestam e continuarão a prestar serviço à Concessionária e aos demais operadores pré-qualificados, não necessitam de seguros? A única classe sem garantia de emprego, sem garantia de seguro desemprego, sem garantia de salário não está incluso em qualquer modalidade de seguro? Sem mais digressão, requeremos que seja incluso o subitem 14.11.6.4, com garantia de seguro aos TPAs, com a seguinte redação: 14.11.6.4. Contratar seguro para acidentes de trabalho aos trabalhadores portuários avulsos, para garantia de renda mínima em caso de paralização da operação por motivo de desastre naturais e falta de linha operacional por mais de 45 (quarenta e cinco) dias. | Agradecemos a contribuição e informamos que os acidentes de trabalho dos trabalhadores avulsos estão sendo cobertos pelo INSS. Não está se vislumbrando a inclusão dos trabalhadores avulsos no seguro da concessionária. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|--|--|
| 247 | Minuta de Contrato | 14.13. 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 14.12, tendo como beneficiários o Poder Concedente e a ANTAQ: | i. Necessidade de eliminação da Garantia de Execução Contratual. O art. 56, da Lei 8666/93 faculta ao Poder Concedente incluir no Edital a exigência de garantia diante da complexidade do caso concreto. Para esta finalidade, o Poder Concedente deve ter em mente se a inclusão da exigência de garantias de execução do contrato não será tão onerosa que encarecerá o objeto licitado, impactando negativamente no valor de outorga a ser ofertado. No caso da do Porto de Itajaí, já tendo o Concessionário que suportar outros ônus, o Poder Concedente deve afastar a exigência de apresentação de garantia de execução contratual, permitindo, destarte, a apresentação de propostas melhores. Tal racional foi aplicado quando da licitação da área STS53, em que se optou por não exigir a garantia contratual, em linha, com o entendimento do TCU citado no trecho a seguir: Nota Técnica nº 113/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA ... 37. Como está cristalino no texto legal, a exigência de garantia contratual é uma faculdade da autoridade competente, neste caso, do poder concedente que define as diretrizes do procedimento licitatório. 38. Nessa mesma toada orienta o Tribunal de Contas da União - TCU: É facultado à Administração exigir prestação de garantia nas contratações de bens, obras e serviços, de modo a assegurar plena execução do contrato e a evitar prejuízos ao patrimônio público. Antes de estabelecer no edital exigência de garantia, deve a Administração, diante da complexidade do objeto, avaliar se realmente é necessária ou se servirá apenas para encarecer o objeto. (grifos nossos). 39. Além de reafirmar o texto legal, o TCU vai além. A exigência de garantia contratual deve ser sopesada pela administração de tal sorte a não encarecer o objeto . No caso de licitações portuárias, a exigência de garantia contratual com certeza entra na memória de cálculo dos proponentes e diminui o apetite para um maior valor de outorga, podendo representar uma menor arrecadação com o certame. 40. Então levando em consideração que a principal obrigação do contrato de arrendamento é a realização de investimentos mínimos, uma variável objetiva para definirmos a necessidade ou não de garantia de execução está no montante do investimento a ser realizado. 41. Então, diante de todo o exposto opto o poder concedente por não exigir garantia de execução do futuro adjudicatário da área STS53. Caso a exigência não seja eliminada é necessário que sejam determinados prazos para redução e liberação de garantias, associando vigência e valores a determinados marcos da concessão. ii. Alternativamente: redução do valor da Garantia de Execução. Caso não se entenda pela eliminação da Garantia de Execução, deve, ao menos, ser revisto o valor. A Garantia Contratual é calculada a partir de um percentual do Valor do Contrato, no presente caso representado pela soma nominal das receitas previstas ao longo da vigência do Contrato. Ao analisar a previsão de receita para a Concessão de Itajaí, observam-se algumas premissas ousadas, conforme detalhado em outra contribuição. Presume-se que as previsões de receitas aumentarão 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 concessionária ao longo do contrato, 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 à instituições financeiras. Tais garantias pesarão de forma substancial no balanço da concessionária e, conseqüentemente, 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. Assim, 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, anual) III. Securitização para pagamento de eventuais penalidades por um determinado período de tempo (ex. 6 meses). Pelo exposto, caso não se entenda pela eliminação da exigência da garantia, sugere-se a alteração do parâmetro da garantia de execução para as sugestões apresentadas em substituição ao percentual do valor de contrato. | Agradecemos a contribuição. A Lei nº 8.666/93, em seu art. 56, trata das modalidades de garantia de execução contratual e dos limites de valores, que de acordo com o § 2º "não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no parágrafo 3º deste artigo". Nesse sentido, foram definidos dois valores distintos de garantias de execução contratual, a saber: (i) R\$ 194.829.176,95 durante a vigência do contrato; e (ii) R\$ 77.931.670,7, pelo período de 24 meses após o término do contrato. Cumpra observar que os valores de garantia foram calculados, respectivamente, como sendo 2,5% do valor do contrato e 1% do valor do contrato, que se entende como adequados a correta execução contratual. Adicionalmente, registra-se que a obrigação de manutenção de garantia por período após a vigência do contrato de concessão decorre da verificação de cumprimento de obrigações que podem ser verificadas após o prazo de vigência do contrato, como, por exemplo, as obrigações relacionadas a reversibilidade dos bens. Ainda, definiu-se, também, cláusula de reajuste dos valores da garantia de execução contratual, em acordo com a Lei nº 8.666/93. |
| 248 | Minuta de Contrato | 14.14. A Concessionária deverá manter a integridade da Garantia de Execução Contratual durante toda a vigência do Contrato de Concessão, obedecidos os valores definidos acima, estando obrigada, independentemente de prévia notificação para constituição em mora, a: | Como já apontado em relação à minuta de Edital sugere-se a majoração da Garantia de Execução Contratual para o limite máximo permitido em lei. Desta feita, a apresentação de garantia inferior ao percentual máximo permitido em Lei não é razoável, razão pela qual se requer a modificação dos itens supracitados, para que a garantia exigida não ultrapasse 1% (um por cento) do valor do contrato estimado apresentado. | Agradecemos a contribuição. A Lei nº 8.666/93, em seu art. 56, trata das modalidades de garantia de execução contratual e dos limites de valores, que de acordo com o § 2º "não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no parágrafo 3º deste artigo". Nesse sentido, foram definidos dois valores distintos de garantias de execução contratual, a saber: (i) R\$ 194.829.176,95 durante a vigência do contrato; e (ii) R\$ 77.931.670,7, pelo período de 24 meses após o término do contrato. Cumpra observar que os valores de garantia foram calculados, respectivamente, como sendo 2,5% do valor do contrato e 1% do valor do contrato, que se entende como adequados a correta execução contratual. Adicionalmente, registra-se que a obrigação de manutenção de garantia por período após a vigência do contrato de concessão decorre da verificação de cumprimento de obrigações que podem ser verificadas após o prazo de vigência do contrato, como, por exemplo, as obrigações relacionadas a reversibilidade dos bens. Ainda, definiu-se, também, cláusula de reajuste dos valores da garantia de execução contratual, em acordo com a Lei nº 8.666/93. |
| 249 | Minuta de Contrato | 14.18. A Garantia de Execução Contratual poderá ser utilizada em casos de descumprimento, pela Concessionária, de seus deveres e obrigações previstos no Contrato de Concessão, inclusive, mas não se limitando, nos seguintes casos: | Sugere-se esclarecer que a execução da garantia deverá ser sempre precedida do regular processo administrativo, observando-se o devido processo legal e as garantias a ele inerentes, quais sejam a ampla defesa e o contraditório. Sugere-se, ademais, que a execução da garantia se dê apenas na hipótese de conduta dolosa ou injustificada por parte da Concessionária. Veja-se sugestão de redação a seguir: 14.18.6. A aplicação de penalidades e execução da Garantia de Proposta somente ocorrerá caso configurado o dolo da Concessionária . | Agradecemos a contribuição. Caso a conduta enseje a possibilidade de execução da garantia de proposta, será garantido ao proponente anterior processo administrativo que assegure ampla defesa e contraditório. |
| 250 | Minuta de Contrato | 15.1. São deveres do Poder Concedente: | O Secretário de Portos Diogo Pilloni, assim como o agora Ex-Ministro do MINFRA Tarcísio Gomes de Freitas, pode diversas vezes em entrevistas e em audiências públicas, têm dito que não haverá alterações que gerem prejuízo ou mitigações nos direitos dos trabalhadores, de forma direta. Ou seja, não haverá alteração no modelo de mão de obra atual. Porém, os estudos do TCU apontaram como um dos motivos para o melhor desempenho dos TUPs é o direito à livre contratação de mão de obra, em contraponto ao que denominou como monopólio do OGMO, exercido nos portos organizados. Tal indicativo de monopólio, que fora totalmente desvirtuado do estudo que foi apresentado, demonstra cabalmente que há sim a pretensão de alteração do regime de mão de obra exercida nos portos. No relatório da auditoria do processo de licitação, disponível para consulta, se observa que o modelo de mão de obra atual não é nem de longe indicado como um dos maiores problemas dos portos organizados, os maiores entraves estão diretamente ligados à burocracia que impera na gestão pública de nosso país, que não é fator privativo dos processos de licitação. Desta forma, o que buscamos neste momento é pedir que seja garantido no próprio contrato de concessão as garantias que o poder concedente, na figura de seus representantes no processo de desestatização, vêm dando acerca da manutenção dos direitos adquiridos dos trabalhadores. Assim sendo, em razão das ponderações com relação ao risco de perda dos postos de trabalhos, e/ou a queda brusca da remuneração, deve ser observada a exclusividade do trabalhador portuário da forma que solicitamos que seja incluso na minuta do contrato na cláusula 15.1, os seguintes subitens: 15.1.8 - É dever do Poder Concedente a fiscalização para que seja garantido pela Concessionária os direitos sociais e trabalhistas dos trabalhadores portuários inscritos no OGMO; 15.1.9 - É dever do Poder Concedente a fiscalização para que seja garantido pela Concessionária a garantia dos direitos dos portuários previstos no Capítulo VI da Lei 12.815/2013, combinado com o dispositivo na lei 9.719/98 e na convenção 137 da OIT; 15.1.10 - É dever do Poder Concedente a fiscalização para que seja garantido pela Concessionária a manutenção da média salarial dos trabalhadores e os benefícios, considerando cada uma das categorias, calculo que deverá ter como base os dados do OGMO. | Agradecemos a contribuição e informamos que não se vislumbra alteração da citada cláusula, tendo em vista que os direitos essenciais já estão sendo garantidos pela Lei 12.815/13. Em relação a salários e benefícios sociais, cabe aos sindicatos a negociação direta com a concessionária . |

| | | | | |
|-----|--------------------|--|---|--|
| 251 | Minuta de Contrato | 15.1.3. Comunicar à Concessionária, em até 05 (cinco) dias, quando citado ou intimado de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade e da Concessionária, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, | Sugere-se alterar a redação do item 15.1.3 do Contrato de Concessão, conforme texto a seguir. A depender do caso, o prazo de 5 dias indicado pode não ser suficiente para o cumprimento pela Concessionária das providências cabíveis. A sugestão está alinhada, também, aos direitos e deveres impostos à Concessionária no item 14.10.5 de informar ao Poder Concedente de forma imediata quando citada ou intimada de qualquer ação ou procedimento que possa resultar em responsabilidade do Poder Concedente. Veja-se sugestão de redação a seguir: 15.1.3. Comunicar a Concessionária, de forma imediata, quando citado ou intimado de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade da Concessionária, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo. Em nenhuma hipótese a comunicação ocorrerá em prazo superior a 05 (cinco) dias ou outro menor, se necessário, para viabilizar o atendimento da demanda . | Agradecemos a contribuição. Nos termos da Subcláusula 14.10.5 da minuta de Contrato, cabe à concessionária informar ao Poder Concedente e à ANTAQ, imediatamente, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade do Poder Concedente ou da ANTAQ, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo. O prazo de 5 dias dado ao Poder Concedente e à ANTAQ para esse tipo de comunicação, nos termos das Subcláusulas 15.1.3 e 16.1.7, justifica-se por se tratarem de entes públicos, que demandam trâmites e procedimentos mais burocráticos para a realização de comunicações oficiais. |
| 252 | Minuta de Contrato | 16.1. São deveres da ANTAQ: | Acerca do item 16.1, sobre os deveres da ANTAQ, cabe a seguinte ponderação acompanhada de sugestão. Pelos mesmos fatos abordados e sugestionados no Item 14, devido o pedido de inclusão do item 14.2.13, aonde esperamos que seja acatado o pedido de previsão contratual para que a Concessionária mantenha a mesma média salarial dos trabalhadores portuários atuais, ligados ao OGMO, deve ser incumbência da ANTAQ fiscalizar e mediar conflitos, que versem sobre a média de salário que deverá ser mantido pelo Concessionário. Assim, apresentamos a sugestão que seja incluso o subitem: 16.1.13 - É dever da ANTAQ fiscalizar se a Concessionária está mantendo a média salarial dos trabalhadores portuário atuais, conforme item 14.2.13, e ainda, lhe incumbe o dever de mediar conflitos sobre o assunto. | Agradecemos a contribuição e informamos que não se vislumbra alteração da citada cláusula, tendo em vista que os direitos essenciais já estão sendo garantidos pela Lei 12.815/13. Em relação à salários e benefícios sociais, cabe aos sindicatos a negociação direta com a concessionária . |
| 253 | Minuta de Contrato | 17.1. São direitos e deveres do Usuário: | A ATP 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 Itajaí. 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 íntegra 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. Por essas razões, a ATP propõe ajustes à Minuta de Contrato: 17.1.7. Ter seu contrato respeitado, na condição de Explorador de Instalação Portuária ou Detentor de Contrato de Adesão. | A Cláusula 17.1 e suas subcláusulas listam os direitos e deveres dos Usuários. A contribuição propõe o acréscimo de item à mencionada relação, na perspectiva dos agentes econômicos titulares de Contrato de Adesão do Complexo Portuário de Itajaí. Embora o respeito aos contratos seja um dos norteadores da atividade da Concessionária no papel de Administração do Porto, eventual inclusão desse novo direito e dever proposto para a Cláusula 17.1.7 pode gerar alguma interpretação equivocada em relação a eventuais alterações futuras da poligonal do porto organizado de Itajaí por parte do Poder Concedente, para fins de implementação da política pública setorial, a exemplo da inclusão da área do do terminal portuário Braskarne, proposto na versão de minuta do Contrato de Concessão submetida ao processo de Consulta Pública. Por esse motivo, a contribuição não será acatada. |
| 254 | Minuta de Contrato | 19.1. 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: | A Cláusula 1.1.1.6 do Contrato de Concessão define como Área de Concessão a Área do Porto Organizado, mais a área do Terminal Portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária. Consoante a seção C do Estudo de Engenharia, os valores previstos contemplam a aquisição da área da Braskarne com investimento estimado em R\$ 115.101.231,82, e na segunda fase R\$ 25.823.091,47 para adequação da área e armazenamento de contêiner. Neste sentido, importa ressaltar que a identificação específica e pormenorizada dos investimentos realizados é necessária para permitir a elaboração de propostas mais precisas, ampliar a segurança jurídica e a competitividade do certame. Entretanto, em que pese o Contrato de Concessão já considerar a área do Terminal Braskarne como área de Concessão, a área não se encontra disponível e sob a gestão da SPI. Segundo a cláusula terceira da Minuta de Contrato, a Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária , carecendo de racionalidade e estimativa de valores previstos para aquisição e posterior adequação. Ressalta-se que as receitas da Concessionária estão diretamente vinculadas à exploração das áreas objeto da concessão - incluindo a Área do Terminal Braskarne, que sequer está disponível. Dessa forma, a não disponibilização das áreas pelo Poder Concedente livres e desembaraçadas poderá ensejar instabilidade na exploração e aumento de cobranças, razão pela qual se faz necessário a inclusão desse evento como sendo risco do Poder Concedente. Ainda, essa é apenas uma das possibilidades de reequilíbrio possíveis. Em atenção ao princípio da modicidade, entende-se ser necessária ainda a previsão de que pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro deverão adotar compensação (se devida) por mecanismos não acarretem aumento de tarifas. Essa regra contratual atende ao preceito de prestação de Serviço Adequado, conceituado pela Lei nº 8.987/1995 como o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas (art. 6º, §1º). Por essas razões, requer-se: 1) Esclarecimentos acerca das estimativas de valores previstos para aquisição e posterior adequação do Terminal Braskarne; 2) Inserção de item: 19.1. 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: 19.1.44. Atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou investimentos adicionais decorrentes da aquisição e adequação do Terminal Braskarne. | Agradecemos a contribuição e informamos que a área da Braskarne será suprimida da área de concessão do Porto de Itajaí. Após reavaliação do sistema operacional do porto, foi identificado que a área em questão reduzirá a capacidade estática do pátio, porém não afetará a capacidade dinâmica do porto, sendo assim passível de adequações para remoção e revisão dos investimentos para equipamentos. A versão revisada do estudo será disponibilizada pós-audiência. |
| 255 | Minuta de Contrato | 19.1. 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: | O item 19.1, trata dos riscos que a Concessionária é responsável ao receber a concessão do porto organizado. Há 43 subitens que estipulam os riscos inerentes à concessão, ainda que inicialmente o item 19.1 utilize o termo sem limitação , dando o entendimento que a lista não é exaustiva. Nada mais correto, vez que a empresa Concessionária herdará um negócio lucrativo e em plena expansão, conforme demonstram os números da SPI relativo à movimentação no terminal portuário que será cedido. Ainda, deve ser considerado o fato de que a Concessionária poderá pedir reequilíbrio contratual em alguma condições. Assim, é sabido que o atual modelo de mão de obra portuária é definida na Lei 12.815/13, em que dá aos trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO a exclusividade do serviço, e assim, principalmente no Porto de Itajaí, esta mão de obra possui vários direitos adquiridos ao longo dos anos, inclusive estabilidade salarial devido as negociações com os sindicatos e a frequência na operação portuária. Se a pretensa licitante conhece estes fatores, correto é, de igual forma, se responsabilizar por estes riscos , risco de haver diminuição na movimentação e por conseguinte diminuição da renda, risco de desastre naturais que inviabilizem a operação tal qual aconteceu no ano de 2008, e ainda, o risco de se obrigar a manter o atual modelo de mão de obra, mesmo havendo alteração legislativa posterior, pois quando contratado com o poder concedente, era conhecedor da modelagem. Assim, tendo em conta os fatores supra, apresentamos como sugestão os seguintes subitens ao item 19.1, para que conste o seguinte: 19.1.44. Risco de ter que manter a média salarial dos trabalhadores portuários avulsos em caso de paralização da operação ocasionado por desastre natural ou queda brusca na movimentação por prolongado tempo, podendo a média salarial ser mantida por contratação de seguro; 19.1.45. Ser obrigada a manter o atual modelo de mão de obra, independentemente de alteração legislativa, garantindo o direito à exclusividade aos trabalhadores já registrados ou cadastrados no OGMO/Itajaí. | Agradecemos a contribuição e informamos que não se vislumbra alteração da citada cláusula, tendo em vista que os direitos essenciais já estão sendo garantidos pela Lei 12.815/13. Em relação à salários e benefícios sociais, cabe aos sindicatos a negociação direta com a concessionária . |

| | | | | |
|-----|--------------------|--|---|---|
| 256 | Minuta de Contrato | 19.1.2. Interferências dos investimentos com outras estruturas, redes e equipamentos, incluindo os custos necessários para remanejamento e remoção de interferências; | Sugere-se que seja esclarecido no Contrato de Concessão que a Cláusula 19.1.2 se refere apenas as interferências dos investimentos com outras estruturas, redes e equipamentos, incluindo os custos necessários para remanejamento e remoção de interferências, existentes e identificadas anteriormente ao início do prazo de Concessão. Para tanto, sugere-se a adoção da redação a seguir: 19.1.2. Interferências dos investimentos com outras estruturas, redes e equipamentos, incluindo os custos necessários para remanejamento e remoção de interferências, existentes e identificadas anteriormente ao início da vigência da Concessão. | Agradecemos a contribuição. Será avaliada a possibilidade de complementação da Subcláusula 19.1.2, de forma a especificar que a responsabilidade abrange estruturas, redes e equipamentos existentes antes do início da concessão. |
| 257 | Minuta de Contrato | 19.1.4. Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução das Atividades ou dos investimentos, pelo prazo de até 90 (noventa) dias contados de forma corrida a partir do início da manifestação; | Percebe-se que o risco relacionado à ocorrência de manifestações sociais, pelo longo prazo de até 90 (noventa) dias, foi alocado à Concessionária. Todavia, não há, a nosso ver, qualquer razão técnica para que o Contrato alocue referido risco, por prazo tão dilatado, à futura arrendatária. Propomos que tal risco seja alocado totalmente ao Poder Concedente, em quaisquer casos, por entender, primeiramente, que tais manifestações não são relacionadas às atividades operacionais da Concessionária, tampouco sua resolução encontra-se sob o controle e a ingerência da Concessionária. Em verdade, dado o caráter do risco em questão, quem possui algum controle sobre a resolução de manifestações sociais é o próprio Poder Concedente. O fechamento de portos organizados em decorrência de manifestações sociais, por exemplo, pode afetar drasticamente a Concessionária, prejudicando a continuidade das suas atividades e frustrando as expectativas de receitas que tenha. Eventos relativamente recentes, relacionados às manifestações de caminhoneiros, que impedem arrendatárias de movimentarem combustíveis líquidos nos diferentes terminais portuários do país, comprovam o caráter totalmente imprevisível, danoso e prejudicial da ocorrência de referidos eventos para o desenvolvimento das suas atividades. Isso, pois, ainda que as arrendatárias adotem as medidas judiciais cabíveis, elas se mantêm em situação de impotência, em muitos casos, para a efetiva resolução dos problemas verificados. Diante disso, trata-se de risco que, diante da sua relevância e elevado grau de imprevisibilidade - quanto à sua ocorrência e quanto aos seus efeitos -, deve ser alocado ao Poder Concedente, que dispõe de melhores condições para evitá-lo ou remediar seus efeitos. | Agradecemos a contribuição. Conforme a Subcláusula 19.1.4 da minuta de Contrato, a Concessionária é responsável por manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução das Atividades ou dos investimentos, pelo prazo de até 90 (noventa) dias contados de forma corrida a partir do início da manifestação. Após esse prazo, o poder concedente assume essa responsabilidade, nos termos da Subcláusula 19.2.16. A atribuição do risco em questão é padrão nos contratos de arrendamento portuário e também consta nas demais iniciativas de desestatização de portos promovidas pelo Governo Federal. Ademais, no presente caso, o risco é atribuído à concessionária somente até 90 dias a partir da manifestação. No caso dos arrendamentos portuários, não há nem ao menos esse prazo limite, ficando a Concessionária totalmente responsável pelo risco de manifestações sociais. Portanto, retirar totalmente o risco no presente caso significaria ampliar uma assimetria regulatória em relação aos terminais arrendados, inclusive os que tem como atividade a operação de contêineres – o que é relevante tendo em vista que no presente caso a Concessionária é responsável pelas operações portuárias. Portanto, entende-se inadequada a retirada da atribuição do risco em questão da Concessionária. |
| 258 | Minuta de Contrato | 19.1.13. Obtenção, manutenção e renovação de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, incluindo os custos associados a tais medidas; | Do item 19.1 constam situações decorrentes de fatos de terceiros cujo risco não pode ser imputado à Concessionária. Um exemplo é a obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, cujo risco relacionado ao atraso na obtenção, salvo em caso de ultrapassados os prazos máximos para emissão pelas autoridades e desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso, recai sobre a Concessionária, na forma dos itens 19.1.13, 19.1.16 e 19.2.4 do Contrato. Como se sabe, não há previsão normativa em relação a prazos máximos para emissão de todas as licenças, permissões e autorizações necessárias relativas à Concessão. Ademais, a demora na expedição de licenças, permissões e autorizações é um problema sabidamente existente, cujo risco não pode ser suportado pela Concessionária - especialmente quando a obrigação depende necessariamente de ação do Poder Público e seus órgãos de regulação. Sugere-se, destarte, a exclusão dos itens 19.1.13 e 19.1.16 do Contrato e alteração da redação do item 19.2.4, conforme a seguir: 19.2.4. Atraso na emissão de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão por parte do Poder Público; . | Agradecemos a contribuição. Na distribuição de riscos entre as partes, buscou-se observar o princípio da alocação de determinado risco para a parte que tenha melhores condições de gerenciá-lo. No caso das Subcláusulas 19.1.13, 19.1.16 e 19.2.4 da minuta de Contrato, relativas a licenças ambientais, entende-se que a Concessionária possui melhores condições de gerenciar esses riscos. |
| 259 | Minuta de Contrato | 19.1.19. Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da Concessão; | As licenças ambientais são condicionantes para que a Concessionária possa desenvolver suas atividades. Tendo a licença ambiental sido regularmente expedida pelo órgão ambiental e atuando a Concessionária em conformidade com o escopo da licença, é descabida a responsabilização administrativa da Concessionária, pois não há sentido em se punir aquele que atua conforme a licença. Cabe lembrar, também, que o Estado, a quem compete proteger o meio ambiente, caso se omita em seus deveres, pode ser indiretamente responsabilizado pelos danos. Sugere-se a revisão da redação deste item para clareza. | Agradecemos a contribuição. Conforme o item 19.1.19. da minuta de Contrato, a concessionária possui responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da Concessão. Entende-se que a referida disposição é importante tendo em vista que, ainda que haja licença ambiental regularmente expedida, a Concessionária está suscetível a realizar ações ou omissões que causem danos ambientais. Nessas situações, a responsabilidade deverá ser apurada levando-se em consideração as circunstâncias do caso concreto bem como os riscos alocados ao poder concedente. Nesse sentido, deve-se observar, por exemplo, o disposto na Subcláusula 19.2.1, segundo a qual a Concessionária não será responsável pelo descumprimento contratual motivado diretamente por ato ou omissão do Poder Concedente. |
| 260 | Minuta de Contrato | 19.1.21. Recuperação, remediação e gerenciamento de Passivos Ambientais relacionado ao Porto Organizado, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 19.2.7; | Pretende-se alocar à Concessionária riscos relacionados a passivos oriundos da prévia administração. É o caso, por exemplo, do risco relacionado aos passivos ambientais, que devem ser suportados pela Concessionária, caso não tenham sido por ela identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção, na forma dos itens 19.1.21 e 19.2.7 do Contrato de Concessão. A alocação de riscos decorrentes de passivos relacionados à administração anterior, em relação aos quais a Concessionária não deu causa é descabida e deve ser revista. O passivo ambiental relacionado à administração anterior não deve ser suportado pela nova Concessionária, devendo este risco ser excluído do Contrato de Concessão, ou, ao menos, deve ser permitido à Concessionária a utilização da Conta Vinculada para custear este passivo. De outra parte, o prazo de 12 meses estabelecido não se afigura razoável para que a Concessionária possa reclamar os passivos ambientais e garantir um período mínimo de proteção das condições contratuais. Sugere-se nessa linha, a ampliação deste prazo para, pelo menos, 24 (vinte e quatro) meses, de modo que haja tempo suficiente para fins de planejamento para exploração do objeto da Concessão. | Agradecemos a contribuição. Conforme estabelecido na Subcláusula 19.1.21 da minuta de Contrato, a Concessionária é responsável pelos passivos ambientais relacionados ao Porto Organizado, no exercício das atividades abrangidas pela Concessão. Já a Subcláusula 19.2.7 estabelece que o poder concedente é responsável por passivos ambientais identificados em até 12 meses contados da Data de Assunção. Conforme se verifica dos dispositivos citados, não se trata de atribuir à Concessionária passivos oriundos da prévia Administração. Pelo contrário, a regra é que a Concessionária assumira o risco dos passivos “no exercício das atividades abrangidas pela Concessão”. Ocorre que existe a possibilidade de nem todos os passivos atualmente existentes terem sido identificados e considerados no fluxo de caixa da concessão. Justamente para esse tipo de situação, foi previsto custo ambiental específico denominado “Avaliação Ambiental Prévia”, para que a Concessionária realize no primeiro ano de contrato os estudos e verifique se há algum passivo existente, que nesse caso seria arcado pelo poder concedente. Entende-se que não seria adequado atribuir ao Poder Concedente os passivos ambientais identificados durante toda a vigência do contrato, pois dessa forma a Concessionária deixaria de arcar com os passivos ambientais decorrentes das suas próprias atividades. Sobre o aumento do prazo para a identificação dos passivos, entende-se que o prazo de 12 meses é adequado, tendo em vista que este prazo tem sido adotado nos demais projetos portuários e até este momento não foi identificada dificuldade quanto a esse ponto. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|---|---|
| 261 | Minuta de Contrato | 19.1.30. Variações de taxas de câmbio que afetem os custos da Concessionária; | O peso das atividades de dragagem no Porto de Itajaí 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 à moeda estrangeira (USD/EURO), e.g.: 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 qualificação); 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 baseado em BRL, e grande parte de seus custos são baseados em EURO/USD, o impacto direto das variações cambiais do USD e EURO se mostram significativo. Isso é considerado um risco por investidores e instituições financeiras, impactando negativamente o custeio e a viabilidade do projeto, além da atratividade geral do ativo. Assim, 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 USD/EUR. Propõe-se, nessa linha, que as tarifas portuárias relacionadas ao canal de acesso sejam indexadas semestralmente para refletir as escaladas de preços em USD/EURO. Uma fórmula de ajuste proposta para as tarifas portuárias seria: ? Exchange rate BRL/USD* ([20%] ? fuel cost+ [80%] ?CPI US) Alternativamente, poderia ser permitida a cobrança pelo acesso aquaviário em USD, em linha com as diretrizes do Novo Marco do Câmbio, estabelecido pela Lei nº 14.286/2021, com a correlata revisão da regulamentação setorial para este fim. Dentre as diversas alterações relevantes introduzidas pelo Novo Marco do Câmbio, permitiu-se o pagamento em moeda estrangeira de obrigações exigíveis no Brasil em relação a diversas situações, inclusive, (i) nos contratos celebrados por exportadores em que a contraparte seja concessionária, permissionária, autorizatória ou arrendatária nos setores de infraestrutura, (ii) nos contratos e títulos referentes ao comércio exterior de bens e serviços, ao seu financiamento e às suas garantias; e (iii) nas situações previstas na regulamentação editada pelo CMN, quando a estipulação em moeda estrangeira puder mitigar o risco cambial ou ampliar a eficiência do negócio (conforme art. 13, I, VII e VIII, da Lei nº 14.286/2021). Caso não seja possível acatar a sugestão, o risco cambial deve ser alocado na matriz de risco do poder concedente, permitindo-se o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. A propósito, vale destacar que o STJ, por ocasião do julgamento do REsp nº 1433434/DF, reconheceu que o desequilíbrio decorrente de variações cambiais significativas e imprevisíveis ensejaria a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em linha com o que determina o art. 65, II, do CDC, da Lei nº 8.666/1993. Veja-se que da versão do Contrato de Concessão inicialmente disponibilizada no site da ANTAQ para fins da Consulta Pública, constou o item 19.2.20, segundo o qual os riscos decorrentes da variação de câmbio exclusivamente no que impacte os custos operacionais da Infraestrutura de Acesso Aquaviário poderiam ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. A referida previsão foi retirada da nova versão que foi incluída no site da ANTAQ, sem o acompanhamento da devida motivação para tanto. Por fim, a previsão de mecanismos para mitigar os efeitos decorrentes da variação cambial foi uma preocupação presente em outras licitações. Veja-se, por exemplo, o Contrato de Concessão da Rodovia BR-153/TO/GO, BR-080/GO, BR-414/GO, celebrado em 29/09/21 entre a ANTT e a ECOVIAS DO ARAGUAIA S.A., em que se previu que a Concessionária seria responsável pelos riscos decorrentes da variação cambial, mas não irrestritamente e sim com a observância de limites da aplicação de mecanismo de proteção cambial: 21.1 Com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente nos termos da subcláusula 21.2 e em outras disposições contratuais, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: (...) 21.1.16 variação cambial, observados os termos e limites da aplicação do Mecanismo de Proteção Cambial, nos termos do Anexo 11; | Agradecemos a contribuição. Informamos que as regras de reajuste tarifário e as alternativas para minimizar o impacto da variação cambial nos custos de dragagem estão em avaliação no âmbito da revisão dos estudos. As possibilidades decorrentes do Novo Marco Legal do Câmbio, estabelecido pela Lei nº 14.286/2021, também estão em análise. |
| 262 | Minuta de Contrato | 19.1.30. Variações de taxas de câmbio que afetem os custos da Concessionária; | Ponto fundamental que coloca em risco toda a modelagem da concessão do Porto de Itajaí diz respeito à sustentabilidade econômico-financeira de longo prazo da subsidiária integral da Concessionária, responsável pela exploração da infraestrutura de acesso aquaviário ao complexo portuário. Isso porque, nos termos da matriz de riscos do Contrato de Concessão, itens cruciais para a garantia da viabilidade sustentada da exploração do acesso aquaviário a Itajaí foram alocados como riscos da Concessionária - sendo que, caso se materializem, teriam como decorrência direta o subsídio, pela administradora da infraestrutura de acesso aquaviário de Itajaí, das operações dos usuários do canal de acesso ao complexo portuário. Serve de exemplo o disposto na Cláusula 19.1.30 da Minuta de Contrato de Concessão, a qual determina que as variações de taxas de câmbio que afetem os custos da Concessionária são de sua responsabilidade integral e exclusiva. Ora, conforme se extrai da Cláusula 21, a tarifa-teto para a utilização do acesso aquaviário a Itajaí será corrigida exclusivamente com base na variação anual da inflação, medida por meio do índice IPCA. Neste sentido, como é sabido, os custos relacionados ao gerenciamento do canal de acesso (VTMIS) e à sua manutenção e aprofundamento (dragagem) são tipicamente dolarizados, de forma que variações na taxa de câmbio (as quais não são capturadas pelo IPCA) terão o condão de tornar deficitária a gestora do canal de acesso a Itajaí - às custas, por exemplo, do terminal de contêineres do Porto, cuja competitividade já restará prejudicada, por exemplo, pela obrigação de construção de um terminal de passageiros que não será explorado no âmbito da Concessão. É necessário, portanto, que se faça uma ampla revisão quanto à sustentabilidade do modelo econômico proposto para a administradora da infraestrutura de acesso aquaviário ao complexo portuário, visando à geração de um ambiente competitivo salutar no complexo portuário. As tarifas praticadas pela administradora do canal de acesso a Itajaí deverão se adequar dinamicamente, ao longo de todo o prazo da Concessão, às variações sofridas por sua estrutura de custos - assegurando-se que, em nenhum momento, o acesso aquaviário provido pela Concessionária representará qualquer espécie de subsídio ou distorção competitiva sobre as operações de contêiner desempenhadas no complexo portuário. Nesse sentido, sugere-se que os documentos sejam revisados e divulgados com antecedência razoável para que as partes interessadas sejam capazes de reavaliar o modelo ajustado. | Agradecemos a contribuição. Informamos que as regras de reajuste tarifário e as alternativas para minimizar o impacto da variação cambial nos custos de dragagem estão em avaliação no âmbito da revisão dos estudos. As possibilidades decorrentes do Novo Marco Legal do Câmbio, estabelecido pela Lei nº 14.286/2021 também estão em análise. |
| 263 | Minuta de Contrato | 19.1.30. Variações de taxas de câmbio que afetem os custos da Concessionária; | Ponto fundamental que coloca em risco toda a modelagem da concessão do Porto de Itajaí diz respeito à sustentabilidade econômico-financeira de longo prazo da subsidiária integral da Concessionária, responsável pela exploração da infraestrutura de acesso aquaviário ao complexo portuário. Isso porque, nos termos da matriz de riscos do Contrato de Concessão, itens cruciais para a garantia da viabilidade sustentada da exploração do acesso aquaviário a Itajaí foram alocados como riscos da Concessionária - sendo que, caso se materializem, teriam como decorrência direta o subsídio, pela administradora da infraestrutura de acesso aquaviário de Itajaí, das operações dos usuários do canal de acesso ao complexo portuário. Serve de exemplo o disposto na Cláusula 19.1.30 da Minuta de Contrato de Concessão, a qual determina que as variações de taxas de câmbio que afetem os custos da Concessionária são de sua responsabilidade integral e exclusiva. Ora, conforme se extrai da Cláusula 21, a tarifa-teto para a utilização do acesso aquaviário a Itajaí será corrigida exclusivamente com base na variação anual da inflação, medida por meio do índice IPCA. Neste sentido, como é sabido, os custos relacionados ao gerenciamento do canal de acesso (VTMIS) e à sua manutenção e aprofundamento (dragagem) são tipicamente dolarizados, de forma que variações na taxa de câmbio (as quais não são capturadas pelo IPCA) terão o condão de tornar deficitária a gestora do canal de acesso a Itajaí - às custas, por exemplo, do terminal de contêineres do Porto, cuja competitividade já restará prejudicada, por exemplo, pela obrigação de construção de um terminal de passageiros que não será explorado no âmbito da Concessão. É necessário, portanto, que se faça uma ampla revisão quanto à sustentabilidade do modelo econômico proposto para a administradora da infraestrutura de acesso aquaviário ao complexo portuário, visando à geração de um ambiente competitivo salutar no complexo portuário. As tarifas praticadas pela administradora do canal de acesso a Itajaí deverão se adequar dinamicamente, ao longo de todo o prazo da Concessão, às variações sofridas por sua estrutura de custos - assegurando-se que, em nenhum momento, o acesso aquaviário provido pela Concessionária representará qualquer espécie de subsídio ou distorção competitiva sobre as operações de contêiner desempenhadas no complexo portuário. Nesse sentido, sugere-se que os documentos sejam revisados e divulgados com antecedência razoável para que as partes interessadas sejam capazes de reavaliar o modelo ajustado. | Agradecemos a contribuição. Informamos que as regras de reajuste tarifário e as alternativas para minimizar o impacto da variação cambial nos custos de dragagem estão em avaliação no âmbito da revisão dos estudos. As possibilidades decorrentes do Novo Marco Legal do Câmbio, estabelecido pela Lei nº 14.286/2021 também estão em análise. |
| 264 | Minuta de Contrato | 19.1.38. Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições aqui 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 | A Cláusula 19.1.38 consigna que a Concessionária deverá arcar com os riscos relacionados a decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato . O dispositivo prossegue estendendo os efeitos do risco, de acordo com as condições aqui estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação aplicáveis, nos casos em que a Concessionária, direta ou indiretamente, houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão . Não está claro, a partir da redação acima transcrita, em qual extensão a legislação ou a regulamentação entram no risco que não será suportado pela Concessionária. Trata-se de alterações na legislação e na regulamentação? Alterações que impactem nas operações e majorem custos considerados quando da licitação ou somente alterações que inviabilizem a Concessionária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ? Como a Concessionária poderá dar causa a alterações na legislação ou na regulamentação? Tais considerações se fazem prementes, pois a alocação dos riscos sobre alterações na regulamentação aplicável no Contrato de Concessão é fator fundamental para consubstanciar maior segurança jurídica ao investidor, dado que tais situações não são de ocorrência incomum, especialmente se se considerar o prazo de vigência do Contrato de Concessão. Há que se considerar que, ao elaborarem suas propostas, as empresas interessadas tomam por base um determinado cenário legal, regulatório e técnico. Ou seja, são consideradas nas propostas todos os custos de atendimento ao ordenamento jurídico (legal e infralegal) vigente no momento de sua elaboração. A mudança desse cenário é algo completamente alheio à vontade das proponentes e a alteração na legislação, especialmente no caso de se tornar ainda mais rigorosa, pode vir a desequilibrar significativamente a equação econômico-financeira do Contrato, podendo chegar ao extremo de inviabilizar o empreendimento. Assim é que, tradicionalmente, no direito brasileiro, esse tipo de risco é alocado ao Poder Concedente, visto que os agentes privados não têm instrumentos para se precaver desses riscos. Noutras palavras, considerando que tais riscos são naturalmente associados a atos do Poder Concedente, seja diretamente por meio da capacidade de alterar a regulamentação do setor, seja indiretamente, quando outros agentes da União alteram ou criam legislação sobre o setor, parece justo que tais riscos sejam alocados ao Poder Concedente. A cláusula ficaria, assim, com a seguinte redação: 19.1.38. Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições aqui estabelecidas, nos casos em que a Concessionária, diretamente, por ação ou omissão, houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão; | Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 19.1.38. da minuta de Contrato atribui à Concessionária risco decorrente de decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto do Contrato de Concessão, de acordo com as condições nele 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. Segundo o teor do referido dispositivo, a legislação e a regulamentação aplicáveis, assim como os próprios termos do Contrato de Concessão, servem de base para avaliar a ocorrência de eventual inviabilização do desempenho das atividades objeto do Contrato de Concessão. Especificamente em relação ao modo em que a legislação e a regulamentação serão consideradas, isso dependerá de análise do caso concreto, em que deverão ser levados em conta as circunstâncias e fatores específicos da situação em análise, bem como os demais riscos alocados às partes, conforme a matriz contratual. Por fim, ressalta-se que, conforme a Subcláusula em questão, o risco decorrente de decisão judicial ou administrativa está relacionado aos casos "em que a Concessionária, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão". Portanto, a Concessionária não estará nesse caso sujeita a fatores alheios às suas próprias ações ou omissões. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|--|---|
| 265 | Minuta de Contrato | 19.1.38. Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições aqui 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 | Deve ser incluída ressalva no item 19.1.38 do Contrato de Concessão no que se refere aos atos praticados, aprovados ou homologados pelo Poder Público na própria licitação, inclusive em sua fase interna. Isto porque, o Poder Público é o responsável pela validade, legalidade e higidez do procedimento licitatório e seus desdobramentos, não sendo tal responsabilidade atribuível à Concessionária. Sugere-se, desta forma, a alteração da redação, conforme a seguir: 19.1.38. Decisão judicial ou administrativa, salvo quando de qualquer forma relacionada à própria licitação, inclusive sua fase interna, que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições aqui 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. | Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 19.1.38. da minuta de Contrato atribui à Concessionária risco decorrente de decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto do Contrato de Concessão, de acordo com as condições nele 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. Embora o referido dispositivo não traga menção específica aos atos praticados, aprovados ou homologados pelo Poder Público durante o procedimento licitatório, a possibilidade de alocar esse tipo de risco ao poder concedente pode ser fundamentada, a depender do caso concreto, com base em outros elementos da minuta de Contrato. Por exemplo, conforme disposto na Subcláusula 19.2.1, a Concessionária não será responsável pelo descumprimento contratual motivado diretamente por ato ou omissão do Poder Concedente. Dessa forma, entende-se desnecessária a alteração proposta. |
| 266 | Minuta de Contrato | 19.1.38. Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições aqui 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 | Deve ser incluída ressalva no item 19.1.38 do Contrato de Concessão no que se refere aos atos praticados, aprovados ou homologados pelo Poder Público na própria licitação, inclusive em sua fase interna. Isto porque, o Poder Público é o responsável pela validade, legalidade e higidez do procedimento licitatório e seus desdobramentos, não sendo tal responsabilidade atribuível à Concessionária. Sugere-se, desta forma, a alteração da redação, conforme a seguir: 19.1.38. Decisão judicial ou administrativa, salvo quando de qualquer forma relacionada à própria licitação, inclusive sua fase interna, que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto deste Contrato de Concessão, de acordo com as condições aqui 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. | Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 19.1.38. da minuta de Contrato atribui à Concessionária risco decorrente de decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Concessionária de desempenhar as atividades objeto do Contrato de Concessão, de acordo com as condições nele 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. Embora o referido dispositivo não traga menção específica aos atos praticados, aprovados ou homologados pelo Poder Público durante o procedimento licitatório, a possibilidade de alocar esse tipo de risco ao poder concedente pode ser fundamentada, a depender do caso concreto, com base em outros elementos da minuta de Contrato. Por exemplo, conforme disposto na Subcláusula 19.2.1, a Concessionária não será responsável pelo descumprimento contratual motivado diretamente por ato ou omissão do Poder Concedente. Dessa forma, entende-se desnecessária a alteração proposta. |
| 267 | Minuta de Contrato | 19.1.39. Adequação à regulação exercida pela ANTAQ e por outros agentes, órgãos ou entidades fiscalizadoras 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; | A redação do item 19.1.39 não é clara no que se refere à adequação à regulação. Os impactos sobre os custos e as despesas da Concessionária decorrentes das alterações regulamentares expedidas pelo poder público devem ser suportados pelo poder concedente, tal como previsto no item 19.2.11 do Contrato de Concessão, não cabendo a transferência deste risco à concessionária. Deve-se compatibilizar, destarte, o item 19.1.39 com a hipótese prevista no item 19.2.11 do Contrato de Concessão, para deixar claro que os impactos diretos sobre os custos e despesas da Concessionária decorrentes de alterações normativas deverão ser suportados pelo poder concedente. Para tanto, sugere-se a redação a seguir: 19.1.39. Adequação à regulação exercida pela ANTAQ e por outros agentes, órgãos ou entidades fiscalizadoras 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, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 19.2.11. | Agradecemos a contribuição. As cláusulas contratuais devem ser interpretadas de forma sistemática. Nesse sentido, o disposto Subcláusula 19.2.11 deverá ser observado independentemente de sua menção expressa na Subcláusula 19.1.39. Dessa forma, entende-se desnecessária a alteração proposta. |
| 268 | Minuta de Contrato | 19.1.40. Fato do Princípio que caracterizar risco atribuído específica e expressamente à Concessionária neste Contrato de Concessão; | Nos termos do item 19.1.40 do Contrato de Concessão, atribuiu-se ao Concessionário o risco relacionado ao fato do princípio que caracterizar risco atribuído específica e expressamente à Concessionária neste Contrato de Concessão. O artigo 37, XXI da Constituição Federal exige que nos processos licitatórios sejam mantidas as condições efetivas das propostas, garantindo ao Concessionário o direito ao reequilíbrio econômico financeiro do Contrato. Segundo dispõe o artigo 65, II, da Lei nº 8666/93, os contratos de concessão poderão ser alterados por acordo entre as partes para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração do concessionário caso configurado fato do princípio que configure área econômica extraordinária. De fato, havendo a prática de ato da administração (fato do princípio) capaz de impactar as condições efetivas da proposta, desbalanceando, por consequência, o Contrato de Concessão, deve haver o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Os riscos decorrentes do fato do princípio, desta forma, devem ser suportados pelo poder concedente, não cabendo a atribuição deste risco à Concessionária, pelo que deve ser excluído o item 19.1.40 do Contrato. Caso assim não se entenda, então deve-se alterar o item 19.1.40 do Contrato de Concessão de modo a esclarecer, de forma expressa, a quais itens do Contrato de Concessão o item 19.1.40 se refere. | Agradecemos a contribuição. Conforme disposto na Subcláusula 19.1.40 da minuta de Contrato, a Concessionária será responsável por "Fato do Princípio que caracterizar risco atribuído específica e expressamente à Concessionária". Como pode ser observado, o dispositivo em questão não atribui risco relacionado a ocorrência de Fato do Princípio de modo geral, mas somente nos casos de risco atribuído especificamente à Concessionária. Nesse sentido, há outros riscos alocado ao Poder Concedente que asseguram a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Por exemplo, conforme disposto na Subcláusula 19.2.1, a Concessionária não será responsável por prejuízos diretos e comprovados causados à Concessionária por ação ou omissão do Poder Concedente. Ademais, conforme a Subcláusula 19.2.11, a Concessionária não será responsável por impacto direto e comprovado sobre os custos e despesas da Concessionária decorrentes da criação, revogação ou revisão das normas exaradas pelo Poder Concedente ou pela ANTAQ. Dessa forma, entende-se desnecessária a alteração proposta. |

| | | | | |
|-----|--------------------|--|--|---|
| 269 | Minuta de Contrato | 19.1.41. Eventuais passivos dos Contratos de Uso transferidos à Concessionária nos termos do Anexo 7; e | Em relação aos passivos cujo risco se pretende transferir à Concessionária, o item 19.1.41 prevê que os passivos relacionados aos Contratos de Uso transferidos à Concessionária, nos termos do Anexo 7, devem ser por ela suportados. A referida exigência não se afigura como razoável, na medida em que a Concessionária não conhece os detalhes relacionados ao Contrato listado neste Anexo, não conhecendo o seu objeto e informações relevantes. Não se pode obrigar a Concessionária a assumir um risco decorrente de passivo que sequer conhece. Sugere-se, nessa linha, a exclusão deste item, ou, alternativamente, que seja fornecida a relação completa de Contratos que serão transferidos, com indicação de, no mínimo, objeto, partes, obrigações, status, pendências, informação quanto à eventuais indenizações, pendências em aberto etc, com a correlata confirmação de que todos os Contratos de Uso que serão transferidos estarão devidamente listados no Anexo 7, conforme redação a seguir: 19.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) 19.2.20. Eventuais passivos dos Contratos de Uso transferidos à Concessionária que não estejam expressamente indicados no Anexo 7. | Agradecemos a contribuição. Será avaliada a possibilidade de limitar a responsabilização da Concessionária em relação aos eventuais passivos decorrentes dos Contratos de Uso transferidos à Concessionária. |
| 270 | Minuta de Contrato | 19.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: | A Cláusula 1.1.1.6 do Contrato de Concessão inclui a área do Terminal Portuário Braskarne dentro da Área de Concessão do Porto Organizado, a qual deve ser futuramente adquirida pela Concessionária. Nos termos da seção C do Estudo de Engenharia, os valores previstos para a aquisição somam um investimento estimado de R\$ 115.101.231,82, e mais R\$ 25.823.091,47 para adequação da área e armazenamento de contêiner na segunda fase. Conforme consta na cl 3ª da Minuta de Contrato, a Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária. Ocorre que essa área não se encontra disponível ou sob a gestão da SPI, devendo a concessionária adquiri-la posteriormente. Considerando que não há sequer o valor desse empreendimento e que as receitas da Concessionária que vinculam de maneira direta à exploração das áreas também não estão disponíveis, entende-se que faltam informações suficientes para uma elaboração de estimativa de valores fidedigna para os proponentes. Assim, há o risco de causar instabilidade e maior risco para a exploração e aumento generalizado de cobranças. Diante desses riscos, vê-se suas sugestões: (a) negociação prévia do Poder Concedente quanto à compra do terminal através de contrato de opção de compra irrevogável e irretroatável e (b) inclusão da compra da Braskarne como risco do Poder Concedente. Essas medidas buscam gerar maior segurança jurídica, maior garantia e assertividade dos valores propostos no certame e redução dos custos de operação. Nesses termos, a ABRATEC sugere: 1) Incluir da necessidade de negociação prévia do Poder Concedente quanto à compra do terminal através de contrato de opção de compra irrevogável e irretroatável; 2) Incluir no contrato os itens: 19.1. 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: 19.1.44. Atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou investimentos adicionais decorrentes da aquisição e adequação do Terminal Braskarne. 3) Inserção do item que inclui a aquisição e adequação do Terminal da Braskarne nos riscos do Poder Concedente: 20.2.1. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão deve adotar mecanismos que, preferencialmente, não gerem aumento de tarifas portuárias, que é possível apenas mediante demonstração de absoluta impossibilidade de recomposição por outro meio. | Agradecemos a contribuição e informamos que a área da Braskarne será suprimida da área de concessão do Porto de Itajaí. Após reavaliação do sistema operacional do porto, foi identificado que a área em questão reduzirá a capacidade estática do pátio, porém não afetará a capacidade dinâmica do porto, sendo assim passível de adequações para remoção e revisão dos investimentos para equipamentos. A versão revisada do estudo será disponibilizada pós-audiência. |
| 271 | Minuta de Contrato | 19.2.4. Atraso na emissão de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, caso sejam ultrapassados os prazos legais ou regulamentares máximos previstos para sua emissão pelas autoridades competentes, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso; | Justificativa A Cláusula ora em referência aloca à Concessionária o risco de atraso na emissão de licença por prazo superior ao termo legal ou regulamentar aplicável, desde que o atraso não tenha sua causa atribuível à Concessionária. Se tal medida tem o mérito de reconhecer que a emissão de licenças, como regra, responde a prazos e procedimentos em tudo alheios ao controle da Concessionária, ela também contém um importante risco que deverá ser melhor endereçado na matriz contratual. Isso porque, como se sabe, não raro as licenças de que necessita o Porto Organizado para seu pleno funcionamento não possuem prazos legais ou regulamentares claros, que possibilitem a elaboração de cronograma confiável para a obtenção dos atos autorizativos ambicionados pela Concessionária. Assim, ressalvado o atraso na obtenção de tais licenças por culpa da Concessionária, todas as demais hipóteses deveriam configurar riscos alocados ao Poder Concedente. Isso porque a delegação de autoridades portuárias à iniciativa privada configura empreendimento inovador, sendo inevitável que o início de todo processo de delegação enseje uma série de riscos relevantes, cujo endereçamento é imprescindível para se garantir a viabilidade e a atratividade da Concessão. Afora isso, é sabido que, conforme as boas práticas para modelagem de contratos de longo prazo com assento público-privado, os riscos deverão ser atribuídos às partes mais bem aparelhadas para sua mitigação - sendo que o atraso na obtenção de licenças emitidas pelo Poder Público deverá ser alocado contratualmente ao próprio Poder Público. 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. Contribuição Alteração da redação da Cláusula 19.2.4 19.2.4. Atraso na emissão de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso; . | Agradecemos a contribuição. Conforme a Subcláusula 19.2.4 da minuta de Contrato, a Concessionária não é responsável por atraso na emissão de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, caso sejam ultrapassados os prazos legais ou regulamentares máximos previstos para sua emissão pelas autoridades competentes, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso. Em primeiro lugar, como apontado na própria contribuição, verifica-se que a responsabilidade da Concessionária nesse ponto não é absoluta, já que esta não é responsável pelo referido risco caso ultrapassados os prazos máximos para a emissão das licenças. Não se configurando essa situação, entende-se que a Concessionária deva assumir o risco na obtenção, manutenção e renovação de licenças, permissões e autorizações, nos termos da Subcláusula 19.1.13. Entende-se que a sugestão de se atribuir o risco em análise totalmente ao poder concedente, exceto quando a Concessionária tiver dado causa ao atraso, não é apropriada, uma vez que a Concessionária deve ser incentivada a provocar e monitorar a emissão das licenças perante as autoridades competentes, de forma a agilizar a sua obtenção. |
| 272 | Minuta de Contrato | 19.2.6. 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 Assunção; | Nos termos do item 19.2.6, o Poder Concedente assume os riscos relacionados a 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 Assunção. O prazo de 12 meses, contudo, não se afigura razoável, diante da complexidade e magnitude do Porto de Itajaí. Não se pode responsabilizar a Concessionária por aquilo que ela não conhece. Sugere-se, desta forma, a ampliação do prazo para, no mínimo, 60 (sessenta) meses, dividindo-se os prazos entre equipamentos e infraestrutura, por exemplo: (i) Equipamentos: 12 (doze) meses; (ii) Infraestrutura de cais, pátio etc: 60 (sessenta) meses. | Agradecemos a contribuição e informamos que a solicitação será atendida parcialmente. O Poder Concedente assumirá os riscos relacionados a vícios ocultos em Bens Reversíveis transferidos à Concessionária pelo Poder Concedente, desde que tenham sido identificados conforme descrito abaixo: i) Equipamentos: 12 (doze) meses contados da Data de Assunção; ii) Infraestrutura: 36 (trinta e seis) meses contados da Data de Assunção; Os trinta e seis meses são correspondentes a 1ª fase de investimentos, havendo tempo hábil para investigação de toda a área de concessão, elaboração de projetos e execução dos investimentos relevantes. |
| 273 | Minuta de Contrato | 20.2. O equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será preservado por meio de mecanismos de Reajuste e Revisão Tarifária, Revisão dos Parâmetros da Concessão, Proposta Apoiada e Revisão Extraordinária. | A Cláusula 1.1.1.6 do Contrato de Concessão define como Área de Concessão a Área do Porto Organizado, mais a área do Terminal Portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária. Consoante a seção C do Estudo de Engenharia, os valores previstos contemplam a aquisição da área da Braskarne com investimento estimado em R\$ 115.101.231,82, e na segunda fase R\$ 25.823.091,47 para adequação da área e armazenamento de contêiner. Neste sentido, importa ressaltar que a identificação específica e pormenorizada dos investimentos realizados é necessária para permitir a elaboração de propostas mais precisas, ampliar a segurança jurídica e a competitividade do certame. Entretanto, em que pese o Contrato de Concessão já considerar a área do Terminal Braskarne como área de Concessão, a área não se encontra disponível e sob a gestão da SPI. Segundo a cláusula terceira da Minuta de Contrato, a Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, carecendo de racionalidade a estimativa de valores previstos para aquisição e posterior adequação. Ressalta-se que as receitas da Concessionária estão diretamente vinculadas à exploração das áreas objeto da concessão - incluindo a Área do Terminal Braskarne, que sequer está disponível. Dessa forma, a não disponibilização das áreas pelo Poder Concedente livres e desembaraçadas poderá ensejar instabilidade na exploração e aumento de cobranças, razão pela qual se faz necessário a inclusão desse evento como sendo risco do Poder Concedente. Ainda, essa é apenas uma das possibilidades de reequilíbrio possíveis. Em atenção ao princípio da modicidade, entende-se ser necessária ainda a previsão de que pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro deverão adotar compensação (se devida) por mecanismos não acarretem aumento de tarifas. Essa regra contratual atende ao preceito de prestação de Serviço Adequado, conceituado pela Lei nº 8.987/1995 como o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas (art. 6º, §1º). Por essas razões, requer-se: 1) Esclarecimentos acerca das estimativas de valores previstos para aquisição e posterior adequação do Terminal Braskarne; 2) Inserção de item: 20.2.1. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão deve adotar mecanismos que, preferencialmente, não gerem aumento de tarifas portuárias, que é possível apenas mediante demonstração de absoluta impossibilidade de recomposição por outro meio." | Agradecemos a contribuição e informamos que a área da Braskarne será suprimida da área de concessão do Porto de Itajaí. Após reavaliação do sistema operacional do porto, foi identificado que a área em questão reduzirá a capacidade estática do pátio, porém não afetará a capacidade dinâmica do porto, sendo assim passível de adequações para remoção e revisão dos investimentos para equipamentos. A versão revisada do estudo será disponibilizada pós-audiência. |
| 274 | Minuta de Contrato | 22.5. A Revisão dos Parâmetros da Concessão será sempre precedida de ampla discussão pública. | Sugere-se a complementação do item 22.5 para garantia de ampla participação da Concessionária no processo de revisão dos parâmetros da concessão, devendo qualquer alteração dos indicadores de performance serem aprovados tanto pelo Poder Concedente, quanto pela Concessionária, que figura como contraparte no contrato. Esta revisão é necessária para evitar a desmotivação da Concessionária em buscar o melhor desempenho, se limitando ao atendimento do nível de serviço estabelecido no contrato inicial. Entregar maiores desempenhos pode significar elevação dos indicadores de performance novos patamares, de difícil atingimento, e que poderão se tornar objeto de "punição" tarifária no futuro. Sugere-se, ademais, esclarecer no Contrato de Concessão que, na hipótese de atualização dos parâmetros estabelecidos no Anexo 1 durante a revisão que se refere o item 22.3, a Concessionária poderá pleitear o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme texto a seguir: 22.3. A ANTAQ poderá atualizar os parâmetros estabelecidos no Anexo 1 durante o processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão, respeitada a alocação de riscos prevista neste Contrato de Concessão e o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. | Agradecemos a contribuição e informamos que os procedimentos relativos à revisão dos parâmetros da concessão, na forma da cláusula 22.4, serão regulados pela ANTAQ. Adicionalmente, conforme estabelecido na cláusula 20.2, a revisão dos parâmetros da concessão é, por si só, um mecanismo de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. |

| | | | | |
|-----|--------------------|--|--|---|
| 275 | Minuta de Contrato | 23. Proposta Apoiada | Entende-se que a Proposta Apoiada deverá contar com o suporte tanto dos usuários interessados e/ou impactados pelos investimentos adicionais propostos, quanto pelos usuários responsáveis pelas contrapartidas a serem percebidas pelo Concessionário. Entretanto, questiona-se acerca do critério de aprovação da Proposta Apoiada, na medida que não restou claro se esta dependerá de um quórum mínimo de usuários para ser considerada como tal. O presente questionamento torna-se ainda mais relevante dada a exploração portuária direta pela Concessionária, inclusive do canal de acesso, de modo que se vislumbra a necessidade de garantir o equilíbrio e a isonomia entre todos os usuários. | Agradecemos a contribuição. Os critérios, regras e procedimentos que disciplinem a formulação e a aprovação da Proposta Apoiada poderão ser regulamentados pela ANTAQ. Num primeiro momento, a ANTAQ irá aprovar ou rejeitar a proposta levando em consideração critérios de boas práticas em termos de tarifação, de investimentos e de qualidade de serviço na Área do Porto Organizado e os interesses dos Usuários. Durante a elaboração da proposta, caso requerido, a ANTAQ poderá atuar como mediadora para facilitar o alcance de acordo entre as partes, inclusive podendo definir parâmetros com base em negociações que não tenham resultado em Proposta Apoiada. |
| 276 | Minuta de Contrato | 23. Proposta Apoiada | PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: Entende-se que a Proposta Apoiada deve ter o apoio tanto dos usuários interessados e/ou impactados pelos investimentos adicionais propostos, quanto dos usuários responsáveis pelas contrapartidas a serem percebidas pela Concessionária. No entanto, existem dúvidas sobre os critérios de aprovação da Proposta apoiada, pois não está claro se dependerá de um quórum mínimo de usuários para ser considerada como tal. As questões atuais tornam-se ainda mais relevantes, dada a exploração portuária direta pela Concessionária, incluindo o Canal de Acesso, para que haja necessidade de garantir equilíbrio e igualdade entre todos os usuários. | Agradecemos a contribuição. Os critérios, regras e procedimentos que disciplinem a formulação e a aprovação da Proposta Apoiada poderão ser regulamentados pela ANTAQ. Num primeiro momento, a ANTAQ irá aprovar ou rejeitar a proposta levando em consideração critérios de boas práticas em termos de tarifação, de investimentos e de qualidade de serviço na Área do Porto Organizado e os interesses dos Usuários. Durante a elaboração da proposta, caso requerido, a ANTAQ poderá atuar como mediadora para facilitar o alcance de acordo entre as partes, inclusive podendo definir parâmetros com base em negociações que não tenham resultado em Proposta Apoiada. |
| 277 | Minuta de Contrato | 24. Revisão Extraordinária | Para efeitos do disposto na Subcláusula 24.1, será considerada alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária o evento que causar impacto superior a R\$ 8.401.003,22 (oito milhões, quatrocentos e um mil, três reais e vinte e dois centavos). Tendendo isto em vista, questiona-se: qual o racional utilizado por trás do cálculo deste valor? | Agradecemos a contribuição e informamos que a metodologia de cálculo e as justificativas para a definição do impacto relevante encontram-se no item 5.98 da Nota Técnica nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, documento que fora disponibilizado durante a presente audiência pública. |
| 278 | Minuta de Contrato | 24.1. 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 eventos elencados na Subcláusula 19.2 do Contrato de Concessão, desde que impliquem | PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: Para efeitos da Subcláusula 24.1, o evento que causar impacto superior a R\$ 8.401.003,22 (oito milhões, quatrocentos e um mil, três reais e vinte e dois centavos) será considerado uma mudança material nos custos ou receita da Concessionária. Com isso em mente, a questão que se coloca é: qual foi a lógica usada por trás do cálculo desse valor? | Agradecemos a contribuição e informamos que a metodologia de cálculo e as justificativas para a definição do impacto relevante encontram-se no item 5.98 da Nota Técnica nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, documento que fora disponibilizado durante a presente audiência pública. |
| 279 | Minuta de Contrato | 24.1.1. Para efeitos do disposto na Subcláusula 24.1, será considerada alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária o evento que causar impacto superior a R\$ 8.401.003,22 (oito milhões, quatrocentos e um mil, três reais e vinte e dois centavos). | Justificativa Consoante o disposto da Cláusula 20.2. da Minuta de Contrato de Concessão, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será preservado por meio de mecanismos de Reajuste e Revisão Tarifária, Revisão dos Parâmetros da Concessão, Proposta Apoiada e Revisão Extraordinária. Ocorre que, conforme previsão da Cláusula 24.1.1, com relação às Revisões Extraordinárias, mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato dotado de maior flexibilidade e instrumentos para o atendimento dos interesses conjugados do Concessionário e do Poder Concedente, incluindo a possibilidade de (i) alteração do valor da Tarifas; (ii) do prazo da Concessão; (iii) alteração de obrigações contratuais; (iv) revisão das contribuições fixa e variável etc., sua aplicabilidade fica restrita a eventos com impacto superior a R\$ 8,4 milhões. Desequilíbrios com impacto inferior a tal limite deverão ser sujeitos aos demais mecanismos de recomposição previstos na Cláusula 20.2 do Contrato de Concessão. Ocorre que tal limitação se mostra injustificada e tem o condão de trazer graves inseguranças para o direito da Concessionária de ver seu equilíbrio econômico-financeiro preservado ao longo da execução do presente Contrato. Sabe-se que o valor de R\$ 8,4 milhões é significativo e poderá não ser adequadamente recomposto pela simples aplicação dos demais instrumentos previstos na Cláusula 20.2, razão pela qual a limitação contida na Cláusula 24.1.1. deverá ser excluída. Como agravante, a Cláusula 24.1.3 não esclarece se a Revisão Extraordinária poderá ser empregada para um conjunto de eventos cujo desequilíbrio somado alcance o impacto previsto na Cláusula 24.1.1 ou se será aplicável somente a eventos que individualmente ultrapassagem tal limite - limitando-se o disposto a se referir a um percentual a que se refere a Subcláusula 24.1.1. . Contribuição Exclusão das Cláusulas 24.1.1. a 24.1.4 do Contrato de Concessão | Agradecemos a contribuição e informamos que a metodologia de cálculo e as justificativas para a definição do impacto relevante encontram-se no item 5.98 da Nota Técnica nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, documento que fora disponibilizado durante a presente audiência pública. Adicionalmente, informamos que a cláusula 24.1.1 é clara ao estabelecer que será considerada alteração relevante "dos custos e receitas da concessionária o evento que causar impacto superior a a R\$ 8.401.003,22 (oito milhões, quatrocentos e um mil, três reais e vinte e dois centavos). " Além disso, cabe salientar que o valor definido guarda proporcionalidade e razoabilidade com o porte do empreendimento, conforme explicado na supracitada Nota Técnica. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada. |
| 280 | Minuta de Contrato | 25.1. A fiscalização da Concessão e da Concessionária será efetuada pela ANTAQ, nos limites das suas competências. | Nesse sentido, para pontuar objetivamente, causa estranheza a disposição do item 25.2 que permite à Concessionária à indicação de Auditoria que poderá verificar os seus Indicadores de Desempenho, portanto recomenda-se pela revisão do item, para que seja publicizado com a seguinte fórmula: Nova redação: Para a verificação do cumprimento dos Indicadores de Desempenho pela Concessionária, bem como para a apuração dos valores devidos pela Concessionária a título de Contribuição Variável, a ANTAQ poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada pela ANTAQ e contratada e remunerada pela Concessionária. | Agradecemos a contribuição e informamos que o poder de veto da indicação realizada pela Concessionária, por parte da ANTAQ, supre a preocupação regulatória decorrente da indicação. Dessa forma, cabe a ANTAQ o direito de veto, medida que se mostra adequada a finalidade da fiscalização. Dessa forma, a contribuição não será acatada. |
| 281 | Minuta de Contrato | 25.1. A fiscalização da Concessão e da Concessionária será efetuada pela ANTAQ, nos limites das suas competências. | Fiscalização Minuta de Contrato Item 25.1 Nesse sentido, para pontuar objetivamente, causa estranheza a disposição do item 25.2 que permite à Concessionária à indicação de Auditoria que poderá verificar os seus Indicadores de Desempenho, portanto recomenda-se pela revisão do item, para que seja publicizado com a seguinte fórmula: Nova redação: Para a verificação do cumprimento dos Indicadores de Desempenho pela Concessionária, bem como para a apuração dos valores devidos pela Concessionária a título de Contribuição Variável, a ANTAQ poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada pela ANTAQ e contratada e remunerada pela Concessionária. | Agradecemos a contribuição e informamos que o poder de veto da indicação realizada pela Concessionária, por parte da ANTAQ, supre a preocupação regulatória decorrente da indicação. Dessa forma, cabe a ANTAQ o direito de veto, medida que se mostra adequada a finalidade da fiscalização. Dessa forma, a contribuição não será acatada. |

| | | | | |
|-----|--------------------|---|--|---|
| 282 | Minuta de Contrato | 25.2. Para a verificação do cumprimento dos Indicadores de Desempenho pela Concessionária, a ANTAQ poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada, contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo à ANTAQ o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária. | Sugere-se alterar o item 25.2 conforme a seguir, para incluir o dever da ANTAQ de motivar suas decisões: 25.2. Para a verificação do cumprimento dos Indicadores pela Concessionária, a ANTAQ poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada, contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo à ANTAQ o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária, a ser exercido, mediante decisão motivada, única e exclusivamente no caso de a empresa de auditoria não reunir os requisitos técnicos para realização do trabalho. | Agradecemos a contribuição e informamos que o poder de veto da indicação realizada pela Concessionária, por parte da ANTAQ, supre a preocupação regulatória decorrente da indicação. Dessa forma, cabe a ANTAQ o direito de veto, sempre motivado, em função dos princípios da administração pública, medida que se mostra adequada a finalidade da fiscalização. Dessa forma, a contribuição não será acatada. |
| 283 | Minuta de Contrato | 27.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação da atividade de administração do Porto Organizado. | O item 27.1, admite a possibilidade de subcontratação pela Concessionária para obras e serviços, não especificando de forma mais detalhada quais tipos de obras e serviços é permitido a subcontratação. É sabido que obras e serviços operacionais são de exclusividade do trabalhador portuários com registro ou cadastro no OGMO, por força do artigo 40 da Lei 12.815/13. Assim, para que não haja dupla interpretação, apresentamos como sugestão alteração no item 27.1, para que passe a ter a seguinte redação: 27.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, salvo obras e serviços exclusivos dos trabalhadores portuários previstos no artigo 40 da Lei 12.815/13, sendo vedada a subcontratação da atividade de administração do Porto Organizado. | Agradecemos a contribuição e informamos que não se vislumbra alteração da citada cláusula, tendo em vista que essa questão já está regulamentada na Lei 12.815/13. |
| 284 | Minuta de Contrato | 33.8. É assegurado à ANTAQ o acesso irrestrito e imediato ao sistema de controle patrimonial da Concessionária. | Sugere-se adequar a obrigação aos termos do artigo 4º, §§ 2º e 3º da Resolução ANTAQ nº 43/2021, conforme texto que ora se sugere. A regulamentação não prevê a obrigação de permitir o acesso irrestrito e imediato ao sistema de controle patrimonial da Concessionária, revelando-se tal exigência demasiado rigorosa para a Concessionária; Sugestão de texto: 33.8. A ANTAQ poderá solicitar, a qualquer tempo, o envio de dados mínimos ou complementares em relação ao sistema de controle patrimonial da Concessionária, na forma da regulamentação. | Agradecemos a contribuição e informamos que a previsão contratual visa resguardar a competência fiscalizatória e regulatória da ANTAQ, de tal maneira que o acesso as informações acerca do sistema de cobranças das Tarifas Portuárias de forma ininterrupta, irrestrita e imediata é meio para a atuação tempestiva da Agência. |
| 285 | Minuta de Contrato | 33.9. A demolição ou alteração de Bens Reversíveis deverá ser precedida de autorização da ANTAQ, nos termos da regulamentação vigente, e deverá estar em conformidade com o PDZ, objetivando o melhor desenvolvimento o do Porto Organizado no longo prazo. | Justificativa: Um dos objetivos perseguidos com a desestatização é a garantia de maior celeridade, agilidade e eficiência na gestão das áreas comuns do Porto Organizado, objetivos em relação aos quais o atual modelo de administração fundado sobretudo nos ditames do Direito Público já se mostrou incapaz de assegurar. Neste sentido, um dos aspectos que impedem o bom desenvolvimento das atividades das Autoridades Portuárias públicas é a excessiva rigidez na administração dos bens reversíveis que integram o porto público. Desta forma, há que se assegurar maior flexibilidade para que a Concessionária possa promover, tempestivamente, as modificações na superestrutura do porto necessárias ao bom desenvolvimento das atividades portuárias. Uma importante alternativa seria a de eximir da prévia autorização da ANTAQ, que pode resultar em atrasos significativos de projetos fundamentais para o desenvolvimento do complexo portuário, as demolições ou alterações de Bens Reversíveis que estejam em conformidade com alterações promovidas no PDZ. Contribuição: Sugestão de alteração - Alteração da Cláusula 33.9. da Minuta de Contrato de Concessão 33.9. Sem prejuízo de submissão de consulta à ANTAQ, não é aplicável o requisito de autorização prévia de que trata subcláusula 30.3. à demolição ou alteração que estiver em conformidade com o PDZ. | Agradecemos a contribuição mas informamos que ela não será acatada. A tutela dos bens reversíveis é atribuição da ANTAQ. |
| 286 | Minuta de Contrato | 34.1. A Concessionária deverá consultar os Usuários em relação, pelo menos, ao seguinte: | A obrigação é demasiadamente onerosa para a Concessionária. A imposição do dever, por exemplo, de consultar os usuários em relação a qualquer alteração ou atualização do PDZ e do REP podem acabar obstando os trabalhos da Concessionária. Sugere-se a relativização da obrigação prevista no item 34 do Contrato de Concessão, para constar não como um dever mas, sim, uma faculdade conferida à Concessionária, conforme redação a seguir: 34.1. A Concessionária poderá, com vistas a induzir efetiva cooperação e compartilhamento de informações entre Concessionária e partes interessadas relevantes, promovendo acordos e soluções negociada, consultar os Usuários em relação: 34.1.1. Propostas para cumprimento das obrigações previstas no Anexo 1, em particular no que se refere aos projetos de investimentos e à elaboração de alteração ou atualização do PDZ e do REP; 34.1.2. Propostas para a remuneração pelas Atividades desempenhadas pela Concessionária; e 34.1.3. Propostas de tarifação. 34.2. O objetivo das consultas é induzir efetiva cooperação e compartilhamento de informações entre Concessionária e partes interessadas relevantes, promovendo acordos e soluções negociadas. (...) 34.3. A Concessionária poderá estipular procedimentos de forma a promover a efetividade das consultas, seguindo boas práticas, a exemplo daquelas recomendadas em manuais de organizações internacionais tais como OECD - Organization for Economic Cooperation and Development, IMO - International Maritime Organization, ESPO - European Sea Ports Organization e AAPA - American Association of Port Authorities, devendo, em particular: 34.3.1. Estabelecer prazo razoável para o recebimento de manifestações das partes interessadas relevantes e garantir que essas tenham acesso às informações necessárias para a elaboração de manifestações fundamentadas; e 34.3.2. Sempre que entender pertinentes e adequadas para o desenvolvimento do Porto, a Concessionária considerará essas manifestações em na elaboração de suas propostas finais. | A Consulta aos Usuários representa uma das ferramentas do Contrato para ampliar o controle social sobre atividades da Concessionária em temas da gestão do porto organizado que geram externalidades. A obrigatoriedade da referida consulta se dá em: (i) modificações e atualizações de propostas previstas no PEP; (ii) elaboração, alteração ou atualização do PDZ; (iii) elaboração, alteração ou atualização do REP; e (iv) elaboração e atualização do PRSC. Por esse motivo, apesar de se reconhecer que a implementação da Consulta aos Usuários traz ônus à Concessionária, entende-se que os benefícios gerados à comunidade local pelo estabelecimento de mecanismo obrigatório em contrato que organize os debates entre os atores sociais afetados a cada um dos temas mencionados - PEP, PDZ e PRSC - supera os custos incorridos. |

| | | | | |
|-----|--------------------|--|---|--|
| 287 | Minuta de Contrato | 34.1. A Concessionária deverá consultar os Usuários em relação, dentre outros, a proposta de PDZ e do REP. Vale lembrar que o PDZ, conforme glossário da própria minuta do contrato indica que se trata de: Instrumento de planejamento que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do Porto Organizado pela Concessionária. Notadamente, as delimitações do zoneamento da área do Porto Organizado está diretamente ligado aos direitos dos trabalhadores portuários, visto que é dentro desta poligonal que o trabalhador possui o seu direito à exclusividade. Dito isso, nada mais justo que para a elaboração de proposta do PDZ, além de observar um série de diretrizes, deve a Concessionária observar a Lei 12.815/13, além dos direitos adquiridos desta classe, inclusive com a previsão de cláusula de garantia de emprego e renda que de igual forma, serão requeridas para que sejam incluídas no contrato de Concessão. Ainda, vale frisar que o PDZ pode alterar drasticamente a estrutura municipal, e que a Concessionária cedo ou tarde deixará o município. Neste cenário, o município não possui direito diretório sobre qualquer alteração dentro de seu território? Tanto a mão de obra como a administração municipal deverão ser somente consultados sobre as imposições de uma empresa privada sem qualquer vínculo com o município? Para que não haja esta submissão à empresa, apresentamos como sugestão a alteração do item 34.1, para que passe a ter a seguinte redação: 34.1. A Concessionária deverá debater e deliberar com os Usuários em relação, pelo menos, ao seguinte: | O presente Contrato estabelece um amplo sistema de freios e contrapesos para que a Concessionária desempenhe as funções de Administração do Porto voltadas ao aumento a competitividade, ao desenvolvimento do país e à eficiência na execução dos serviços portuários, observadas a legislação e a regulamentação pertinentes. Dentre as obrigações legais a serem observada pela Concessionária, encontram-se: (i) a legislação referente ao trabalho portuário; (ii) à definição da poligonal do porto organizado de Itajaí; e (iii) as diretrizes para elaboração e revisão de PDZs. A Concessionária não possui competência legal de alterar esses três elementos de preocupação do autor da contribuição, cabendo a ela somente elaborar o PDZ, seguindo as diretrizes do poder concedente e contando com a devida participação social, ampliada neste Contrato pelo procedimento da Consulta aos Usuários. Pelos motivos expostos, a contribuição não será acatada. | |
| 288 | Minuta de Contrato | 36.1. Para a prevenção de desacordos e solução de eventuais divergências durante a execução do Contrato de Concessão, as Partes poderão instaurar Comitê de Resolução de Disputas, que deverá observar as regras estabelecidas no presente no presente Contrato de Concessão e, supletivamente, naquilo que não conflitar com este Contrato de Concessão, o Regulamento | O item 36.1 trata da criação de um comitê de resolução de disputa, que terá a incumbência a prevenção de desacordos e mediar soluções para possíveis divergências. Assim, é previsto 3 membros para compor o Comitê (1 do Concedente + 1 da Concessionária + 1 indicado por ambos). Não se ouvida que o regime portuário, diferentemente dos demais ramos econômicos é regido por lei própria Lei 12.815/13, que inclusive outorga aos TPAs a exclusividade da mão de obra no porto. Com experiência prática sobre possíveis conflitos e divergências acerca de cumprimento de contrato por uma empresa privada arrendatária, agora substituída por uma concessionária, afirmo que muitas destas possíveis divergências estão ligas com a mão de obra, ou se não estão, atinge primeiramente a esses. Atualmente, há no porto de Itajaí uma grande parceria entre a operadora portuária, OGMO, representantes sindicais e SPI (poder concedente), que com frequência se reúnem para deliberarem acerca de conflitos. Esta parceria entre os 3 principais atores do cenário portuário (operadora portuária, superintendência e mão de obra) simplifica muitas divergências que surgem, e ainda, gera grande economia de tempo e dinheiro. Isto pois, se uma das possíveis divergências que o pretenso Comitê tiver que mediar se tratar sobre a execução do trabalho ou cláusulas sociais e trabalhistas, de nada valerá as suas decisões, sem a efetiva participação da mão de obra portuária. Assim, para acelerar e dar mais efetividade às decisões do Comitê, sugestiono que seja acrescido ao contrato os seguintes subitens: 36.3.4. Um membro será indicado pelo OGMO; 36.3.5. Um membro será indicado pela Intersindical dos Sindicatos Portuários. | Agradecemos a contribuição e informamos que serão reavaliadas as cláusulas que tratam da instauração do Comitê de Resolução de Disputas. |
| 289 | Minuta de Contrato | 37.16. As despesas com a realização da arbitragem serão antecipadas pela Concessionária, incluídos os honorários dos árbitros, as custas da instituição arbitral e demais despesas necessárias á instalação, condução e desenvolvimento o da arbitragem. | As Câmaras de Arbitragem possuem regramento próprio em relação aos honorários, custos e despesas com a realização da arbitragem, que devem ser observados. Sugere-se, desta forma, a exclusão do item 37.16 do Contrato de Concessão. | Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 37.16 estabelece que as despesas com a realização da arbitragem serão antecipadas pela Concessionária, incluídos os honorários dos árbitros, as custas da instituição arbitral e demais despesas necessárias à instalação, condução e desenvolvimento da arbitragem. Nesses termos, não vislumbramos em que sentido o teor do referido dispositivo poderia se contrapor com regramento próprio em relação a honorários das Câmaras de Arbitragem. |
| 290 | Minuta de Contrato | 1.3.1.9. Anexo 9 - Transição Operacional; e | Ações de transição operacional - Anexo 9 da Minuta de Contrato Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas: Equipe de Transição - A Equipe de Transição será responsável por gerenciar todos os aspectos da transição operacional do Porto Organizado, incluindo as seguintes atividades - Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e FUNCIONÁRIOS à Concessionária. 1. Aqui cabe retomar a definição inicial: A SPI NÃO É A CODESA! 2. Cabe redesenhar o quadro infra, uma vez que a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 05/2022 e por isso quer exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02, a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado não se deu nem ao trabalho de modelar o projeto em conformidade com as premissas de Autoridade Portuária Delegada - natureza jurídica da SPI -, a exemplo da Portos do PR e da Portos RS: 3. CODESA: Companhia Docas do Espírito Santo, empresa pública sob a forma de sociedade anônima de capital fechado, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, com sede e foro em Vitória/ES, já a SPI: Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia vinculada ao Município de Itajaí, com sede na Rua Blumenau, nº 5, Itajaí/SC. 4. Senhores, a EPL quer imputar à SPI obrigações que extrapolam o pactuado por meio do Convênio de Delegação e onerar sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária - sempre é bom lembrar que a EPL que desenvolveu os documentos da Audiência Pública quer ainda exigir da Concessionária privada R\$ 5.166.098,02, por esse trabalho(!?) 5. E, ainda, mais grave a nosso sentir: está querendo dizer que ao Concessionário privado recairão obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade!? 6. A Empresa de Planejamento e Logística que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 05/2022 quer também imputar um custo e um ônus que não poderia ser exigido da Concessionária. 7. Explicamos! Em dezembro de 1997, o Porto de Itajaí foi delegado pela União ao Município de Itajaí pelo prazo de 25 anos, através do Convênio 08/1997. 8. No aludido Convênio está expresso que com o termo da Delegação eventual responsabilidade relativa obrigações com seus empregados foi repassada ao Município de Itajaí sem a possibilidade de retorno à União, vejamos sua Cláusula Décima - Da Extinção - Na hipótese da extinção da delegação, não resultará para a União qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos vencidos ou a vencer, assumidos pelo delegatário com seus empregados, com terceiros e, inclusive, débitos de natureza fiscal em todos os níveis de governo. 9. Logo, querer imputar ao Concessionário uma responsabilidade relativa a funcionários, além de ir contra o pactuado em termos de Delegação, é impor ao Concessionário privado um custo e uma responsabilidade que a ele não tem pertinência, sem a menor necessidade, em evidente prejuízo irracional e reiteramos: desnecessário. 10. É relevante nos socorrermos, ademais, novamente das lições do Ministro do TCU, Bruno Dantas, em artigo publicado no periódico O Globo no qual examina o controle de eficiência e razoabilidade dos critérios adotados pela administração pública em seus atos: Richard Posner caracteriza o consequencialismo pela necessidade de se observar os impactos econômicos das decisões estatais, tendo em vista que a maximização de riqueza incrementa o bem-estar das pessoas, e esse é o objetivo de qualquer nação. É comum decisões bem-intencionadas causarem resultados desastrosos. Segundo Posner, decisões assim são intrinsecamente erradas. 11. Outrossim, nas palavras do Ministro no aludido artigo: uma política pública que consome dezenas ou centenas de bilhões de reais do orçamento e não resulta em benefícios para a população é tão condenável quanto uma licitação fraudada ou um contrato superfaturado 12. Reiteramos: o anexo 9 está querendo dizer que ao Concessionário privado recairão obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade e viabilidade jurídica!? 13. Há outras questões de ordem jurídica a serem observadas: uma evidente invasão de competência por parte da União (nesta proposição desnecessária) em relação a funcionários que prestaram concurso em nível Municipal, para Autarquia Municipal, subvertendo, ademais, o princípio do concurso público. Os funcionários são de responsabilidade do Município que deverá endereçar, em sua esfera de competências, as definições necessárias, a partir da extinção da Autarquia Municipal. 14. Vejamos o absurdo: permitir a permanência da disposição estaria transformando SEM CONCURSO PÚBLICO funcionários municipais em federais - a iniciativa da EPL é teratológica, nesse aspecto e merece ser suprimida de plano do Anexo 9 da Minuta d | Sobre a transição operacional, ressaltamos que a Concessionária deverá elaborar, nos termos do Anexo 9 da minuta de contrato, um Plano de Transferência Operacional – PTO, a fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto de Itajaí, entre a SPI e a Concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os Usuários, os Operadores Portuários e todas as outras partes envolvidas no complexo portuário. O item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato dispõe: “Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: [...] Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária.” Com base nessa disposição, espera-se que a SPI se coloque à disposição para tratar com a Concessionária questões relativas à transferência operacional. Não há imposição de novas obrigações à SPI que extrapolem o Convênio nº 08/97. Vale notar, inclusive, que a referida negociação é um procedimento sugerido, e não imposto, à Concessionária. Ademais, informamos que o PTO não estabelece obrigação da Concessionária incorporar funcionários da SPI, tampouco de transformar “sem concurso público funcionários municipais em federais”, como sugerido pelo autor da contribuição. Conforme já ressaltado, sugere-se uma negociação e alinhamento de informações para assegurar uma transição segura e sem interrupção entre a SPI e a futura Concessionária. Nesse sentido, o item 5 do Anexo 9 da minuta de contrato não tem a finalidade de tornar a Concessionária responsável pelos funcionários da SPI, apenas de provocar um diálogo para subsidiar um planejamento envolvendo os diversos aspectos da transferência operacional. No que diz respeito ao acórdão do TCU relativo à desestatização da CODESA, destacamos a importância de se levar em consideração as recomendações e determinações da Corte de Contas realizadas em estudos passados para o aprimoramento de novos estudos. Dessa forma, buscou-se agregar as contribuições constantes no referido acórdão aplicáveis ao projeto em análise. Ainda assim, o TCU deverá realizar acompanhamento específico relativo ao processo de desestatização do Porto de Itajaí. Nessa oportunidade, serão levadas em consideração todas as questões apontadas pela Corte de Contas relativas ao presente projeto. Sobre o valor a ser pago à EPL pela Concessionária pela estruturação do projeto, informamos que este foi acordado em Plano de Trabalho assinado com o Ministério da Infraestrutura. O seu racional está expresso em composição do orçamento referencial constante na NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão. Sobre as condições de navegação, O contrato de dragagem de manutenção vigente prescreve obrigações para que a contratada garanta profundidades mínimas de 13,5m DHN no canal interno e nas bacias de evolução e 14,0m DHN no canal externo. O Plano de Exploração Portuária (PEP) reproduz exatamente tais cláusulas contratuais. As profundidades apresentadas no Ofício 613/2021/DeltItajaí-MB e no Ofício nº 74/2021 – OPE são conjunturais e estão sujeitas ao assoreamento contínuo ao longo do estuário. Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí-SPI atestam, em 17 de fevereiro de 2022, que o canal externo estava com MPO de 14,0m DHN. Portanto, não há retrocesso na capacidade do acesso aquaviário. Pelo contrário, a modelagem ora submetida à audiência pública prevê uma campanha de dragagem de aprofundamento a ser executada no médio prazo, promovendo o aumento de capacidade do Porto de Itajaí para os próximos anos da concessão. Por fim, no que diz respeito ao modelo de exploração portuária adotado, as razões já foram amplamente debatidas e estão consignadas inclusive na NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, disponibilizada no site da ANTAQ juntamente com os demais documentos relativos ao leilão. A seguir cita-se trecho do racional para a doção do modelo proposto apresentado na referida Nota Técnica: “5.2 O objeto contratual foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí e na modelagem proposta para a sua exploração. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga - contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação. 5.3 Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado: Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger: I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias; II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias. 5.4 Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo “ambiente condominial” caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite “o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias.” |

| | | | | |
|-----|--|---|---|--|
| 291 | Minuta de Contrato | 16.1.7. Comunicar a Concessionária, no prazo de 05 (cinco) dias, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade e da Concessionária, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, | Sugere-se alterar a redação do item 16.1.7 do Contrato de Concessão, conforme texto a seguir. A depender do caso, o prazo de 5 dias indicado pode não ser suficiente para o cumprimento pela Concessionária das providências cabíveis. A sugestão está alinhada, também, aos direitos e deveres impostos à Concessionária no item 14.10.5 de informar ao Poder Concedente de forma imediata quando citada ou intimada de qualquer ação ou procedimento que possa resultar em responsabilidade do Poder Concedente. Veja-se sugestão de redação a seguir: 16.1.7. Comunicar a Concessionária, de forma imediata, quando citado ou intimado de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade da Concessionária, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo. Em nenhuma hipótese a comunicação ocorrerá em prazo superior a 05 (cinco) dias ou outro menor, se necessário, para viabilizar o atendimento da demanda . | Agradecemos a contribuição. Nos termos da Subcláusula 14.10.5 da minuta de Contrato, cabe à concessionária informar ao Poder Concedente e à ANTAQ, imediatamente, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade do Poder Concedente ou da ANTAQ, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo. O prazo de 5 dias dado ao Poder Concedente e à ANTAQ para esse tipo de comunicação, nos termos das Subcláusulas 15.1.3 e 16.1.7, justifica-se por se tratarem de entes públicos, que demandam trâmites e procedimentos mais burocráticos para a realização de comunicações oficiais. |
| 292 | Minuta de Contrato | 19.1.24. 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; | É descabida atribuição de risco à Concessionária em caso de não efetivação da demanda projetada pelo Poder Público. Isto porque, é com base em tais projeções que a Concessionária apresenta suas propostas e planeja o seu negócio. Em que pesem sabidamente existirem riscos inerentes ao negócio, o declínio da demanda projetada - que suporta a apresentação das propostas na licitação pela Concessionária - em razão, por exemplo, da concessão pelo Poder Público de novo Porto nas redondezas, é fato que claramente enseja a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Sugere-se, nessa linha, a exclusão do item 19.1.24 do Contrato de Concessão, em respeito aos princípios da segurança jurídica e razoabilidade aplicáveis também aos contratos de Concessão. | Agradecemos a contribuição. Informamos que a concessão de novo porto na área geográfica, bem como eventuais autorizações de instalações portuárias, são riscos inerentes do mercado e relacionados a competição, de modo que são suportados pelo futuro concessionário. Dessa forma, a contribuição não será acatada. |
| 293 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | SEÇÃO A - Apresentação 4.2 Instalações de Armazenagem 4 - Área Segregada: área privada com 14.557,37m², justaposta à área primária do Porto de Itajaí, estrategicamente locada pela Superintendência do Porto de Itajaí (inicialmente pelo Contrato SPI nº 027/2012 e recentemente recontratado pelo Contrato SPI nº 008/2018), com objetivo de aumentar a área de armazenagem especialmente para cargas perigosas, IMO, cargas denominadas inertes ou neutras, contêineres cheios ou vazios. Essa área pertence à Valeport Serviços Portuários Ltda. (CNPJ nº 07.494.226/0001-35), encontrando-se devidamente alfandegada, totalmente murada, com piso de concreto armado, subestações de energia elétrica, redes de abastecimento de água, drenagem e iluminação, sistemas de vigilância (ISPS-Code), devidamente licenciada perante os órgãos competentes. A proprietária do imóvel denominado AREA VALEPORT traz a seguinte contribuição: Laudo Pericial concluído em 15/08/2020, sob responsabilidade de Arend Engenharia de Avaliações Ltda., Responsável Técnico, Engenheiro Civil José Fernandes Arend, com fundamento na NBR 14653-4 (Avaliação de Bens - Parte 4: Empreendimentos), determina como valor econômico a importância de R\$ 94.934.000,00. O Laudo se enquadra no grau de fundamentação I, ART 25 2020 7458967-6. Cópia integral do Laudo e seus anexos estão à disposição. O valor apresentando no Material da Consulta 05/2022 - Porto de Itajaí, como se a área de 14.557,37m2, pudesse ser adquirida pelo valor de R\$ 22.307.520,45, não é cabível, sendo inferior em mais de 425% do valor real de mercado em agosto/2020. Nos últimos 20 meses os imóveis valorizaram sobremaneira, sendo recomendável inclusive, em caso de dúvida, avaliação atualizada. Sendo assim, se recomenda a verificação do infimo valor incluído como sendo o necessário para a aquisição da área em questão. Requer também seja disponibilizada à proprietária, cópia do Laudo de Avaliação do referido imóvel, que tenha sido elaborada de acordo com as normas técnicas da ABNT, sob pena de sua ilegitimidade. Se reserva o direito de provar o que ora informa, por todos os meios de direito admitidos, principalmente com fundamento nos artigos 335 e seguintes do Código de Processo Civil, artigo 20 do Decreto-Lei nº 3.365/1941 e, artigo 5º, inciso XXIV e artigo 182, §3º, da Constituição Federal. | Agradecemos a contribuição e informamos que a avaliação do imóvel está descrita no documento “NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL” disponibilizado no site da ANTAQ. A metodologia adotada foi a de valor de mercado considerando os seguintes aspectos: Valor do terreno: valor médio obtido das avaliações dos terrenos com características similares; Edificações: adotado valor do CUB/SC referente a fevereiro de 2021 para galpões industriais (CUB SC 02/2021); Para edificações adotou-se depreciação conforme referência “F” do “Quadro 1 – Estado de Conservação – Ec)” da publicação “VALORES DE EDIFICAÇÕES DE IMÓVEIS URBANOS”, do IBAPE-SP. Para visualização da tabela favor consultar a Nota Técnica referenciada. A avaliação de imóveis foi feita com base em valores de terrenos similares. A estimativa foi baseada em valores reais das avaliações realizadas pelo próprio porto e fornecidas pela SPI. De forma complementar, foi realizada pesquisa, na data base do estudo de terrenos da região, o que demonstrou que os valores estavam coerentes com o que foi considerado. Referente a valorização recente dos imóveis, informamos que a equipe técnica, mediante a contribuição realizada, irá realizar atualização da data-base para o ano de 2022. A atualização será publicada pós-audiência e a memória de cálculo será disponibilizada na Nota Técnica do estudo. |
| 294 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | 1/10 O CF/1988 assegura como direito e garantia fundamental do cidadão: ? a livre a manifestação do pensamento por todos os brasileiros e os estrangeiros residentes no País; ? receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, salvo quando indispensáveis à segurança da sociedade e do Estado; ? pedir ou reclamar aos Poderes Públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder; ? levar ao conhecimento do Poder Judiciário situações de lesão ou ameaça a direitos; ? propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural; ? ter meio ambiente equilibrado, pois é bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações; O Brasil tem como fundamentos: ? Assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna; ? Assegurar a cidadania; ? Proteger a dignidade da pessoa humana; ? Proteger e conciliar os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa; ? Assegurar que a ordem (atividade) econômica tenha por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, a ? valorização do trabalho humano, observados princípios como função social da propriedade; defesa do consumidor; e defesa do meio ambiente. É competência comum da União, do Estado de Santa Catarina e do Município de Itajaí: (...), nos termos do artigo 23, da CF/1988: III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos; IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural; VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas; VII - preservar as florestas, a fauna e a flora; O artigo 241, da DCG/CRFB/1988, congrega elementos de força, poder e dever ESTATAL na união indissolúvel e, traça diretriz para acolher que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos. Essa união de responsabilidades (Município + Porto público), sob o comando atento do ESTADO (GOVERNO), traz efetividade ao PODER ESTATAL LOCAL, ambos próximos e interagentes dos fatos, pessoas ou problemas a atender, o que contribui grandemente para propiciar maior rapidez e objetividade às decisões. | Agradecemos a contribuição e esclarecemos o modelo de desestatização do Porto de Itajaí ora submetido à audiência pública demonstra clara aderência às diretrizes de política pública setorial e respeita as particularidades desse porto. Ao mesmo tempo em que busca uma cidade próspera pelas próximas décadas, o arranjo institucional proposto melhora as condições operacionais, aumenta a competitividade e capacidade do porto, atrai investimentos e amplia a transparência. |
| 295 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | 2/10 A região da foz do Rio Itajaí-Açú convive com a atividade marítima desde sempre. tal condição se subsume, inclusive, em patrimônio histórico!!! Foi por meio desse modal de transporte que se deu sua colonização e seu progresso, forjado pelas trocas de mercadorias. O Porto de Itajaí é um porto encravado dentro da área urbana e central cidade. No caso de Itajaí não se trata de apenas muro de concreto que separa o porto da cidade. A autoridade portuária local representa a municipalidade numa relação saudável e de harmonia dentro do porto e do porto dentro da cidade. A orla urbana de Itajaí é o maior patrimônio da cidade para requalificar o seu centro urbano, reafirmar sua centralidade histórica na grande conturbação - que atualmente se consolida na Foz do Itajaí - e garantir ao município a preservação de sua identidade ao longo das décadas posteriores. O Município de Itajaí (delegatário) patrocina e efetua programas socioambientais que buscam manter e preservar elementos intrínsecos da história do porto e da cidade, além de resgatar a centralidade de Itajaí para os seus cidadãos e valorizar a estética e cultura, potencializando, portanto, sua aptidão turística e ambiental, levando em conta o dever e a necessidade de se proteger o meio ambiente, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, nele compreendido o do trabalho, para as presentes e futuras gerações, e a promoção econômico-social. A busca desta autenticidade está intimamente relacionada com a história de Itajaí, com as atividades portuárias, os serviços náuticos, e com a pesca. Tais aspectos pretendem resgatar (ou aflorar) a mentalidade marítima inerente à cidade. Quando se trata de direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, deve ser compreendido que assegurar a efetividade desse direito, como incumbência do Poder Público e à coletividade, estão (e devem estar) incluídos, a fauna, a flora, o ordenamento urbano e o patrimônio cultural, o valor paisagístico, ecológico, artístico, turístico, histórico, cultural, religioso, arqueológico, etnográfico ou monumental. Na modalidade cidade portuária, [...] a preocupação com o porto deve se transformar numa preocupação do conjunto dos cidadãos e das instituições que organizam e que dão vida pública às cidades, seja através do trabalho e da produção, seja através do consumo e do lazer . | Agradecemos a contribuição e esclarecemos o modelo de desestatização do Porto de Itajaí ora submetido à audiência pública demonstra clara aderência às diretrizes de política pública setorial e respeita as particularidades desse porto. Ao mesmo tempo em que busca uma cidade próspera pelas próximas décadas, o arranjo institucional proposto melhora as condições operacionais, aumenta a competitividade e capacidade do porto, atrai investimentos e amplia a transparência. |

| | | | | |
|-----|--|------------------|--|--|
| 296 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | <p>3/10 O porto enquadra-se como infraestrutura capaz de potencializar o desenvolvimento econômico local, estadual e federal, tal como ITAJAÍ faz. Como Grand disse: A experiência de Itajaí - com dinâmica inovadora resultante justamente de sua construção original a partir da mobilização dos recursos e potencialidades locais - vem se constituindo num caso que traz novos elementos para o debate sobre a questão portuária no Brasil, em particular no que se refere à dimensão produtiva da relação entre cidade e porto. Référence électronique João Grand Junior, « A municipalização portuária em Itajaí e a redefinição das relações entre cidade e porto », Confins [En ligne], 15 2012, mis en ligne le 22 juin 2012, consulté le 23 mars 2021. URL: http://journals.openedition.org/confins/7719; DOI: https://doi.org/10.4000/confins.7719 É indiscutível que a Constituição Federal conferiu tratamento especial aos direitos fundamentais. Para além de lhe creditar um título específico (Título II), que, inclusive, ostenta primazia topográfica em relação a outros temas estruturantes da Federação (organização do Estado, organização dos poderes, defesa, tributação, etc.), a Constituição contempla uma série de enunciados normativos esparsos que consagram direitos e garantias fundamentais os mais diversos. O caput do artigo 225 da CF/1988 é expresso em determinar: (i) que o meio ambiente ecologicamente equilibrado é um direito subjetivo (Todos têm direito); (ii) que o meio ambiente é um bem jurídico da categoria de uso comum do povo ; (iii) que o meio ambiente é dotado de fundamentalidade material, na medida em que serve de base para o exercício de outros direitos, nomeadamente a vida (essencial à sadia qualidade de vida); (iv) que a tutela e preservação ao meio ambiente são deveres do Poder Público e da coletividade; (v) que o meio ambiente é um direito titularizado pelas presentes e futuras gerações. Com efeito, os Poderes constituídos devem pautar sua atuação tendo em vista os valores consubstanciados pelos direitos fundamentais. Logo, a promoção e preservação de tais direitos objetivamente considerados (inclusive e especialmente, o meio ambiente), de um lado, impõem ao Estado deveres de proteção suficiente e, por outro, legitimam restrições a direitos subjetivos individuais. Outrossim, a Constituição não outorga proteção ao meio ambiente tão somente no âmbito da Ordem Social . Muito ao revés, mesmo quando cuida da Ordem Econômica e Financeira (Título VII), o texto constitucional dedica atenção especial ao meio ambiente.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos o modelo de desestatização do Porto de Itajaí ora submetido à audiência pública demonstra clara aderência às diretrizes de política pública setorial e respeita as particularidades desse porto. Ao mesmo tempo em que busca uma cidade próspera pelas próximas décadas, o arranjo institucional proposto melhora as condições operacionais, aumenta a competitividade e capacidade do porto, atrai investimentos e amplia a transparência.</p> |
| 297 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | <p>4/10 Entre os princípios informadores da ordem econômica, insere-se a defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação (art. 170, VI, da Constituição). Quando dispõe sobre a atividade garimpeira, a Constituição realça a necessidade de proteção ambiental (art. 174, § 3º). Quando versa a função social da propriedade rural, elenca a preservação do meio ambiente como requisito necessário a seu cumprimento (art. 186, II). Ademais, o fim declarado da ordem econômica é assegurar a todos existência digna (art. 170, caput), que naturalmente supõe um meio ambiente ecologicamente equilibrado. Portanto, tais disposições demonstram que a preservação ambiental é regra (e deve coexistir) em todas as relações econômicas travadas no país (fabricação, prestação, comercialização, regulação de bens e serviço etc.). Revelam, ainda, o claro intento do constituinte de buscar, garantir e promover o desenvolvimento nacional sustentável (arts. 1º, III e IV, 3º, 170, 225, Constituição). O desenvolvimento com o qual está comprometida a Constituição Federal não é outro senão aquele que incorpora ditames sociais, ambientais, éticos, culturais, jurídico-políticos e econômicos. Parafraseando Juarez Freita, as limitações do atual modelo de crescimento são evidentes, pois: desenvolvimento não se confunde com crescimento econômico a qualquer custo. Nessa perspectiva e tendo em conta os problemas sociais, econômicos e ambientais característicos da sociedade pós-moderna, o princípio do desenvolvimento sustentável (ou meramente sustentabilidade, não pode ser concebido como princípio abstrato, elusivo ou de observância protelável: vincula plenamente e se mostra inconciliável com o reiterado descumprimento da função socioambiental de bens e serviços (arts. 3º, 170, VI, 225, Constituição).</p> | <p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos o modelo de desestatização do Porto de Itajaí ora submetido à audiência pública demonstra clara aderência às diretrizes de política pública setorial e respeita as particularidades desse porto. Ao mesmo tempo em que busca uma cidade próspera pelas próximas décadas, o arranjo institucional proposto melhora as condições operacionais, aumenta a competitividade e capacidade do porto, atrai investimentos e amplia a transparência.</p> |
| 298 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | <p>5/10 Sendo assim, também para prover essa boa relação Porto-Cidade, com uso de planejamento estratégico, promoção do crescimento da atividade portuária com grande sucesso desde junho de 1995, e geração de valor para Itajaí, o Estado de Santa Catarina e o Brasil, se revelou fundamental a participação do Município de Itajaí como unidade da federação local e detentora das competências fixadas nos artigos 30, 180 e 182 da Constituição Federal/1988, que pode contar com o Poder Legislativo Municipal, comprometidos e em contínua sinergia local frente ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ) e os seus aspectos operacionais através do Plano Mestre, o Plano Diretor Municipal, o Código de Zoneamento de Itajaí e o Plano de Mobilidade, por exemplo, além da fiscalização exercida com o auxílio do Tribunal de Conta do Estado. O Porto de Itajaí e as atividades coligadas às operações portuárias e o comércio exterior consolidam o status de força motriz da cidade. O Município de Itajaí, enquanto delegatário da função de autoridade portuária vem realizando a lição de casa, para consolidar sua posição no mercado como Hub em serviços de logísticos e transportes. Itajaí galgou e conquistou a posição de centro brasileiro de turismo e esportes náuticos, organização de grandes eventos mundiais, pesca industrial, polo de construção civil e naval, de prestação de serviços marítimos, de transporte intermodal, comércio exterior, assumindo referência em ensino superior, com uma das maiores universidades não públicas do Estado de Santa Catarina, a Universidade do Vale do Itajaí. Ter e manter a autoridade portuária pública local em Itajaí, não excluirá as atividades portuárias que dizem respeito à iniciativa privada, a quem compete responder pelas operações portuárias, AO CONTRÁRIO, somam-se compromissos e obrigações voltados para o desenvolvimento econômico e a livre iniciativa, com compartilhada responsabilidade social público-privado. Afinal de contas a própria razão de existir de um Município enquanto PODER DE ESTADO, é legislar sobre assuntos de interesse local, suplementar a legislação federal e a estadual no que couber, e trabalhar sem cessar, para ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, expandir a qualidade da infraestrutura pública e de conferir aos projetos de relevo o tratamento prioritário.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos o modelo de desestatização do Porto de Itajaí ora submetido à audiência pública demonstra clara aderência às diretrizes de política pública setorial e respeita as particularidades desse porto. Ao mesmo tempo em que busca uma cidade próspera pelas próximas décadas, o arranjo institucional proposto melhora as condições operacionais, aumenta a competitividade e capacidade do porto, atrai investimentos e amplia a transparência.</p> |
| 299 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | <p>6/10 A Autoridade Portuária de Itajaí destaca: ? Resultados positivos, com autonomia financeira; ? Manutenção e modernização da infraestrutura que não depende principalmente, de aportes da União; ? Inexistência de passivos trabalhistas, tributários ou previdenciários relevantes; ? Eficiência da gestão em comparação os demais 34 portos públicos; ? Programa contínuo de dragagem, sem interrupções, desde o ano de 1999; A expansão do porto com crescimento das atividades logísticas favoreceram o crescimento da cidade, expansão urbana, geração de empregos e renda, executando itens como: ? melhoramentos das vias urbanas e mobilidade; ? segurança; ? mais vagas de estágios para universitários ? maior valorização e utilização da mão de obra de trabalhadores portuários, trabalhadores portuários avulsos, trabalhadores em outros seguimentos ligados ao porto e à cidade; ? melhor remuneração com mais dos salários dos trabalhadores serem fixados por lei ou negociados em acordos coletivos ou convenções; trabalhadores e famílias como melhores salários, mais condições de comprarem no comércio local, adquirem casa própria, veículos, plano de saúde, investir em educação e cursos extracurriculares; Por outro lado, com a permanência da autoridade portuária pública local, podem ser evitados ou minorados potenciais conflitos, em oposição à transferência completa de poderes e competências da fundação de autoridade portuária para uma empresa privada assumir a condição de Autoridade Portuária Privada no Porto Público de Itajaí, nos próximos 70 anos. São exemplos: ? falta ou diminuta proteção ambiental e da comunidade local; ? falta ou pouco comprometimento com a mobilidade e sustentabilidade da cidade; ? riscos, segurança pública e defesa social; ? concorrência desleal com a economia e prestadores de serviços locais; ? controle vertical da cadeia logística terrestre e aquaviária; ? decisão sobre conflitos que envolvam agentes e usuários que atuam no porto organizado; ? investimento dos lucros gerados com as operações portuárias realizadas no porto organizado serem realizados fora, ao invés de reinvestidos nele e na cidade; ? divergências no planejamento do Porto com o Estado e a Cidade; ? assimetria de informações com a ANTAQ e MINFRA; ? ausência de proteção de segmentos portuários e náuticos como turismo e pesca, pouco rentáveis para o operador portuário, porém de relevante interesse para o Município, como fator de desenvolvimento e expansão da economia; ? rentabilidade de áreas Portuárias com funções alheias ao Porto;</p> | <p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos o modelo de desestatização do Porto de Itajaí ora submetido à audiência pública demonstra clara aderência às diretrizes de política pública setorial e respeita as particularidades desse porto. Ao mesmo tempo em que busca uma cidade próspera pelas próximas décadas, o arranjo institucional proposto melhora as condições operacionais, aumenta a competitividade e capacidade do porto, atrai investimentos e amplia a transparência.</p> |
| 300 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | <p>7/10 ITAJAÍ POSSUI ENTRE OUTROS DESTAQUES: ? cinco TUPs em funcionamento (Braskarne, Teporti, Poly Terminais, Barra do Rio e Trocadeiro) e a serem instalados, além do Tup Portonave, em Navegantes-SC, que soma para o êxito do Complexo Portuário, a montante no Rio Itajaí-Açu; ? terminais pesqueiros, sendo o maior porto pesqueiro do Brasil; ? estaleiros de construção naval, e estão em curso os serviços para iniciarem a construção de quatro fragatas classe Tamandaré, envolvendo alta tecnologia naval, com o propósito de modernizar o Núcleo do Poder Naval e incentivar o crescimento da Indústria de Defesa Nacional, tornando-se polo da construção naval militar no hemisfério sul; ? terminais retro-portuários, Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros e portos secos no interior da cidade; ? vocação turística: citando como exemplo, a única cidade da América Latina que é parada da regata Volvo Ocean Race, a fórmula 1 dos mares, como aconteceu em 2012, 2015, 2018 e acontecerá em 2023; ? adesão vigente ao Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima - Projeto Orla até 09/03/2038 (Processo nº 04972.007856/2017-26); ? cultura e lazer em destaque: sedia festival de música, a Festa Nacional do Pescado - Marejada; possui Casa da Cultura, Teatro, escolas de teatro e música; ? ensino superior de qualidade: sedia a UNIVALI - Universidade do Vale do Itajaí, instituição facilitadora-agregadora para maior concentração de disponibilidade de mão de obra qualificada, elemento motivador para empresas e investidores escolherem Itajaí e região para instalação de empreendimentos. Oferta de mais de 48 cursos de graduação e de 80 em pós-graduação; 12 mestrados e 6 doutorados, todos recomendados pela Capes/MEC, como: turismo, comércio exterior, logística, construção naval, engenharias, oceanografia, gestão portuária, sistemas para Internet, tecnologia da informação e inovação, comércio eletrônico, telecomunicações com ênfase em redes, sistemas de informação e internet das coisas, entre outros. É destaque em ranking das 81 melhores universidades da América Latina. Entre as não- estatais a Instituição é a 7ª melhor no País e única em Santa Catarina; ? condições e objetivo se tornar Destino turístico inteligente, inovador, consolidado sobre uma infraestrutura tecnológica de vanguarda, que garanta o desenvolvimento sustentável do território turístico. Acessível a todos, para facilitar a interação e a integração do visitante com o meio ambiente e melhora a qualidade de sua experiência no destino, com soluções a serem implementadas e acompanhadas nas áreas de governança, correta utilização de recursos públicos, respeito às normas de acessibilidade e aos princípios de sustentabilidade e utilização da tecnologia a favor da valorização dos destinos e seus patrimônios; ? condições e objetivo de se integrar à Política Nacional de Qualificação no Turismo, do Governo Federal, com objetivo de proporcionar maior inclusão social e o desenvolvimento econômico com geração de trabalho e renda no município e atores do setor produtivo;</p> | <p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos o modelo de desestatização do Porto de Itajaí ora submetido à audiência pública demonstra clara aderência às diretrizes de política pública setorial e respeita as particularidades desse porto. Ao mesmo tempo em que busca uma cidade próspera pelas próximas décadas, o arranjo institucional proposto melhora as condições operacionais, aumenta a competitividade e capacidade do porto, atrai investimentos e amplia a transparência.</p> |
| 301 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | <p>8/10 A autoridade portuária pública do Porto de Itajaí, com apoio e anuência do Município de Itajaí: a) requer desde 26/janeiro/2017, a prorrogação da delegação de autoridade portuária tratada no Convênio 08/1997; b) não suporta prejuízos mensais ou anuais na autarquia executoras da administração do Porto; c) detém as certificações necessárias para regular funcionamento; d) requereu em novembro de 2020 e em outubro de 2021, precavidamente, a formalização de Contrato de transição com o atual Arrendatário, tudo para não prejudicar as atividades no Porto até a definição na nova licitação; e) utiliza tarifário aprovado pela ANTAQ; f) mantém programa de dragagem permanente desde 1999; g) mantém programas ambientais ativos; A GESTÃO DA CIDADE sob responsabilidade e competência do Município de Itajaí (GOVERNO) em conjunto com a ADMINISTRAÇÃO DO PORTO PÚBLICO sob responsabilidade e competência do Município de Itajaí (GOVERNO), por meio da autarquia municipal, Superintendência do Porto de Itajaí, que existe e funciona há 26 anos apenas com a finalidade de exercer a função de autoridade portuária, permitem condições de boa governança, para gerirem a cidade e o porto. A preservação da AUTORIDADE PORTUÁRIA PÚBLICA MUNICIPAL, com prorrogação do CONVÊNIO 08/1997 até 1º/01/2048, no mínimo, é possível e não encontra objeção legal, como constam nos seguintes Pareceres: Parecer Referencial n. 00021/2021/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, de 20 de novembro de 2021. NUP: 50000.023591/2021-02. Ementa: Manifestação Jurídica Referencial. Portuário. Administrativo. Minuta de Termo Aditivo Prorrogação de Convênios de Delegação. Aprovação da Minuta Padrão; e Processo nº 50000.003948/2017-41/MPTA, de 27/01/2017. Parecer nº 00598/2018/CONJUR- MTPA/CGU/AGU, aprovado pelo Despacho nº 01045/2018/CONJUR-MTPA/CGU/AGU. a) Nessas condições, se faz realmente necessário atropelar ou acelerar etapas de prévios estudos e planejamentos, em temos de plano de mobilidade, impacto de vizinhança, por exemplo, que por estarem ausentes poderão prejudicar a verdade real dos fatos, valores e circunstâncias imperiosas à regular realização da licitação pública que o Poder Concedente defende em seu Projeto? b) Prosseguir com Projeto incompleto, poderá ou não causar comprometimento da realização do leilão? c) E se o projeto for declarado passível de nulidade, tal fato poderá ou não causar dano à imagem do Brasil perante investidores internacionais, diante da insegurança jurídica? d) Tal situação poderá causar lesão ou reflexos negativos à economia pública?</p> | <p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos o modelo de desestatização do Porto de Itajaí ora submetido à audiência pública demonstra clara aderência às diretrizes de política pública setorial e respeita as particularidades desse porto. Ao mesmo tempo em que busca uma cidade próspera pelas próximas décadas, o arranjo institucional proposto melhora as condições operacionais, aumenta a competitividade e capacidade do porto, atrai investimentos e amplia a transparência.</p> |

| | | | | |
|-----|--|------------------|--|--|
| 302 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | 9/10 RATIFICANDO: Considerando todos estes aspectos, não é crível verificar que nos documentos submetidos à CONSULTA PÚBLICA, com todo respeito, até o momento, faltam diretrizes, soluções e medidas mitigadoras, adequadamente avaliadas e apresentadas em PROJETO BÁSICO prévio, quanto a outras questões correlatas; igualmente relevantes, como: ? Promover o desenvolvimento das atividades econômicas características do município, buscando a participação da iniciativa privada nos investimentos necessários; ? Criar incentivos que estimulem o investimento e a infraestrutura para a implantação de atividades turísticas locais e regionais; ? Estimular o investimento e a integração do sistema portuário com o Município; ? Incentivar ações cooperadas entre a Superintendência do Porto de Itajaí, operadores de terminais privados e operadores portuários para melhoria e desenvolvimento do sistema logístico; ? Estabelecer um programa de dinamização econômica em consórcio com os demais municípios da região, principalmente quanto à viabilização de projetos que visem o desenvolvimento regional, o que inclui expansão ordenada da área de vocação portuária e logística, e possibilidade de se estender o canal de acesso interno no Rio Itajaí-Açu, à montante até imediações da BR 101. ? Incentivar a atividade pesqueira industrial; ? Incentivar o desenvolvimento do turismo e da produção artesanal; ? Compatibilizar os usos urbanos entre si e com as atividades portuárias, além de garantir qualidade ambiental e paisagística; ? Ordenação do território para combater o dinâmica de expansão desordenada da malha urbana; Afinal de contas, a dimensão e o desempenho econômico de uma cidade portuária como Itajaí, estão atrelados tanto à sua região de afluência, hinterlândia, como ao ordenamento territorial interno. Logo, compreendemos que diante do objetivo de melhor se avaliar o ordenamento territorial sob a diretriz de maximização das atividades econômicas em sintonia com o resguardo das funções sociais da cidade, seria de enorme valia que a ANTAQ e EPL, verificassem e se posicionassem de modo complementar (indispensável) acerca de tais questões de relevante interesse público sobre áreas determinadas, para fins de expansão portuária e turística. | Agradecemos a contribuição e esclarecemos o modelo de desestatização do Porto de Itajaí ora submetido à audiência pública demonstra clara aderência às diretrizes de política pública setorial e respeita as particularidades desse porto. Ao mesmo tempo em que busca uma cidade próspera pelas próximas décadas, o arranjo institucional proposto melhora as condições operacionais, aumenta a competitividade e capacidade do porto, atrai investimentos e amplia a transparência. |
| 303 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | 10/10 Acreditamos que é possível acolher o pedido de prorrogação manter um formato nos próximos 35 anos, onde: 1º. Uma empresa privada, investidora que vencer o leilão, assuma a realização das atividades de exploração econômica no porto e operações portuárias, a exemplo do que hoje faz a APM Terminals, maior operador de terminal de contêineres do mundo; e 2º. A Superintendência do Porto de Itajaí, continue na missão de autoridade portuária pública local, zelando para que os serviços públicos e as operações possam ser prestados com qualidade ao usuário, principalmente por ser detentora de comprovada experiência na função, seguindo padrões atualizados de Governança, Gestão, Transparência, Modernização, se aprimorando sempre. O município de Itajaí reitera à União - Poder Concedente, seu pedido para prosseguir na missão e função de autoridade na administração do Porto de Itajaí, no mínimo até o ano de 2048, atento as orientações e diretrizes da União e fiscalização pela Antaq. Esta solução é compatível com o leilão que pretende outorgar a exploração da área portuária a novo investidor privado, respeita a forte interação Porto-Cidade e, está em plena sintonia com a competência municipal em prol do desenvolvimento econômico equilibrado e sustentável do Porto Organizado de Itajaí e da cidade, com maior geração de trabalho e renda ao Estado, aos investidores, aos trabalhadores e suas famílias, oportunizando melhorias e destaques positivos em índices como IDH, PIB, PIB Per capta e maior participação na balança comercial. | Agradecemos a contribuição e esclarecemos o modelo de desestatização do Porto de Itajaí ora submetido à audiência pública demonstra clara aderência às diretrizes de política pública setorial e respeita as particularidades desse porto. Ao mesmo tempo em que busca uma cidade próspera pelas próximas décadas, o arranjo institucional proposto melhora as condições operacionais, aumenta a competitividade e capacidade do porto, atrai investimentos e amplia a transparência. |
| 304 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | Na condição de entidade representativa das empresas de cruzeiros marítimos e fluviais no Brasil, a CLIA Brasil vem, diante da Audiência Pública relativa à privatização do Porto de Itajaí e no prazo nela previsto, expor o que segue sobre garantias que ela deverá assegurar para operações de navios de cruzeiros nesse porto: 1. Construção de um novo Terminal para os passageiros dos cruzeiros, com estrutura adequada a atender navios de última geração, que medem até 340m e recebem 6.000 cruzeiristas em roteiros Nacionais e Internacionais; 2. Estrutura para abastecimento de combustíveis, inclusive o GNL, movimentação de provisões, coleta de lixo, desembarque de lixo, abastecimento de água potável e possibilidade de conexão elétrica para navios desse porte; 3. Capacidade para, até a conclusão do novo Terminal, atender, no mínimo, operações de embarque, desembarque e trânsito de cruzeiristas de dois navios semanais, já a partir da próxima Temporada, 2022/2023, com intenção de continuidade nos próximos anos; 4. Serviços de imigração e de alfândega para os 03 navios já confirmados (Costa Favolosa, MSC Armonia e MSC Musica) que irão operar cruzeiros marítimos internacionais em Itajaí na próxima temporada, com previsão de 29 escalas envolvendo embarques, desembarques e trânsito, afora os cruzeiros de longo curso. Vale registrar que houve 08 escalas com embarques e desembarques em Itajaí nesta breve temporada 2021/2022, gerando R\$ 47,7 milhões de impactos econômicos diretos, indiretos e induzidos na cidade, que deverão ser bem mais elevados na temporada 2022/2023. Os oito navios que operarão cruzeiros marítimos de cabotagem nesta próxima temporada disponibilizarão uma oferta total de aproximadamente 680 mil leitos, em 160 itinerários e 626 escalas, aproximadamente 15% a mais do que na última temporada completa, anterior à pandemia. Estão programadas 29 escalas em Itajaí, um aumento de 270% em relação a temporada 2021/2022, ratificando a importância do destino para o turismo nacional e regional. Esse aumento é uma demonstração do investimento por parte da indústria de navios de cruzeiros, sendo, portanto, fundamental a garantia de operação e de construção de um novo terminal de passageiros como acima mencionado. Sendo o que temos a contribuir, seguimos à disposição. Atenciosamente, CLIA Brasil Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos 14.04.2022 | A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. |
| 305 | Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação | todo o documento | 3.2.3. Acesso Aquaviário A ASSUHI (ASSOCIAÇÃO DOS USUÁRIOS DA HIDROVIA DO RIO ITAJAÍ-AÇÚ, CNPJ 08.647.001/0001-34), em cooperação com Porto de Itajaí e a Prefeitura Municipal de Itajaí, realizou estudo de um projeto de engenharia com a viabilidade para concessão do acesso aquaviário a montante do Porto de Itajaí. Este estudo, foi doado para Superintendia do Porto de Itajaí e uma cópia do estudo foi entregue no MINFRA(Setembro/2020), para compartilhar com EPL. Houveram reuniões para apresentação do estudo e dirimir possíveis dúvidas, onde participaram representantes da EPL, MINFRA e SNP. Além das reuniões virtuais realizados, em visita em Itajaí foi participado ao Dr. Piloni sobre o estudo. O objetivo do estudo é subsidiar com dados a EPL, MINFRA e SNP com informações que suficientes para considerar a inclusão da dragagem a montante do Porto Público. O estudo destaca as projeções de ganhos para toda a comunidade da região com a execução da dragagem a montante, seja no setor portuário, como no desenvolvimento econômico impactado pela circulação de renda indireta. Além do aspecto mercadológico, com base estudos realizados de modelagem realizados, também compartilhado com as autoridades competentes e com comprovação efetiva, considerando o histórico dragagens já realizadas em 2010 a montante, a dragagem de aprofundamento tem um efeito de mitigação de efeitos das cheias na cidade , quase eliminando a cheia na cidade nas áreas mais ocupadas. Como é de conhecimento, a região do Vale do Itajaí tem histórico de cheias e como temos verificado nos últimos tempos, a recorrências de efeitos climáticos existe em todo Brasil, logo a dragagem teria um grande efeito social de prevenção de cheias na cidade. Com a dragagem do canal a montante na cota -11,0m (o DHN), promoverá o crescimento e desenvolvendo de atrações e movimentação de mercadorias não são atendidas no complexo do Porto de Itajaí, que não concorrem com a atividade de containers do Concessionário. São operações com demanda reprimida e navios que tem sofrido esperas em outros portos por falta alternativa, seja carga geral, siderúrgico, fertilizantes, graneis entre outros. Considerado os valores a serem recebidos pela TABELA I, com base nos crescimentos dos números de escala a montante que a dragagem de aprofundamento proporcionará, o Concessionário terá uma geração de receita adicional que permitirá retorno do investimento realizado. Durante a audiência pública virtual foi comentado sobre a verificação do risco no investimento da dragagem, sendo que para mitigar este risco, o proposta do estudo contempla que os TUPâ€™s a montante devem garantir o valor mínimo de arrecadação caso a movimentação de navios não se concretize. Podendo fazer um levantamento anual da movimentação realizada versus o previsto na modelagem da concessão e apresentar compensação dos TUPS se necessário. Considerando o acima exposto, a ASSUHI, vem através deste documento, solicitar que seja reconsiderado as obrigações do CONCESSIONARIO do edital atual , e que seja INCLUIDO no EDITAL, a obra de dragagem de aprofundamento 9,8km a montante do Porto de Itajaí com largura entre 100m a 120m, com cota de 11,0 (DHN) e ficando a manutenção do canal de acesso a montante por conta dos TUPâ€™s a montante após a dragagem de aprofundamento. Atenciosamente | A formulação de política pública para o setor portuário é atribuição do Poder Concedente, e a inclusão de obrigações específicas no âmbito da concessão está vinculada à avaliação de viabilidade técnica econômica e ambiental. |
| 306 | Estudo Itajaí - Seção C - Engenharia | todo o documento | SEÇÃO C - Engenharia PARTE 1 DE 2: 2. Descrição da Estrutura Operacional A área privativa da Valeport possui 14.557 m², atualmente locada e de responsabilidade da Autoridade Portuária (SPI). . CAPEX III. Estruturas Retroportuárias b. Aquisição da área da Valeport; . 2.3.Sistema de Armazenamento 2.3.1. Caracterização Atualmente os pátios e armazéns que compõem o Porto de Itajaí apresentam aproximadamente 191 mil m² de área, desta, cerca de 184 mil m² é destinada para carga containerizadas conforme indicado na Tabela 10 Local Área de pátio (m²)(1) Capacidade estática(3) Quant. tomadas reefers Pavimentação Valeport (Pátio Locado) 14.557,37 1.660 TEUs 5 Concreto . 2.3.3. Investimentos para operação e armazenagem Com realização de investimentos para sanar as deficiências apontadas, o Porto de Itajaí terá plenas condições para disputar o mercado com a Portonave em igualdade de condições, com perspectivas futuras positivas. A tabela a seguir indica os orçamentos previstos para cada intervenção e a respectiva fase de implantação. Sistema de Armazenamento (...) Aquisição da área Valeport R\$ 22.307.520,45 (...) Para descrição dos investimentos previstos no sistema de armazenagem, será realizado descritivo que contempla sua identificação, breve discriminação, justificativa sucinta e os benefícios almejados(...). b. Aquisição da área da Valeport; A área pertencente à Valeport possui cerca de 14.557,37 m² e tem ampla frente para a Rua Blumenau, o espaço está totalmente integrado à Área Pública do Porto de Itajaí, visto que atualmente está alugado para SPI. Sem acesso para a Rua Blumenau, face ao Contrato de Locação vigente, sua ligação é exclusiva com o Porto e seus Gates. (Figura 28 - Instalações Valeport Fonte: SPI) Diante da carência do pouco espaço (ante os volumes de contêineres movimentados) que o Porto dispõe, é fundamental que esta área continue sendo utilizada para o armazenamento de contêineres mesmo após o Processo de concessão do Porto. Os valores previstos para ampliação da área de Itajaí contemplam a aquisição da área Valeport foi de R\$ 22.307.520,45 na primeira fase de investimentos. . EQUIPAMENTOS O atual sistema operacional do Porto de Itajaí não utiliza RTG, RMG ou ARMG (ou suas variações), sendo os trabalhos executados exclusivamente com empilhadeiras do tipo Reach Stacker (...). b. Aquisição de novos equipamentos para operação de contêineres; Aquisição de Rubber Tyred Gantry (RTG) e Spreaders; (...) De forma complementar, é necessária a implantação de infraestrutura civil (vigas) para acomodar as cargas oriundas do RTG, conforme indicado no Investimento k Execução das vigas dos RTGâ€™s (Rubber Tyred Gantry Crane) , além da necessidade de áreas retangulares para permitir o movimento e eficiência do equipamento, sendo necessária a incorporação e sinergia de áreas como a VALEPORT, BRASKARNE e RAC(...). Anexo C-2 - Investimentos Previstos Capex Descrição Un Quant. Custo Unitário Custo Total 2.4 Aquisição da área Valeport m² 14.557,37 1.532,39 22.307.520,45 (página 69 de 73). | Agradecemos a participação, porém não foi identificada na contribuição a solicitação de esclarecimentos. |
| 307 | Estudo Itajaí - Seção C - Engenharia | todo o documento | SEÇÃO C - Engenharia PARTE 2 DE 2: A proprietária do imóvel denominado AREA VALEPORT traz a seguinte contribuição: Laudo Pericial concluído em 15/08/2020, sob responsabilidade de Arend Engenharia de Avaliações Ltda., Responsável Técnico, Engenheiro Civil José Fernandes Arend, com fundamento na NBR 14653-4 (Avaliação de Bens - Parte 4: Empreendimentos), determina como valor econômico a importância de R\$ 94.934.000,00. O Laudo se enquadra no grau de fundamentação I, ART 25 2020 7458967-6. Cópia integral do Laudo e seus anexos estão à disposição. O valor apresentando no Material da Consulta 05/2022 - Porto de Itajaí, como se a área de 14.557,37m2, pudesse ser adquirida pelo valor de R\$ 22.307.520,45, não é cabível, sendo inferior em mais de 425% do valor real de mercado em agosto/2020. Nos últimos 20 meses os imóveis valorizaram sobremaneira, sendo recomendável inclusive, em caso de dúvida, avaliação atualizada. Sendo assim, se recomenda a verificação do ínfimo valor incluído como sendo o necessário para a aquisição da área em questão. Requer também seja disponibilizada à proprietária, cópia do Laudo de Avaliação do referido imóvel, que tenha sido elaborada de acordo com as normas técnicas da ABNT, sob pena de sua ilegitimidade. Se reserva o direito de provar o que ora informa, por todos os meios de direito admitidos, principalmente com fundamento nos artigos 335 e seguintes do Código de Processo Civil, artigo 20 do Decreto-Lei nº 3.365/1941 e, artigo 5º, inciso XXIV e artigo 182, §3º, da Constituição Federal. | Agradecemos a contribuição e informamos que a avaliação do imóvel está descrita no documento "NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL" disponibilizado no sitio da ANTAQ. A metodologia adotada foi a de valor de mercado considerando os seguintes aspectos: Valor do terreno: valor médio obtido das avaliações dos terrenos com características similares; Edificações: adotado valor do CUB/SC referente a fevereiro de 2021 para galpões industriais (CUB SC 02/2021); Para edificações adotou-se depreciação conforme referência "F" do "Quadro 1 – Estado de Conservação – Ecl" da publicação "VALORES DE EDIFICAÇÕES DE IMÓVEIS URBANOS", do IBAPE-SP. Para visualização da tabela favor consultar a Nota Técnica referenciada. A avaliação de imóveis foi feita com base em valores de terrenos similares. A estimativa foi baseada em valores reais das avaliações realizadas pelo próprio porto e fornecidas pela SPI. De forma complementar, foi realizada pesquisa, na data base do estudo de terrenos da região, o que demonstrou que os valores estavam coerentes com o que foi considerado. Referente a valorização recente dos imóveis, informamos que a equipe técnica, mediante a contribuição realizada, irá realizar atualização da data-base para o ano de 2022. A atualização será publicada pós-audiência e a memória de cálculo será disponibilizada na Nota Técnica do estudo. |

| | | | | |
|-----|--------------------------------------|------------------|---|---|
| 308 | Estudo Itajaí - Seção C - Engenharia | todo o documento | <p>Contribuições de SEARA ALIMENTOS LTDA. Trata-se de consulta pública realizada pela ANTAQ (objeto do processo nº. 50300.020893/2021-36), que propõe a concessão da administração do Complexo Portuário de Itajaí à iniciativa privada, para a exploração de suas instalações, destinada à movimentação e armazenagem especialmente carga containerizada, visando o aumento da competitividade, eficiência, liberdade e continuidade. Ocorre que, como se sabe, o Terminal Portuário Braskarne, localizado na margem direita do Rio Itajaí-Açu, à montante do Porto de Itajaí, é de propriedade de Seara, sendo certo que esse terminal está sob a sua administração desde 2001. Neste terminal, são movimentados contêineres frigorificados e secos, oferecendo serviços de importação e exportação, especializado em cargas break bulk (cargas a geral ou fracionadas). A título de referência, no Terminal Portuário Braskarne existe um píer de 150 metros de extensão, dois armazéns para carga geral e uma área climatizada para inspeção de produtos refrigerados ou congelados, além de várias outras construções e benfeitorias necessárias a sua operação. Dessa forma, a Seara, através da Braskarne, opera um Terminal de Uso Privado - TUP - misto, com obrigação de movimentar carga predominantemente própria, mas com a possibilidade de movimentar carga de terceiros de forma privada, regulado pela lei federal nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), mediante autorização concedida perante a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e formalizada através de contrato de adesão. A Seara, portanto, explora economicamente uma instalação portuária localizada fora da área do porto organizado, mediante outorga do poder público. É dizer, visto o quanto exposto até aqui, que estamos diante de um ato jurídico perfeito (vide art. 6º da LINDB), tendo em conta que foi consumado segundo a lei vigente ao tempo em que se efetuou (inicialmente de acordo com a Lei 8.630/1993 e posteriormente renovada com base na Lei nº 12.815/2013). Por meio desse último contrato de adesão, renovou-se a avença entre ANTAQ e Seara, de modo que essa encontre-se válida até agosto de 2039, garantido o direito de operação da empresa por período extenso e ainda distante de seu final na presente data. Tal fato importa ser ressaltado e trazido ao conhecimento da presente comissão, visto que constitui evidente direito adquirido da Seara Alimentos. A importância de recapitular o quanto exposto anteriormente reside no fato de que, segundo o projeto apresentado, o TUP de propriedade da Seara foi inserido no projeto de concessão - objeto da audiência pública em referência - a ser levado adiante pela Antaq. Ou seja, até o presente momento, a Seara vê o seu direito de exploração da área diretamente ameaçado pela proposta aqui trazida, sem qualquer intimação em processo administrativo próprio, assim como dispõe o contrato de adesão nº. 05/2014-ANTAQ, olvidando-se por completo da autorização que possui para a exploração do referido terminal que se encontra em curso há anos. Por esse motivo, a Seara deve ser intimada a participar de todos os desdobramentos/discussões acerca do projeto de concessão em questão, por ser parte diretamente interessada e afetada com o projeto aqui tratado, seja pela propriedade dos imóveis envolvidos no referido projeto, seja pela atividade portuária que é operada há anos com a devida autorização da ANTAQ (recentemente renovada e vigente até agosto de 2039). Mais ainda, analisando a Seção C - Engenharia, dos documentos constantes do projeto em questão, esse apresenta os estudos de engenharia para a concessão do Porto Organizado de Itajaí. Consta deste documento os orçamentos de cada intervenção e respectiva fase de implantação, consistindo a aplicação de R\$115.101.231,82 para aquisição da área Braskarne na 2a Fase (2026/2028) e, adequação da área Braskarne pelo valor de R\$25.823.091,47 e demolição de edificação Braskarne (galpão) pelo valor de R\$634.340,44 ambos na 3a Fase (2029/2031). No que se refere à aquisição da área da Braskarne, a Seara informa que no ano de 2018, diante de uma investida do Município de Itajaí de desapropriar o Terminal Braskarne, a Seara ingressou com uma ação de produção antecipada de provas (processo nº. 0313144-93.2018.8.24.0033), em trâmite perante a Vara da Fazenda Pública da Comarca de Itajaí/SC, para resguardar o seu direito a uma justa indenização, caso o Município avance com a referida desapropriação. Todavia, diferente do que consta do projeto objeto da audiência pública em questão, as avaliações realizadas nos autos da ação judicial supramencionada (tanto dos ativos quanto da operação do Terminal Braskarne), apontam como sendo o seu correto valor o de R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), ressalvadas possíveis atualizações desse valor por conta dos resultados operacionais do Terminal dos últimos anos). Dessa forma, deve ser ajustado esse valor no que se refere à uma possível aquisição do Terminal Braska</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que a área da Braskarne será suprimida da área de concessão do Porto de Itajaí. Após reavaliação do sistema operacional do porto, foi identificado que a área em questão reduzirá a capacidade estática do pátio, porém não afetará a capacidade dinâmica do porto, sendo assim passível de adequações para remoção e revisão dos investimentos para equipamentos. A versão revisada do estudo será disponibilizada pós-audiência.</p> |
| 309 | Estudo Itajaí - Seção C - Engenharia | todo o documento | <p>Item 2.1.4. Sobre a obrigatoriedade de investimentos previstos para o canal de acesso e operações. Resumo: à €€ A exigência contratual de investimentos específicos em determinadas estruturas expõe o concessionário aos riscos de não realização de demanda e, por consequência, de superdimensionamento da infraestrutura, afetando significativamente a saúde financeira da concessão. à €€ A experiência das concessões no setor aeroportuário demonstra as vantagens da implementação de uma modelagem de concessão que atrela a realização de novos investimentos à verificação de gatilhos de demanda ao longo do tempo, objetivando-se a manutenção dos níveis de serviço, e atribuindo ao concessionário a gestão e alocação dos recursos em novos investimentos, sem obrigações contratuais em investimentos específicos de grande monta nos médio e longo prazos. à €€ Em relação aos navios de 400 m de LOA, propõe-se que seja desenvolvida uma métrica para atrelar a necessidade de obras no canal de acesso à perspectiva de projetos de ampliação em terminais concorrentes, particularmente do porto de Santos. Argumentos: Dentre os investimentos previstos para o projeto de concessão do Porto de Itajaí, estão programadas obras no canal de acesso do complexo portuário. As obras são justificadas pela necessidade de aumentar a capacidade de recebimento de navios com maior comprimento (LOA) e, consequentemente, com maior capacidade de carga. Os investimentos estão divididos em três fases, e, além de serem de grande monta, consideram também a implantação de diversos equipamentos específicos para a movimentação de cais e pátio de armazenamento. A inclusão desses investimentos em infraestrutura como obrigatórios, no entanto, expõe a concessionária aos riscos de mercado, que poderão afetar significativamente o equilíbrio econômico-financeiro, especialmente quando aparentemente superdimensionados, como no caso da quantidade de RTGs. No setor aeroportuário, houve experiências negativas com a vinculação de investimentos de grande monta por parte dos concessionários. O mais emblemático desses casos é o do Aeroporto de Viracopos, que teve que ser relicitado pois o concessionário, que havia entrado em recuperação judicial, não conseguiu reverter os déficits operacionais, após investimentos em superestruturas que não foram remuneradas da forma esperada pelo fato de a demanda observada ter se mostrado substancialmente abaixo do previsto (40% abaixo somente em 2018). Tal caso foi também objeto de estudo do BNDES, o qual concluiu que as mudanças instituídas a partir da quarta e, principalmente, da quinta rodada de concessões, como a inclusão de gatilhos de demanda para a realização dos investimentos e a desvinculação da obrigatoriedade do concessionário em efetuar investimentos de grande montante, foram fatores preponderantes para o maior sucesso dessas concessões. Essa experiência também vem do setor rodoviário, no qual a ANTT adota há anos essa metodologia para as concessões de rodovias federais, sendo inclusive parte da política de concessão de rodovias federais, conforme art. 5º da Portaria nº 609 de 05 de outubro de 2016 do atual Ministério da Infraestrutura. Alguns dos investimentos previstos para a concessão do Porto de Itajaí se dão em razão da expectativa de receber navios de 400 m de LOA. No entanto, a partir de análises de mercado realizadas, concluiu-se que o mercado, de modo geral, não está demandando em grande escala navios com essa dimensão de LOA. Cabe salientar a relevância do Porto de Santos como hub nacional na navegação de longo curso, sendo verificado que, de acordo com dados de 2020 e 2021, cerca de somente 1% dos navios que escalaram em Itajaí não passaram por Santos. Ainda nesse sentido, não há perspectiva, no médio e no longo prazos, que Itajaí se torne hub nacional, por conta da importância da hinterlândia do Porto de Santos que abrange todo o estado de São Paulo, o maior PIB do país. Além disso, Santos não possui projetos para a ampliação do canal de acesso aquaviário, em parte por decorrência de impossibilidades técnicas da ampliação do canal para o recebimento de navios de até 400 m de LOA, o que deve manter Itajaí como um porto competitivo no longo prazo com a capacidade de recebimento de navios de 366 m de LOA. Sugestões: Propõe-se que seja adotado o método dos gatilhos de demanda para investimentos nos horizontes temporais, em substituição aos investimentos em infraestruturas específicas, atrelando-se a obrigatoriedade contratual do concessionário ao nível de serviço. Sobre a capacidade de recepção de navios até 400 m de LOA, propõe-se que se vincule a necessidade de ampliação do canal por meio de uma métrica que considere as perspectivas de ampliação em terminais competidores, particularmente do porto de Santos.</p> | <p>Os investimentos previstos na modelagem ora submetida à audiência pública visam a aumentar a competitividade do Porto de Itajaí em face de uma conjuntura atual adversa. O Porto de Santos, por exemplo, possui autorização para operações com navios de LOA 366m desde fevereiro de 2021, ao passo que Itajaí está limitado a embarcações com LOA 350m. Os estudos para a desestatização do porto paulista projetam que navios acima de 15.000 TEUs poderão frequentar a costa brasileira a partir de 2026, e os portos que não adequarem suas infraestruturas naturalmente terão desvantagens econômicas e comerciais. Assim, conclui-se que o planejamento portuário deve contemplar os desafios de médio e longo prazo e os investimentos propostos estão aderentes às necessidades futuras do Porto de Itajaí. Embora a questão dos investimentos obrigatórios seja objeto de apreciação na matriz de risco da minuta de contrato, a quantidade de RTGs será reavaliada e constará da versão final dos estudos.</p> |
| 310 | Estudo Itajaí - Seção C - Engenharia | todo o documento | <p>Item 2.1.3, à €€ Não há informações suficientes, tampouco um alinhamento das diretrizes de planejamento do Porto de Itajaí, que mostrem a viabilidade locacional de inclusão de um futuro terminal de passageiros na área indicada no estudo submetido à Audiência Pública. à €€ A área indicada no estudo é ambientalmente sensível. à €€ Não há razoabilidade técnica em instituir a obrigação contratual da construção de um terminal de cruzeiros, tendo em vista a falta de dados disponíveis sobre a viabilidade financeira do projeto e outros empecilhos. à €€ A manutenção da obrigação de construção do terminal de cruzeiros, diante da falta de dados disponíveis, trará insegurança jurídica à concessão, o que poderá, em última análise, prejudicar as propostas a serem apresentadas e a competição no certame. Argumentação: A minuta do edital não apresenta estudo técnico aprofundado que comprove a viabilidade locacional referente a implantação do terminal de cruzeiros, e tampouco apresenta os detalhes e orçamentos realizados para o projeto, o que representa um risco para o concessionário a obrigatoriedade da sua implantação. Entende-se mais adequada, portanto, a obrigação de que o concessionário estude a real viabilidade do terminal, em termos de interesses do município, da região e de viabilidade locacional, fazendo um detalhamento do projeto em termos de conceito, localização e orçamento. Cabe destacar que o local determinado para a implantação do terminal difere do zoneamento proposto no PDZ, também mencionado no Plano Mestre do Complexo Portuário de Itajaí, os quais indicam a implantação do empreendimento onde tradicionalmente realiza-se a Marejada. Essa dissonância com os instrumentos de planejamento é agravada pela falta de análise em EVTEA acerca das Unidades de Conservação (UC) na área de influência do empreendimento e suas áreas de amortecimento. Em avaliação preliminar, conclui-se que a localização do terminal se sobreporia à Área de Proteção Ambiental (APA) do Saco da Fazenda, caracterizada como ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL 03 - ZPA3 no Plano Diretor municipal. Os usos permitidos na área não são compatíveis com a infraestrutura proposta, o que demandará a manifestação do poder público municipal no processo de licenciamento ambiental em termos do uso e ocupação do solo. Além disso, de acordo com o seu Plano de Manejo, a APA é segmentada em diferentes áreas, conforme seu zoneamento interno. Conforme observa-se neste documento, elaborado pela Instituto Itajaí Sustentável (INIS) em 2014, a infraestrutura prevista e a área necessária para dragagem sobrepõem-se a três das áreas propostas: Zona de Conservação de Interesse Ambiental e Educacional (ZCIAE), Zona de Ocupação Diversificada de Atracadouro (ZODAT) e Zona de Conservação de Interesse Turístico (ZCIT), havendo incompatibilidade entre as atividades nelas permitidas e as atividades propostas no estudo da concessão do porto. Sendo assim, a fixação da referida obrigação, sem a realização prévia de estudo de viabilidade aprofundado, somada à incerteza sobre o desenho final do terminal e a necessidade de obtenção das licenças e autorizações cabíveis, acaba por atribuir risco excessivo ao novo concessionário e, por consequência, se tornando capaz de reduzir o interesse de possíveis interessados no processo licitatório. Assim, deve a referida obrigação ser revista, buscando desta forma o uso ótimo dos recursos disponíveis de forma eficiente, diretriz a ser aplicada também aos Contratos de Concessão. Sugestões: Sugere-se que seja retirada a obrigatoriedade da implantação do terminal de cruzeiros, substituindo-se pela obrigação de que o concessionário elabore um estudo da real viabilidade do terminal, considerando os interesses do município e da região. Entende-se que deve ser feito um detalhamento do projeto em termos de conceito, localização, orçamento e modelagem econômico-financeira, além de um plano de negócios, em articulação com a prefeitura de Itajaí, de modo que se entenda a melhor forma de viabilizar o projeto através de parcerias regionais.</p> | <p>A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajaí, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual.</p> |

| | | | | |
|-----|---|------------------|--|---|
| 311 | Estudo Itajaí - Seção C - Engenharia | todo o documento | <p>Anexo C-2 Avaliação de investimentos na desapropriação de áreas e a capacidade do novo terminal. Resumo: à €C Em virtude das incertezas sobre os custos dos investimentos e, adicionalmente, o fato desses serem de grande monta, sugere-se que sejam retiradas as obrigações sobre realização de investimentos específicos, sendo substituídas por gatilhos de investimentos, relacionados ao nível de serviço prestado. à€C Os investimentos também englobam as desapropriações de áreas para a ampliação do terminal. Contudo, os valores das desapropriações aparentam estar abaixo dos valores de mercado para a região. à€C O estudo de viabilidade não considera fatores que podem aumentar a produtividade do agente privado ao longo do tempo, como a implementação de novas tecnologias, a diminuição do tempo de desembarço aduaneiro e o desenvolvimento de inovações que promovam uma reorganização das operações portuárias. Argumentação: O projeto foi faseado em três momentos, de modo que o terminal de contêineres terá uma capacidade de movimentação de 540 mil TEU/ano em 2023, chegando até 1,05 milhão de TEU/ano em 2029, e a 1,2 milhão de TEU/ano a partir de 2032. Ressaltam-se alguns fatores que não foram considerados no estudo de engenharia quanto ao dimensionamento das áreas e equipamentos necessários para a realização das operações e do aumento da capacidade, dentre eles: (i) O aprimoramento tecnológico dos equipamentos de movimentação de cais e das áreas de armazenagem, que devem aumentar a produtividade e reduzir o tamanho da área necessária para a operação de maiores quantidades de carga; (ii) A perspectiva de diminuição dos tempos de desembarço aduaneiro, como resultado da implementação de mecanismos como o Portal Único do Comércio Exterior e do Operador Econômico Autorizado (OEA), resultando em uma liberação mais rápida das cargas em área alfandegada, e muitas vezes sobre águas, ampliando a capacidade de movimentação em função do tempo; (iii) A remodelagem completa dos padrões operacionais do Porto de Itajaí, tanto em relação às embarcações, como consignação média e da dinâmica das operações em pátio, de modo que as premissas atuais se tornem não aderentes. Em relação às desapropriações, as ampliações de áreas também foram faseadas, seguindo a seguinte expansão da área total do porto de Itajaí: · Situação atual: 183.612 m²; · Fase 01: 270.149 m²; · Fase 03 (final): 348.902 m² Foram levantados os valores do metro quadrado estimados para a aquisição das áreas da Valeport, Braskarne e das áreas urbanas localizadas nas etapas D, E e F. O resultado do valor médio do metro quadrado apurado para a desapropriação dessas áreas é de R\$ 1.278,47, o que pode ser considerado um valor subestimado, dado que a maior parte das áreas localizadas nas etapas D, E e F são residenciais e que estão no centro do município de Itajaí, uma das cidades com o valor do metro quadrado da venda de imóveis residenciais mais caros do Brasil. A título de exemplificação, a prefeitura do município, no ano de 2021, repercutiu a notícia de que Itajaí era a nona cidade com o preço do metro quadrado de imóveis residenciais à venda mais caro do país, com valores acima de R\$ 7 mil reais. Em análise realizada a partir da base de cadastro de imóveis da prefeitura de Itajaí, evidenciou-se que 41% dos terrenos na área pretendida para desapropriação são residenciais, outros 39% são imóveis comerciais e somente 20% são terrenos sem construção. Realizou-se, igualmente, uma pesquisa de mercado para analisar os preços médios de imóveis residenciais e comerciais no município. O resultado mostrou que o preço médio do metro quadrado para imóveis residenciais é de R\$ 6.517,00 e para imóveis comerciais é de R\$ 7.183,69, considerando os valores dos terrenos e das edificações. Sugestões: Examinadas as consequências inerentes ao comprometimento do concessionário em realizar os investimentos específicos de grande monta, como aqueles relacionados aos equipamentos listados no EVTEA, propõe-se que seja revertida a obrigatoriedade presente na minuta de contrato para a obrigação do concessionário em manter um determinado nível de serviço. Nesse sentido, propõe-se que seja fixado um nível de serviço correspondente a uma ocupação máxima dos equipamentos, cais e pátio, para que seja possível manter o nível de produtividade esperado pelos usuários, ou um índice de produtividade per se. Como exemplo, pode ser citado o caso das concessões do setor ferroviário, nas quais é instituído o Indicador de Saturação da Ferrovia (ISF), de modo que, se algum trecho apresentar saturação acima de 80% ou 90% (há registros de valores distintos em diferentes concessões), o concessionário deve realizar os investimentos necessários para adequar a ocupação e o nível de serviço. Adicionalmente, sugere-se a revisão dos valores dos custos de desapropriação, por estarem aparentemente subestimados.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que a relação dos investimentos obrigatórios mínimos está em linha com os seguintes aspectos; investimentos exigidos em capacidade estática em cada etapa; existência de infraestruturas disponíveis; e prazos de licenciamentos estimados. Contudo, a lista de investimentos mínimos (Anexo 01 PEP) será avaliada pela equipe técnica, de modo a atender parcialmente a contribuição, sendo substituído parte de investimentos específicos pela fixação de nível de serviço almejado a serem cumpridos pelo futuro concessionário, definidos por normas. A descrição do nível de serviço almejado assim como investimentos mínimos obrigatórios serão apresentados pós-audiência, versão revisada do estudo.</p> |
| 312 | Estudo Itajaí - Seção C - Engenharia | todo o documento | <p>Com os investimentos previstos para modernização e expansão do Porto Organizado de Itajaí, espera-se relevante aumento sobre a movimentação de cargas a ser nele conduzida ao longo do prazo da Concessão, conforme atestam, por exemplo, os Estudos de Demanda. Ocorre que, não havendo acesso ferroviário para o Complexo Portuário, tal movimentação crescente deverá ser realizada por intermédio das vias urbanas de titularidade do Município de Itajaí. A este respeito, importa ressaltar que, atualmente, consta no item 2.4.3 do Estudo de Engenharia - Seção C que a Rua Irineu Bornhausen, que dá acesso ao Porto de Itajaí, necessita de investimentos para expansão e melhoria, envolvendo, entre outros fatores, as condições do acesso rodoviário de entrada e saída do Porto. Ocorre que tal questão reside sob a competência da Municipalidade local, não havendo, nos documentos submetidos à presente Consulta Pública, previsão de que haja qualquer compromisso de intervenção ou investimento municipal para o aprimoramento do acesso terrestre ao Porto. Nesse sentido, uma vez que a necessidade de investimentos nesse acesso já foi mapeada pelo Estudo e, com o aumento da demanda, tornar-se-á ainda mais urgente, é fundamental que se esclareça (i) se, de fato, não há qualquer previsão ou compromisso de investimento municipal na expansão do acesso terrestre ao Porto; (ii) como serão previstos os investimentos da Concessionária fora da área do Porto Organizado, isto é, em zonas sob competência municipal; (iii) existem tratativas para celebração de convênio entre a União e o Município para compartilhamento das competências de manutenção e aprimoramento do viário urbano que dá acesso ao Porto de Itajaí?</p> | <p>i) Agradecemos a contribuição e informamos que existe compromisso firmado pela prefeitura de Itajaí, através de recursos do FONPLATA, de investimentos do sistema viário de mobilidade urbana, que contempla a Avenida Porto cidade. A prefeitura de Itajaí realizará investimento municipal para expansão do acesso terrestre ao Porto conforme anunciado em seu sítio eletrônico (https://itajai.sc.gov.br/noticia/27678/rua-do-porto-permitira-expansao-portuaria-e-eliminara-conflitos-no-transito-de-caminhoes#.YoOq-jMKUK). O projeto tem como objetivo eliminar conflitos causados pelo trânsito de caminhões de contêineres na região. Os primeiros passos foram consolidados em outubro de 2021 com a desapropriação, aquisição e demolição de imóveis no espaço que dará lugar à nova rua. Ao ligar as avenidas Marcos Konder, no Centro de Itajaí, e Irineu Bornhausen (Caninana), no São João, a obra vai melhorar a mobilidade urbana, proporcionar segurança e resolver um dos principais gargalos do trânsito. Os investimentos realizados na desapropriação de áreas para ampliação de pátio com objetivo de expansão da área primária portuária (área da concessão), serão realizadas pela futura concessionária. ii) A futura concessionária realizará a elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, de modo a produzir subsídios e projetos que tem como objetivo mitigar impactos que possam colocar em risco a população ou causar danos à organização urbana e ao meio ambiente, contendo proposta de melhorias no acesso rodoviário. iii) No estudo da concessão do porto de Itajaí, submetida a Audiência Pública, não foi prevista a realização de convênios. Para obtenção de informações de convênios e planejamento viário urbano, o poder municipal deverá ser consultado.</p> |
| 313 | Estudo Itajaí - Seção C - Engenharia | todo o documento | <p>Com os investimentos previstos para modernização e expansão do Porto Organizado de Itajaí, espera-se relevante aumento sobre a movimentação de cargas a ser nele conduzida ao longo do prazo da Concessão, conforme atestam, por exemplo, os Estudos de Demanda. Ocorre que, não havendo acesso ferroviário para o Complexo Portuário, tal movimentação crescente deverá ser realizada por intermédio das vias urbanas de titularidade do Município de Itajaí. A este respeito, importa ressaltar que, atualmente, consta no item 2.4.3 do Estudo de Engenharia - Seção C que a Rua Irineu Bornhausen, que dá acesso ao Porto de Itajaí, necessita de investimentos para expansão e melhoria, envolvendo, entre outros fatores, as condições do acesso rodoviário de entrada e saída do Porto. Ocorre que tal questão reside sob a competência da Municipalidade local, não havendo, nos documentos submetidos à presente Consulta Pública, previsão de que haja qualquer compromisso de intervenção ou investimento municipal para o aprimoramento do acesso terrestre ao Porto. Nesse sentido, uma vez que a necessidade de investimentos nesse acesso já foi mapeada pelo Estudo e, com o aumento da demanda, tornar-se-á ainda mais urgente, é fundamental que se esclareça (i) se, de fato, não há qualquer previsão ou compromisso de investimento municipal na expansão do acesso terrestre ao Porto; (ii) como serão previstos os investimentos da Concessionária fora da área do Porto Organizado, isto é, em zonas sob competência municipal; (iii) existem tratativas para celebração de convênio entre a União e o Município para compartilhamento das competências de manutenção e aprimoramento do viário urbano que dá acesso ao Porto de Itajaí?</p> | <p>i) Agradecemos a contribuição e informamos que existe compromisso firmado pela prefeitura de Itajaí, através de recursos do FONPLATA, de investimentos do sistema viário de mobilidade urbana, que contempla a Avenida Porto cidade. A prefeitura de Itajaí realizará investimento municipal para expansão do acesso terrestre ao Porto conforme anunciado em seu sítio eletrônico (https://itajai.sc.gov.br/noticia/27678/rua-do-porto-permitira-expansao-portuaria-e-eliminara-conflitos-no-transito-de-caminhoes#.YoOq-jMKUK). O projeto tem como objetivo eliminar conflitos causados pelo trânsito de caminhões de contêineres na região. Os primeiros passos foram consolidados em outubro de 2021 com a desapropriação, aquisição e demolição de imóveis no espaço que dará lugar à nova rua. Ao ligar as avenidas Marcos Konder, no Centro de Itajaí, e Irineu Bornhausen (Caninana), no São João, a obra vai melhorar a mobilidade urbana, proporcionar segurança e resolver um dos principais gargalos do trânsito. Os investimentos realizados na desapropriação de áreas para ampliação de pátio com objetivo de expansão da área primária portuária (área da concessão), serão realizadas pela futura concessionária. ii) A futura concessionária realizará a elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, de modo a produzir subsídios e projetos que tem como objetivo mitigar impactos que possam colocar em risco a população ou causar danos à organização urbana e ao meio ambiente, contendo proposta de melhorias no acesso rodoviário. iii) No estudo da concessão do porto de Itajaí, submetida a Audiência Pública, não foi prevista a realização de convênios. Para obtenção de informações de convênios e planejamento viário urbano, o poder municipal deverá ser consultado.</p> |
| 314 | Estudo Itajaí - Seção C - Engenharia | todo o documento | <p>Aquisição Braskarne Esta previsto no edital após alguns anos do início do concessionário, a incorporação do TUP , Braskarne - o projeto menciona adequação para incorporação com destaque do aumento de área de armazenamento (patio) de contêineres. Não foi possível identificar se existia acostagem, ou somente adequação da área para armazenamento. Neste ponto preciso destacar , que existe um canal navegável e montante para os TUPs existentes e que existe já na NPPC/SC junto a Marinha parametros de terminais que permitem navios de até 200m de comprimento e estudos em andamento para navios de até 228m Desta forma, importante questionar para ficar claro quanto a supressão da área de acostagem para não afetar demais usuarios do rio, ou caso exista interesse na acostagem, considerando as grandes dimensoes dos navio porta contêineres, deverá ser considerado no EDITAL , que se existir interesse em acostagem na área Braskarne, deverá ser realizado estudo de viabilidade de navegação, com envolvimento dos TUPs , Marinha e Praticagem, para avaliar um cais com devido recuo , alinhamento , que não prejudique a navegacao a montante. Importante destacar que devido a similar situacao em 2006 quando não houve este tipo de previsao contratual na autorizacao da Portonovae, a despeito de todos avisos e solicitacoes do CAP, SPI a Portonave não recuou a construo do cais e hoje foram obrigados a fazer uma nova bacia de evolução por não considerar futuro.</p> | <p>A modelagem ora submetida à audiência pública não pretende, em hipótese alguma, inviabilizar a navegação de outros terminais ao longo do Rio Itajaí-Açu. As diretrizes de política pública setorial e a harmonização de interesses entre usuários podem ser discutidas no âmbito do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) a ser elaborado pelo futuro concessionário, sendo posteriormente aprovado pelo Poder Concedente. Ademais, informamos que a área da Braskarne será suprimida da área de concessão do Porto de Itajaí. Após reavaliação do sistema operacional do porto, foi identificado que a área em questão reduzirá a capacidade estática do pátio, porém não afetará a capacidade dinâmica do porto, sendo assim passível de adequações para remoção e revisão dos investimentos para equipamentos. A versão revisada do estudo será disponibilizada pós-audiência.</p> |
| 315 | Estudo Itajaí - Seção C - Engenharia | todo o documento | <p>Os números do anexo C-2 devem ser revistos. A soma do total de investimentos das fases (linha 7) não é de R\$ 2.833.556.043, mas sim de R\$ 2.533.556.042. Além disso, o projeto Spreaders para Portainers" não é mencionado no item 2.1.3, o que resulta em uma diferença nos totais listados nesta seção quando comparados ao anexo C-2 (o custo do projeto é de R\$ 6.038.521,68). PROPOSIÇÕES: Anexo C-2: Rever os números dos totais listados na linha 7 da tabela. Item 2.1.3 - Investimentos no Sistema Marítimo: Incluir o projeto "Spreaders para Portainers" na lista de investimentos.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que a diferença entre valores de R\$ 2.833.556.043 para R\$ 2.533.556.042 é causada por erro formal. A tabela do anexo C-2, Seção C do caderno de Engenharia, apresenta erro de digitação, pois o somatório da coluna 1º RETROFIT é de R\$ 365.835,973 e não R\$ 65.835,973. O valor da somatória do 1º RETROFIT é idêntico ao somatório da coluna 2º RETROFIT. Levando em consideração o erro formal, a linha 7 será retificada, porém o somatório total de R\$ 2.833.556.043 está correto. O item Spreaders para Portainers será incluído na tabela 3 da seção C, investimentos sistema aquaviário, conforme indicado na contribuição. Porém retificamos que o somatório final dos investimentos de R\$ 2.833.556.043 já contempla os valores dos Spreaders.</p> |
| 316 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | <p>Em análise aos Estudos de Mercado - Seção B, percebe-se que o preço estimado na modelagem para a movimentação de contêiner parece estar superestimado. Isso porque (i) de um lado, é calculado o preço médio ponderado para a movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Itajaí/SC, sendo que, como se observa pelos preços unitários descritos nos Estudos de Mercado, é possível notar que os preços praticados por TUP integrante do Complexo Portuário de Itajaí são muito descolados dos preços praticados pelos demais agentes atuantes no mercado relevante, com destaque para o antigo arrendatário do Porto Organizado, os quais elevam artificialmente as médias utilizadas pela modelagem; e (ii) adicionalmente, a média utilizada na modelagem é atualizada pelo IPCA, como se os preços de box rate cobrados pelos terminais de contêiner de fato fossem corrigidos anualmente, de forma linear - em descon sideração à realidade do mercado de que os preços cobrados pelos terminais flutuam de acordo com a demanda e a oferta, como haveria de se esperar num mercado competitivo, tendo diversos episódios de redução do preço de um ano para o outro. Por ambos os motivos expostos acima, as expectativas de receita da Concessão não parecerem estar condizentes com a realidade dos fatos.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que será realizada reavaliação quanto a metodologia de estimação da receita média unitária no processo de revisão dos estudos que suportam a desestatização do Porto de Itajaí.</p> |
| 317 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | <p>Com relação às projeções descritas nos Estudos de Mercado, sobretudo no que diz respeito às estimativas de crescimento nos volumes de contêineres a serem movimentados no Complexo Portuário de Itajaí, para fins de avaliação econômico-financeira, dimensionamento das infraestruturas, custos operacionais, entre outros, percebe-se que a modelagem da presente Concessão incorreu em substantiva imprecisão, a qual deverá ser endereçada na versão final dos documentos. Isso porque os Estudos de Mercado se limitaram à análise de dois cenários distintos, baseados em duas abordagens metodológicas alternativas, notadamente: (i) como referência, buscou-se avaliar a trajetória da movimentação dos principais produtos exportados e importados pelo Complexo, aplicando-se, então, as taxas de crescimento da movimentação previstas no Plano Mestre de Itajaí; e (ii) alternativamente, estimou-se a demanda a partir da projeção macroeconômica dos principais destinos das exportações escoadas pelo Complexo, para o sentido de embarque de longo curso, e a projeção de crescimento da economia brasileira, para o sentido de desembarque de longo curso. Ocorre que, em ambas as hipóteses, a modelagem deixou de considerar aquele que talvez seja o mais relevante efeito da extinção do contrato de arrendamento vigente no Porto de Itajaí: com a saída da atual arrendatária, não há dúvidas de que seu controlador, um grupo armador verticalizado, deverá direcionar parcela dos volumes atualmente movimentados em Itajaí para o terminal de uso privado na região do qual também é acionista. Tal afirmação vale, sobretudo, para o conjunto de cargas de exportação em situação de relativa equidistância entre o Porto de Itajaí e o TUP ora em comento. Tais volumes, vale destacar, seriam transferidos, dentro do Complexo Portuário, diretamente do próprio Porto de Itajaí, objeto da presente Concessão, razão pela qual tais impactos na demanda projetada do Porto deverão ser refletidos nos volumes estimados pela modelagem econômico-financeira da Concessão.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que a Seção B do estudo será revisada de tal forma a considerar um mecanismo de ramp up da demanda nos primeiros anos da concessão, a fim de endereçar os aspectos relativos a modelagem do risco apontado na contribuição.</p> |
| 318 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | <p>Da análise das projeções de market share previstas para o Porto de Itajaí, no âmbito do Complexo Portuário, percebe-se que sua participação relativa saltaria de 35,90% no Ano 1 da Concessão para 42,86% no Ano 4, chegando a 46,15% no Ano 10 - patamar que se prevê inalterado até o final da Concessão. Ocorre que tal projeção não condiz com a realidade concreta do Porto de Itajaí, o qual, nos últimos 12 (doze) anos, manteve-se, como regra, consistentemente abaixo das participações relativas previstas pela modelagem. A título meramente exemplificativo, percebe-se que, neste período anterior, em somente 2 (dois) anos o Porto de Itajaí logrou alcançar a marca de 42,86% de market share no Complexo Portuário, sendo que o patamar de 46,15% foi superado em um único ano. Por conseguinte, tomando-se por base o histórico do terminal de contêineres situado no Porto de Itajaí, parece irrealista supor que sua participação de mercado se estabelecerá em patamar tão elevado pelo período da Concessão, razão pela qual é premente, para fins de adequação da modelagem aos imperativos da realidade do mercado local, que os documentos finais apresentem estimativa mais realista do market share esperado para o Porto de Itajaí.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o share estimado entre o Porto de Itajaí e a Portonave foram estabelecidos com base nas projeções de capacidade das duas infraestruturas. Cumpre observar que o uso da capacidade como medida de estimação da participação do mercado, conhecido como capacityshare, é metodologia consagrada no setor portuário, sendo aceita normalmente pelos órgãos de controle. Adicionalmente, cumpre observar que o estudo considera um significativo ganho de capacidade e eficiência no Porto de Itajaí, decorrente de todos os investimentos obrigatórios previstos na concessão. Pelo exposto, entende-se que a metodologia adotada está aderente às práticas do setor portuário e condizente com o caso concreto, de tal forma que a contribuição não será acatada.</p> |

| | | | | |
|-----|---|------------------|--|--|
| 319 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | É cediço que o contrato de arrendamento da atual operadora do Porto de Itajaí (APM Terminals, controlada pela Maersk - Unidade da divisão de Transporte e Logística da empresa de navegação dinamarquesa Maersk terminará em dezembro de 2022. Na hipótese de a APM se desinteressar em permanecer, após dezembro de 2022, na operação do Porto, qual seria o impacto desta decisão empresarial da APM em relação aos estudos de volumetria elaborados pela EPL? Em outras palavras, caso ocorra esta hipótese, de onde viria a carga que está indicada nos estudos de volumetria? | Agradecemos a contribuição e informamos que a Seção B do estudo será revisada de tal forma a considerar um mecanismo de ramp up da demanda nos primeiros anos da concessão, a fim de endereçar os aspectos relativos a modelagem do risco apontado na contribuição. |
| 320 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | Item 4.1. Demanda superestimada e em dissonância com o Plano Mestre. Resumo: à € A projeção de demanda do estudo de concessão utiliza premissas que resultam em uma demanda de 3,5 milhões de TEUs em 2057, valor quase 30% maior do que o previsto pelo Plano Mestre do Porto de Itajaí (2018); à € A dissonância verificada gera um risco de superestimação da demanda e da necessidade de investimentos em aumento de capacidade, que afeta não somente o equilíbrio econômico-financeiro do empreendimento, como também os parâmetros da concessão, incluindo o valor da outorga. Argumentação: A projeção de demanda de carga containerizada para o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes apresentada no Estudo da Concessão estimou, para 2057, 3,5 milhões de TEUs, valor expressivo, especialmente tendo em vista que o complexo movimenta atualmente cerca de 1,6 milhões de TEUs. Tal projeção de crescimento de demanda, mesmo que se considere uma captura de até 2,6 milhões de TEUs, limitada pela capacidade das estruturas do complexo, impacta diretamente na expectativa de receitas e dos investimentos necessários ao longo do tempo para compatibilizar o fluxo de cargas com a capacidade de movimentação. No que diz respeito ao Plano Mestre, a projeção de demanda total em TEUs foi realizada com base em uma taxa anual de crescimento de 2,09%, resultando em uma previsão de movimentação de 2,75 milhões de TEUs no ano de 2057. Essa diferença entre as projeções do Estudo da Concessão e do Plano Mestre ocorre por conta da abordagem metodológica adotada, utilizando-se, no Estudo da Concessão, uma taxa de crescimento anual de 5,69% até 2025, para somente a partir de 2026 aplicar a taxa de crescimento utilizada no Plano Mestre. Assim, o forte crescimento nos seis primeiros anos distorce a curva de crescimento e resulta em um valor de 3,5 milhões de TEUs em 2057. Embora o Estudo da Concessão limite a captura da demanda em função da capacidade das instalações, em 2,6 milhões de TEUs/ano, a demanda projetada alcança esse valor máximo já em 2043. Caso se compatibilize o CAGR com a movimentação atual e a projeção de longo prazo do Plano Mestre, alcançar-se-iam estes 2,6 milhões de TEUs mais de 10 anos depois, em 2054. Apesar do provável argumento de que o Plano Mestre de 2018 se encontra desatualizado em razão de eventual defasagem das premissas macroeconômicas utilizadas, o documento é um instrumento estratégico do setor e ainda está em seu período de vigência, devendo ser respeitados os seus princípios e previsões de fluxo de carga no longo prazo, sob prejuízo de desbalanceamento e desequilíbrio de investimentos e de alterações de capacidade que afetem o sistema portuário brasileiro como um todo. O Decreto nº 8.033/13, que regulamenta a Lei nº 12.815/13, dispõe dentre outras questões, sobre o Plano Geral de Outorgas (PGO), instituindo que este documento, elaborado pelo Poder Concedente, possui caráter orientativo e deve subsidiar as decisões sobre as outorgas portuárias. Assim, é necessário que se observe suas conceituações e disposições no processo licitatório de concessão do Porto de Itajaí, sendo indispensável a observância das premissas e conclusões apresentadas pelo Plano Mestre. A Portaria nº 3 de 2014 da Secretaria de Portos, também fixa o PGO como estratégico no planejamento do setor portuário brasileiro e indica que o balanço de demanda e capacidade estimada utilizados no PGO serão oriundos de outros instrumentos de planejamento do setor, sendo eles o Plano Mestre e o PNLP. Considerando a vinculação entre o estudo e o processo de concessão com o PGO e ambientando-se das sinergias existentes entre o PGO, o Plano Mestre e o planejamento estratégico do setor portuário brasileiro, conclui-se que o estudo de concessão partiu de premissas equivocadas para a previsão de demanda, resultando em uma projeção potencialmente superestimada. As consequências da demanda superestimada resultam em uma estimativa de receitas errônea, em premissas incorretas para o valor de outorga, em antecipação de investimentos e, de modo geral, em um desequilíbrio completo da equação econômico-financeira que sustenta o processo de concessão de Itajaí. Além disso, as consequências ultrapassam o âmbito do porto e afetam também todo o sistema de planejamento portuário brasileiro, uma vez que este depende de um equilíbrio tênue das projeções de demanda, capacidade e investimentos dos diferentes complexos que conformam o ambiente portuário brasileiro. Sugestões: Sugere-se proceder com ajustes na projeção de demanda, adequando-a no longo prazo à estimativa apresentada pelo Plano Mestre do Porto de Itajaí. Com os ajustes, o projeto será alterado substancialmente, não apenas no que diz respeito às projeções de receitas, como também sobre as estimativas de investimentos. Ademais, especialmente em razão das falhas ora demonstradas que à Concessionária que não seja imputado o risco pela não efetivação da demanda projetada, tal como prevê a cláusula 19.1.24 | Agradecemos a contribuição. Quanto a alegação de superdimensionamento da demanda, vis a vis com o Plano Mestre do Complexo Portuário, verifica-se que o Complexo tem atingido taxas de crescimento maiores que as preconizadas no referido instrumento de planejamento. No médio e longo prazo da projeção, por sua vez, foram adotadas as taxas de crescimento do plano mestre. Importante notar que a metodologia adotada já foi aplicado em outros casos similares no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários. Adicionalmente, entende-se que o argumento de que o estudo "partiu de premissas equivocadas para a previsão da demanda", pela simples utilização parcial das taxas de crescimento que constam no Plano Mestre, não merece prosperar. Igualmente, não prospera o argumento de que "é indispensável a observância das premissas e conclusões apresentadas no Plano Mestre". Como já mencionado, estimativas de demanda diferentes das apresentadas no Plano Mestre já foram utilizadas em outros estudos para estruturação de projetos do setor portuário. Por fim, informa-se que, em função das contribuições colhidas ao longo da audiência pública e de alterações no mercado verificadas, como as ligadas as alterações no número de serviços e escalas no Porto de Itajaí, as projeções de macro e microdemanda do estudo serão revisadas. |
| 321 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | A tabela 12 (taxa de conversão TpB/TEU) que consta na página 35 está em branco. | Agradecemos a contribuição. Informamos que o fato narrado foi verificado no dia 17/03, sendo o arquivo corrigido no sítio eletrônico da audiência pública no dia 18/03, não trazendo prejuízos ao processo de Audiência Pública. |
| 322 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | Em análise aos Estudos de Mercado - Seção B, percebe-se que o preço estimado na modelagem para a movimentação de contêiner parece estar superestimado. Isso porque (i) de um lado, é calculado o preço médio ponderado para a movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Itajaí/SC, sendo que, como se observa pelos preços unitários descritos nos Estudos de Mercado, é possível notar que os preços praticados por TUP integrante do Complexo Portuário de Itajaí são muito descolados dos preços praticados pelos demais agentes atuantes no mercado relevante, com destaque para o antigo arrendatário do Porto Organizado, os quais elevam artificialmente as médias utilizadas pela modelagem; e (ii) adicionalmente, a média utilizada na modelagem é atualizada pelo IPCA, como se os preços de box rate cobrados pelos terminais de contêiner de fato fossem corrigidos anualmente, de forma linear - em desconsideração à realidade do mercado de que os preços cobrados pelos terminais flutuam de acordo com a demanda e a oferta, como haveria de se esperar num mercado competitivo, tendo diversos episódios de redução do preço de um ano para o outro. Por ambos os motivos expostos acima, as expectativas de receita da Concessão não parecerem estar condizentes com a realidade dos fatos. | Agradecemos a contribuição e informamos que será realizada reavaliação quanto a metodologia de estimação da receita média unitária no processo de revisão dos estudos que suportam a desestatização do Porto de Itajaí. |
| 323 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | Item 6.1.Exploração das instalações portuárias - Terminal de Contêineres. Entende-se que a utilização de dados de receita bruta e movimentação apenas dos terminais (Portonave e APMT) para formatação e definição da Receita Média Unitária não reflete a dinâmica de preços existente para o mercado relevante. Como mostrado na tabela 16 do mesmo documento, o Terminal de Itapoá possui Receita Média Unitária de R\$495, que atualizada pela inflação sugerida, atingiria o valor de R\$519, 26% menor do que a sugerida para o modelo (R\$700,93). Presente na mesma tabela 16, os terminais de Santos (Santos Brasil e DP World), que coexistem com realidade competitiva esperada para o mercado de Itajaí (SC), praticam valores unitários médios mais baixos, o que presume uma dinâmica concorrencial que estabelece um patamar mais baixo de receita unitária. Ademais, percebe-se que a regionalização de preços não foi utilizada em outros estudos elaborados pela Empresa de Planejamento e Logística - EPL, verificando-se que até mesmo o Terminais de Contêineres de Santos/SP, STS1-, optou pela pesquisa nacional de preços. Dessa forma, sugere-se a revisão do valor de Receita Média Unitária tomando-se por referência também Itapoá e a realidade dos Terminais de Santos. | Agradecemos a contribuição e informamos que será realizada reavaliação quanto a metodologia de estimação da receita média unitária no processo de revisão dos estudos que suportam a desestatização do Porto de Itajaí. |
| 324 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | Item 5 - Microdemanda. A seção B Estudo de Mercado considera que a demanda (volume de contêineres) é maior do que a capacidade de movimentação do Terminal, já no início, e nas duas fases subsequentes prévias às expansões: a demanda potencial para o ativo em estudo, de acordo com a participação de mercado, a qual deve ser compatibilizada com a capacidade efetiva de movimentação estimada, chegando-se à projeção de demanda capturada pelo terminal em análise. Nesse sentido, a Seção C - Engenharia traz os cálculos de capacidade estimada para o canal de acesso aquaviário, Portonave e Porto de Itajaí. A partir dessas capacidades, no caso da movimentação de contêineres, estimou-se a captura da macrodemanda por cada terminal, chegando-se a microdemanda Nessa linha, a projeção contempla um pressuposto equivocado de que, logo da disponibilização da capacidade, o volume excedente seria instantaneamente capturado. No entanto, não basta ter a capacidade ampliada no Porto de Itajaí para a carga "aparecer" da noite para o dia. Esses volumes de contêineres serão deslocados pelos Armadores para outros Terminais, a exemplo de Portonave e Itapoá. Existe uma dinâmica de alocação dos serviços (joints) pelos Armadores que é fundamental para direcionamento do fluxo de escoamento das cargas e que não se altera com facilidade. Por isso, deve haver um ramp up (suavizar o crescimento) tanto no início do contrato, quanto nos momentos pós expansão e ampliação da capacidade. A despeito do que já está acontecendo em Itajaí, desde janeiro de 2022, em que as linhas (Joints - Serviços dos Armadores) estão migrando para Portonave e Itapoá, a nova Concessionária já iniciará em ambiente de competitividade mais acirrada e com volume bem aquém do movimentado em 2021, pelo simples direcionamento dos Serviços para outros Terminais. Logo, demandará tempo para se reequilibrar os volumes entre estes Terminais na fase inicial, assim como nas subsequentes expansões previstas. | Agradecemos a contribuição e informamos que a Seção B do estudo será revisada de tal forma a considerar um mecanismo de ramp up da demanda nos primeiros anos da concessão, a fim de endereçar os aspectos relativos a modelagem do risco apontado na contribuição. |
| 325 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | Com relação às projeções descritas nos Estudos de Mercado, sobretudo no que diz respeito às estimativas de crescimento nos volumes de contêineres a serem movimentados no Complexo Portuário de Itajaí, para fins de avaliação econômico-financeira, dimensionamento das infraestruturas, custos operacionais, entre outros, percebe-se que a modelagem da presente Concessão incorreu em substantiva imprecisão, a qual deverá ser endereçada na versão final dos documentos. Isso porque os Estudos de Mercado se limitaram à análise de dois cenários distintos, baseados em duas abordagens metodológicas alternativas, notadamente: (i) como referência, buscou-se avaliar a trajetória da movimentação dos principais produtos exportados e importados pelo Complexo, aplicando-se, então, as taxas de crescimento da movimentação previstas no Plano Mestre de Itajaí; e (ii) alternativamente, estimou-se a demanda a partir da projeção macroeconômica dos principais destinos das exportações escoadas pelo Complexo, para o sentido de embarque de longo curso, e a projeção de crescimento da economia brasileira, para o sentido de desembarque de longo curso. Ocorre que, em ambas as hipóteses, a modelagem deixou de considerar aquele que talvez seja o mais relevante efeito da extinção do contrato de arrendamento vigente no Porto de Itajaí: com a saída da atual arrendatária, não há dúvidas de que seu controlador, um grupo armador verticalizado, deverá direcionar parcela dos volumes atualmente movimentados em Itajaí para o terminal de uso privado na região do qual também é acionista. Tal afirmação vale, sobretudo, para o conjunto de cargas de exportação em situação de relativa equidistância entre o Porto de Itajaí e o TUP ora em comento. Tais volumes, vale destacar, seriam transferidos, dentro do Complexo Portuário, diretamente do próprio Porto de Itajaí, objeto da presente Concessão, razão pela qual tais impactos na demanda projetada do Porto deverão ser refletidos nos volumes estimados pela modelagem econômico-financeira da Concessão. | Agradecemos a contribuição e informamos que a Seção B do estudo será revisada de tal forma a considerar um mecanismo de ramp up da demanda nos primeiros anos da concessão, a fim de endereçar os aspectos relativos a modelagem do risco apontado na contribuição. |
| 326 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | Da análise das projeções de market share previstas para o Porto de Itajaí, no âmbito do Complexo Portuário, percebe-se que sua participação relativa saltaria de 35,90% no Ano 1 da Concessão para 42,86% no Ano 4, chegando a 46,15% no Ano 10 - patamar que se prevê inalterado até o final da Concessão. Ocorre que tal projeção não condiz com a realidade concreta do Porto de Itajaí, o qual, nos últimos 12 (doze) anos, manteve-se, como regra, consistentemente abaixo das participações relativas previstas pela modelagem. A título meramente exemplificativo, percebe-se que, neste período anterior, em somente 2 (dois) anos o Porto de Itajaí logrou alcançar a marca de 42,86% de market share no Complexo Portuário, sendo que o patamar de 46,15% foi superado em um único ano. Por conseguinte, tomando-se por base o histórico do terminal de contêineres situado no Porto de Itajaí, parece irrealista supor que sua participação de mercado se estabilizará em patamar tão elevado pelo período da Concessão, razão pela qual é premente, para fins de adequação da modelagem aos imperativos da realidade do mercado local, que os documentos finais apresentem estimativa mais realista do market share esperado para o Porto de Itajaí. | Agradecemos a contribuição. Informamos que o share estimado entre o Porto de Itajaí e a Portonave foram estabelecidos com base nas projeções de capacidade das duas infraestruturas. Cumpre observar que o uso da capacidade como medida de estimação da participação do mercado, conhecido como capacityshare, é metodologia consagrada no setor portuário, sendo aceita normalmente pelos órgãos de controle. Adicionalmente, cumpre observar que o estudo considera um significativo ganho de capacidade e eficiência no Porto de Itajaí, decorrente de todos os investimentos obrigatórios previstos na concessão. Pelo exposto, entende-se que a metodologia adotada está aderente às práticas do setor portuário e condizente com o caso concreto, de tal forma que a contribuição não será acatada. |

| | | | | |
|-----|---|------------------|--|--|
| 327 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | <p>Item 4.1. Demanda superestimada e em dissonância com o Plano Mestre. Resumo: à €C A projeção de demanda do estudo de concessão utiliza premissas que resultam em uma demanda de 3,5 milhões de TEUs em 2057, valor quase 30% maior do que o previsto pelo Plano Mestre do Porto de Itajaí (2018); à €C A dissonância verificada gera um risco de superestimação da demanda e da necessidade de investimentos em aumento de capacidade, que afeta não somente o equilíbrio econômico-financeiro do empreendimento, como também os parâmetros da concessão, incluindo o valor da outorga. Argumentação: A projeção de demanda de carga containerizada para o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes apresentada no Estudo da Concessão estimou, para 2057, 3,5 milhões de TEUs, valor expressivo, especialmente tendo em vista que o complexo movimentava atualmente cerca de 1,6 milhões de TEUs. Tal projeção de crescimento de demanda, mesmo que se considere uma captura de até 2,6 milhões de TEUs, limitada pela capacidade das estruturas do complexo, impacta diretamente na expectativa de receitas e dos investimentos necessários ao longo do tempo para compatibilizar o fluxo de cargas com a capacidade de movimentação. No que diz respeito ao Plano Mestre, a projeção de demanda total em TEUs foi realizada com base em uma taxa anual de crescimento de 2,09%, resultando em uma previsão de movimentação de 2,75 milhões de TEUs no ano de 2057. Essa diferença entre as projeções do Estudo da Concessão e do Plano Mestre ocorre por conta da abordagem metodológica adotada, utilizando-se, no Estudo da Concessão, uma taxa de crescimento anual de 5,69% até 2025, para somente a partir de 2026 aplicar a taxa de crescimento utilizada no Plano Mestre. Assim, o forte crescimento nos seis primeiros anos distorce a curva de crescimento e resulta em um valor de 3,5 milhões de TEUs em 2057. Embora o Estudo da Concessão limite a captura da demanda em função da capacidade das instalações, em 2,6 milhões de TEUs/ano, a demanda projetada alcança esse valor máximo já em 2043. Caso se compatibilize o CAGR com a movimentação atual e a projeção de longo prazo do Plano Mestre, alcançar-se-iam estes 2,6 milhões de TEUs mais de 10 anos depois, em 2054. Apesar do provável argumento de que o Plano Mestre de 2018 se encontra desatualizado em razão de eventual defasagem das premissas macroeconômicas utilizadas, o documento é um instrumento estratégico do setor e ainda está em seu período de vigência, devendo ser respeitados os seus princípios e previsões de fluxo de carga no longo prazo, sob prejuízo de desbalanceamento e desequilíbrio de investimentos e de alterações de capacidade que afetem o sistema portuário brasileiro como um todo. O Decreto nº 8.033/13, que regulamenta a Lei nº 12.815/13, dispõe dentre outras questões, sobre o Plano Geral de Outorgas (PGO), instituindo que este documento, elaborado pelo Poder Concedente, possui caráter orientativo e deve subsidiar as decisões sobre as outorgas portuárias. Assim, é necessário que se observe suas conceituações e disposições no processo licitatório de concessão do Porto de Itajaí, sendo indispensável a observância das premissas e conclusões apresentadas pelo Plano Mestre. A Portaria nº 3 de 2014 da Secretaria de Portos, também fixa o PGO como estratégico no planejamento do setor portuário brasileiro e indica que o balanço de demanda e capacidade estimada utilizados no PGO serão oriundos de outros instrumentos de planejamento do setor, sendo eles o Plano Mestre e o PNL. Considerando a vinculação entre o estudo e o processo de concessão com o PGO e ambientando-se das sinergias existentes entre o PGO, o Plano Mestre e o planejamento estratégico do setor portuário brasileiro, conclui-se que o estudo de concessão partiu de premissas equivocadas para a previsão de demanda, resultando em uma projeção potencialmente superestimada. As consequências da demanda superestimada resultam em uma estimativa de receitas errônea, em premissas incorretas para o valor de outorga, em antecipação de investimentos e, de modo geral, em um desequilíbrio completo da equação econômico-financeira que sustenta o processo de concessão de Itajaí. Além disso, as consequências ultrapassam o âmbito do porto e afetam também todo o sistema de planejamento portuário brasileiro, uma vez que este depende de um equilíbrio tênue das projeções de demanda, capacidade e investimentos dos diferentes complexos que conformam o ambiente portuário brasileiro. Sugestões: Sugere-se proceder com ajustes na projeção de demanda, adequando-a no longo prazo à estimativa apresentada pelo Plano Mestre do Porto de Itajaí. Com os ajustes, o projeto será alterado substancialmente, não apenas no que diz respeito às projeções de receitas, como também sobre as estimativas de investimentos. Ademais, especialmente em razão das falhas ora demonstradas que à Concessionária que não seja imputado o risco pela não efetivação da demanda projetada, tal como prevê a cláusula 19.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Quanto a alegação de superdimensionamento da demanda, vis a vis com o Plano Mestre do Complexo Portuário, verifica-se que o Complexo tem atingido taxas de crescimento maiores que as preconizadas no referido instrumento de planejamento. No médio e longo prazo da projeção, por sua vez, foram adotadas as taxas de crescimento do plano mestre. Importante notar que a metodologia adotada já foi aplicado em outros casos similares no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários. Adicionalmente, entende-se que o argumento de que o estudo "partiu de premissas equivocadas para a previsão da demanda", pela simples utilização parcial das taxas de crescimento que constam no Plano Mestre, não merece prosperar. Igualmente, não prospera o argumento de que "é indispensável a observância das premissas e conclusões apresentadas no Plano Mestre". Como já mencionado, estimativas de demanda diferentes das apresentadas no Plano Mestre já foram utilizadas em outros estudos para estruturação de projetos do setor portuário.</p> |
| 328 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | <p>Item 4.1. Capacidade e incremento potencial de movimentação em Itajaí e concorrentes. Resumo: à €C A projeção de demanda para o Complexo Portuário de Itajaí a curto e longo prazo deve considerar a capacidade atual e futura dos concorrentes na movimentação de contêineres no estado de Santa Catarina. à €C Deve-se considerar também o potencial de atração do Complexo Portuário em relação aos principais serviços de linhas de navegação, considerando as características de jumborização da indústria do transporte marítimo de contêineres. Argumentação: Atualmente, o estado de Santa Catarina conta com 4 terminais de contêineres. Embora a competição mais acirrada pelas cargas movimentadas na região ocorra entre os dois terminais do Complexo de Itajaí e Navegantes e o Porto Itapoá, não se pode desprezar a capacidade de captação de cargas por parte do Tecon Imbituba, que conta com equipamentos de alta produtividade para as operações de contêineres, calado operacional de 14,5m, e que, em outros segmentos de carga, conta com rotas internacionais consolidadas. Para se verificar a capacidade de demanda pela movimentação de contêineres, devem ser considerados os demais terminais concorrentes, não sendo possível adotar a premissa de que todo potencial de geração de movimentação da carga será absorvido pelo Porto de Itajaí. Para isso, avaliam-se os dados referentes à capacidade incremental de contêineres em SC, em TEUs, conforme consta dos Planos Mestres e projetos recentes aprovados junto ao MINFRA: Porto de Itajaí (Mov. 2021: 510.000/ Cap. Curto Prazo (CP): 560.000/ Incremento Potencial CP: 50.000/ Cap. Longo Prazo (LP): 1.200.000/ Incremento Potencial LP: 690.000). · Portonave (Mov. 2021: 1.100.000/ Cap. Curto Prazo (CP): 1.400.000/ Incremento Potencial CP: 300.000/ Cap. Longo Prazo (LP): 1.400.000/ Incremento Potencial LP: 300.000). · Subtotal Itajaí (Mov. 2021: 1.610.000/ Cap. Curto Prazo (CP): 1.960.000/ Incremento Potencial CP: 350.000/ Cap. Longo Prazo (LP): 2.600.000/ Incremento Potencial LP: 990.000). · Porto Itapoá (Mov. 2021: 775.000/ Cap. Curto Prazo (CP): 1.200.000/ Incremento Potencial CP: 425.000/ Cap. Longo Prazo (LP): 2.000.000/ Incremento Potencial LP: 1.225.000). · Porto de Imbituba (Mov. 2021: 55.000/ Cap. Curto Prazo (CP): 400.000/ Incremento Potencial CP: 345.000/ Cap. Longo Prazo (LP): 400.000/ Incremento Potencial LP: 345.000). Observa-se que a capacidade de ampliação da movimentação em Itajaí é inferior à da concorrência no Estado no curto prazo (até 2025) e no longo prazo, mesmo considerando-se a duplicação da capacidade do terminal do Porto Organizado. Avaliando-se a situação atual e os projetos de ampliação do canal de acesso aquaviário dos outros complexos portuários que se destacam na movimentação de contêineres em Santa Catarina como em outros Estados, nota-se que muitos deles já possuem homologação ou se preparam para a recepção de navios de 366m de LOA, o que também se prevê para o Porto de Itajaí no médio prazo. A concretização dos projetos em outros portos, no entanto, deve fortalecer a competição e a movimentação em terminais concorrentes a curto prazo, até que Itajaí também possa receber os referidos navios. Assim, considerando-se o potencial de ampliação da movimentação dos competidores do Complexo de Itajaí em Santa Catarina superior ao do Complexo analisado, e a atratividade superior de outros terminais próximos, no curto prazo, quanto às escalas de navios de maior porte, entende-se que projetar um crescimento anual até 2025 superior ao dobro do projetado pelo Plano Mestre do Complexo Portuário de Itajaí, que é muito próximo ao CAGR projetado nacionalmente através do PNL e para o Porto de Santos, é um contrassenso. Considerando-se também que o Valor Adicionado Bruto da indústria catarinense teve um CAGR de 2,8% nos últimos 5 anos da série histórica disponibilizada pelo IBGE (2015-2019), contra um CAGR de 3,2% em São Paulo e na média nacional, o crescimento adotado na modelagem da concessão para a movimentação de contêineres em Itajaí também demonstra demasiado otimismo. Ressalta-se que, na modelagem publicada na Audiência Pública do terminal STS10 (Porto de Santos), manteve-se a projeção de crescimento do planejamento portuário nacional. Destaca-se, por fim, o trecho citado no Edital: o navio de 366 m de LOA é, portanto, uma realidade, e portos que não estiverem aptos a recebê-lo perderão em competitividade, o qual demonstra não ser razoável estimar um crescimento tão superior para o Porto de Itajaí frente à projeção nacional no curto prazo, sem que haja a homologação das manobras dos navios da classe New Panamax. Sugestões: Sugere-se ajustar a projeção de demanda no curto, médio e longo prazos, compatibilizando-a com a estimativa apresentada pelo Plano Mestre do Porto de Itajaí. Ademais, o risco pela não efetivação da demanda projetada não deve ser suportado pela Concessionária, tal como prevê o item 19.1.24. do Cont</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Quanto a alegação de superdimensionamento da demanda, vis a vis com o Plano Mestre do Complexo Portuário, verifica-se que o Complexo tem atingido taxas de crescimento maiores que as preconizadas no referido instrumento de planejamento. No médio e longo prazo da projeção, por sua vez, foram adotadas as taxas de crescimento do plano mestre. Importante notar que a metodologia adotada já foi aplicada em outros casos similares no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários. Adicionalmente, entende-se que o argumento de que o estudo "partiu de premissas equivocadas para a previsão da demanda", pela simples utilização parcial das taxas de crescimento que constam no Plano Mestre, não merece prosperar. Igualmente, não prospera o argumento de que "é indispensável a observância das premissas e conclusões apresentadas no Plano Mestre". Como já mencionado, estimativas de demanda diferentes das apresentadas no Plano Mestre já foram utilizadas em outros estudos para estruturação de projetos do setor portuário.</p> |
| 329 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | <p>Item 4.4. Reavaliação das premissas sobre a demanda da Tabela I - Infraestrutura de Acesso Aquaviário. Resumo: à €C Necessidade de adequação das projeções de demanda e, conseqüentemente, das receitas referentes à Tabela I, frente à homologação da revisão e reajuste da estrutura tarifária praticada pela Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), especificamente no que diz respeito aos navios porta-contêineres. à €C Necessidade de ajuste da relação TPB/TEU para o ano-base 2021. Argumentação: A homologação da revisão e reajuste da estrutura tarifária praticada pela SPI, conforme a Deliberação nº 55-ANTAQ, de 23 de março de 2022, trouxe algumas modificações na forma de cobrança da Tabela I, que remunera a utilização da infraestrutura de Acesso Aquaviário. Além da modificação prevista na modelagem da concessão, em que se passa a cobrar a tarifa sobre o TPB de registro das embarcações, cobra-se também uma tarifa fixa - que, assim como o valor aplicado sobre o TPB, possui diferenciação entre navios de longo curso e cabotagem - e, adicionalmente, aplica-se uma sobretaxa ou desconto conforme o volume da movimentação dos navios porta-contêineres, em TEUs, conforme as faixas de movimentação indicadas na normas de aplicação, expressas no Anexo II da referida deliberação. Assim, para a projeção da demanda e das receitas futuras com a Tabela I, entende-se necessária a atualização da modelagem, de modo que, ao menos, avalie-se o percentual de navios de longo curso e de cabotagem que atracarão no complexo nos próximos anos, o TPB médio de cada um destes tipos de navegação, e a frequência de navios, por tipo de navegação, que movimentarão aquelas quantidades de contêineres indicadas nos itens i. a v. das normas de aplicação da tabela tarifária. Além desta necessidade de atualização da modelagem, decorrente da atualização da estrutura tarifária do Porto de Itajaí, entende-se necessária também a atualização da relação TPB/TEU apresentada no estudo submetido à Audiência Pública. Justifica-se que, após a inauguração da nova bacia de evolução do complexo portuário, observou-se não apenas um crescimento no perfil das embarcações autorizadas a acessar o complexo, mas também um crescimento progressivo da movimentação por navio. Logo, embora no período entre abril de 2019 e abril de 2020 tenha-se observado uma relação de 63,95 TPB/TEU, conforme indicado na modelagem apresentada neste ambiente de Audiência Pública, observou-se uma redução progressiva nesta relação. Para o ano de 2021, por exemplo, a relação observada foi de 49,81 TPB/TEU, uma redução de 22% que influencia diretamente na projeção de faturamento com a Tabela I. Sugestões: Sugerem-se, portanto, os seguintes ajustes na modelagem, de modo a adequá-la à nova tabela tarifária e ao padrão atual e projetado para o futuro da relação TPB/TEU: à €C Separar a análise entre navios de longo curso e cabotagem (diferentes números de acessos, TPBs e lotes médios). à €C Atualizar a relação TPB/TEU para o ano-base de 2021, podendo-se, inclusive, projetar o crescimento dos valores médios, individualmente, de TPB médio e dos lotes médios, em TEUs, para cada ano. à €C Pode-se projetar o crescimento dos valores de lote médio com base em um CAGR que alcance, em 2060, o valor projetado pelo Plano Mestre no cenário tendencial (0,34% a.a.). à €C No que diz respeito ao crescimento dos valores médios de TPB, pode-se considerar um CAGR baseado na relação dos TPBs dos navios tipo (Post Panamax vs. New Panamax), projetando-se o ramp-up ao longo de toda a concessão, uma vez que não se espera que, de um ano para o outro, a maior parte da frota de longo curso que escalará na costa brasileira seja de navios de 366 m de LOA, mas sim um crescimento progressivo. Considerando o navio Post Panamax APL Paris (IMO 9601302 e TPB 131.096) e o navio New Panamax MSC Daniela (IMO 9399002 e TPB 155607), o CAGR de 2026 até 2057 seria de 0,54% (de 2023 a 2025 não se projetaria crescimento). à €C Pode-se determinar, com base nos dados de 2021, as frequências de navios de longo curso e de cabotagem (separadamente), que movimentarão: i) até 800 TEUs; ii) de 801 a 1.200 TEUs; iii) de 1.201 a 1.600 TEUs; iv) de 1.601 a 2.000 TEUs; v) mais de 2.000 TEUs, conforme a tabela tarifária atual da SPI. Ressalta-se que não se entende necessário atualizar essas frequências ao longo do período projetado, uma vez que, aparentemente, a Autoridade Portuária utiliza-se de 5 faixas de percentis de 20%, que possivelmente serão atualizadas proporcionalmente ao longo do tempo através de revisões ordinárias para as características inerentes a cada período de revisão.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos o seu deferimento. Nesse sentido, procederemos com a revisão do EVTEA no sentido de harmonizar os estudos para com a Deliberação ANTAQ nº 55 de 23 de março de 2022, que homologou a nova padronização tarifária do Porto de Itajaí.</p> |
| 330 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | <p>Item 4 - Projeção do Fluxo de Cargas. A projeção de Mercado da Seção B leva em consideração duas externalidades positivas que contribuíram expressivamente para o crescimento do volume movimentado em Itajaí nos últimos anos: 1- Peste Suína Africana, que derrubou a produção na China e impulsionou as exportações brasileiras; 2- Madeira e suas obras que se beneficiou dos efeitos da pandemia do COVID-19, diante da tendência do home office e seus impactos sobre a demanda por móveis. Desta forma, entende-se que estas duas cargas, responsáveis por 72% das exportações, elevaram de forma relevante, pontual e não perene os volumes dos últimos anos. Já em relação às importações, diante de sua forte correlação com a indústria, há de se ponderar os impactos recentes da inflação, da redução da renda e seu poder de compra, o que também trará impactos de desaceleração de seu crescimento. Logo, o crescimento projetado para as cargas (CAGR 2,9%) é demasiado arrojado para o ambiente macroeconômico atual. Essa taxa deve ser suavizada, compreendendo os impactos destas externalidades mencionadas na exportação e das dificuldades macroeconômicas que serão enfrentadas na importação. Abaixo, seguem notícias que já reportam esse arrefecimento das exportações de carne suína devido à retomada da autossuficiência e imposição de tarifas a importações do país Chinês: https://www.avisite.com.br/importacoes-de-carne-da-china-cairam-33-no-primeiro-bimestre-de-2022/ Sendo assim, considerando que a previsibilidade é um fator fundamental para garantir o investimento privado, e a segurança jurídica deve proteger as bases nas quais os agentes privados planejam e decidem competir pelo processo licitatório, deve ser revisto o crescimento para as cargas referido.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que as taxas de crescimento da demanda e o ponto de partida serão reavaliados no âmbito da revisão pós audiência pública em função da alteração da data base do estudo. Entretanto, salientamos que as taxas de crescimento consideradas na projeção de demanda da primeira versão do estudo não abrangem apenas o histórico do contexto da pandemia ou da peste suína africana, sendo esses apenas vetores de curto prazo.</p> |
| | | | <p>Por fim, informa-se que, em função das contribuições colhidas ao longo da audiência pública e de alterações no mercado verificadas, como as ligadas as alterações no número de serviços e escalas no Porto de Itajaí, as projeções de macro e microdemanda do estudo serão revisadas.</p> | <p>Por fim, informa-se que, em função das contribuições colhidas ao longo da audiência pública e de alterações no mercado verificadas, como as ligadas as alterações no número de serviços e escalas no Porto de Itajaí, as projeções de macro e microdemanda do estudo serão revisadas.</p> |

| | | | | |
|-----|---|------------------|--|---|
| 331 | Estudo Itajaí - Seção B - Estudo de Mercado | todo o documento | As minutas do Edital e do Contrato estão de acordo com a modelagem praticada para concessão dos arrendamentos portuários, que é orientada ao estímulo à concorrência, seja dentro de um mesmo porto, seja entre portos, conforme orienta a ANTAQ, que detém a atribuição legal de impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica? (Lei 12.815/2013, artigo 3º; Lei 10.233, artigo 27) A iniciativa no modelo proposto transforma o porto público de Itajaí e praticamente ou porto privado, ao transformá-lo ou tratá-lo como um terminal portuário de contêineres que será explorado pelo EMPRESA PRIVADA, que sucederá a Autoridade Portuária de gestão municipal, envolvido há mais de 26 anos em um contexto de relação porto- cidade? Necessidade de inclusão de obrigação para o Investidor participante e vencedor do Leilão, a necessidade de implantar, mediante sede própria ou contrato de locação, durante toda a contratualidade, pátio credenciado para triagem e estacionamento até a chamada dos caminhões ao Porto de Itajaí, com fixação de no mínimo 500 vagas, em área próxima a BR101, a ser devidamente pavimentada, com banheiros, chuveiros, internet e câmeras de vigilância e monitorização. O terreno e localização deverão ser previamente aprovados pelo município de Itajaí e a SPL. A iniciativa evitará que os caminhões formem filas nas vias públicas, além de maior segurança e acolhimento ao transporte; cf. artigo 9º da Lei nº 13.103, de 2/03/2015 c/c Decreto Municipal nº 10.936, de 12/04/2017. | Agradecemos a contribuição e informamos que ações para redução de tempo de fila serão promovidos de modo a resguardar uma boa relação porto-cidade. O estudo de viabilidade será revisado e tratativas para mitigação dos impactos ocasionados pelo sistema rodoviário serão inseridas na modelagem, principalmente para o período dos seis primeiros anos de contrato, até que os gates automatizados definitivos estejam concluídos. Referente a construção de pátio de triagem, informamos que serão fixados níveis de serviços almejados a serem cumpridos pelo futuro concessionário para formação de filas aceitáveis, definidos com auxílio de normas técnicas. A descrição da metodologia utilizada será apresentada pós-audiência, versão revisada do estudo. |
| 332 | Estudo Itajaí - Seção D - Operacional | todo o documento | O documento Estudo_Itajaí__Secao_D__Operacional , na página 16, afirma que Quanto ao ISSQN, esclarece-se que as receitas decorrentes da cobrança da Tabela I são tributadas por dois municípios: Itajaí e Navegantes. Atualmente, o ISSQN de Itajaí é de 2% e o de Navegantes de 5%. Assim, considerou-se uma tributação ponderada de 3,5% sobre a receita da Tabela I . Contudo, a alíquota do ISSQN de Itajaí para serviços portuários é de 3%, e não de 2%. Por meio de programa de benefício fiscal, é possível obter uma redução da alíquota, mas, para tanto, é necessário atender a diversos requisitos, inclusive contrapartidas que forem fixadas pelo Município. Diante disso, sugere-se que seja revista a premissa adotada e, se for o caso, que sejam feitos os ajustes decorrentes disso nos estudos elaborados. Além disso, pede-se que seja esclarecido o motivo pelo qual a concessionária deverá recolher ISS pelo Município de Navegantes também, considerando que os seus serviços serão prestados no Município de Itajaí. | Agradecemos a contribuição e informamos que as alíquotas de ISSQN consideradas no âmbito da modelagem econômico-financeira são as alíquotas efetivas que consideram, dentre outros, os possíveis benefícios fiscais decorrentes da Lei Municipal 65/2005. Embora a sede da Concessionária seja o município de Itajaí, entende-se que a infraestrutura de acesso aquaviário é compartilhada entre os municípios de Itajaí e Navegantes. |
| 333 | Estudo Itajaí - Seção D - Operacional | todo o documento | No documento Estudo_Itajaí__Secao_D__Operacional , nota-se que foram considerados os custos apenas com os valores pagos aos trabalhadores via OGMO. Não se consideraram os custos relacionados aos trabalhadores portuários do sistema que mantêm vínculo empregatício com o Arrendatário. Nos termos do art. 40 da Lei 12.815, O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos . A mão de obra portuária pode prestar serviços do art. 40 da Lei 12.815 via OGMO, por requisição do operador portuário. Esses trabalhadores prestam serviços num sistema de rodízio, conforme regras estabelecidas pelo OGMO em acordo com sindicatos e operadores portuários. Mas também podem prestar esses serviços relacionados pelo art. 40 com vínculo empregatício. Assim, no Porto de Itajaí, um número relevante de trabalhadores portuários do sistema OGMO está em regime de vínculo empregatício com o operador portuário. Contudo, o cálculo do custo do TEU que está no documento Estudo_Itajaí__Secao_D__Operacional não considerou os custos com o pessoal vinculado. Assim, sugere-se que essas considerações sejam examinadas e que os cálculos sejam refeitos corrigindo-se a premissa em questão. | Agradecemos a contribuição e informamos que os trabalhadores com vínculo empregatício estão considerados na Seção D - Operacional, Subcapítulo 3.1.1. Mão de Obra. |
| 334 | Estudo Itajaí - Seção D - Operacional | todo o documento | Anexo D -3, item Mobilização e Desmobilização de draga . Entende-se que a premissa adotada no Estudo Itajaí - Seção D não reflete a realidade do projeto, uma vez que seria excessivamente conservador entender que a Mobilização/Desmobilização de equipamento se daria uma única vez durante os 35 (trinta e cinco) anos de contrato. Ao se analisar os cenários de Dragagem de Manutenção, observa-se que os volumes de sedimentação anuais são de 3.1 M m³. Nesse sentido, verifica-se que o tempo necessário para realização desta obra seria entre 2 (dois) a 4,5 meses por campanha, e naturalmente os equipamentos utilizados devem ser aproveitados em outros portos, uma vez que não haveria qualquer justificativa econômica para mantê-los ociosos à espera de outra campanha no mesmo local. Cabe também ressaltar que a paralisação (stand-by) dos equipamentos à espera da campanha subsequente de dragagem também gera custos à Concessionária. Todos os equipamentos (tanto principais quanto auxiliares) possuem custos fixos que independem da execução da dragagem em si, como por exemplo, seguros, depreciação, impostos de importação, entre outros. Ou seja, considerar somente uma mobilização/desmobilização dos equipamentos em um período de 35 anos não leva em consideração todas essas despesas. A fim de exemplificação, considerando que se estima um prazo de execução entre 2 e 4,5 meses para dragagem dos 3,1 M m³ anuais, em um cenário onde não se prevê qualquer nova mobilização, os equipamentos permaneceriam no mínimo 7,5 meses em stand-by aguardando a próxima campanha de dragagem, o que representa 32,5 semanas de custos fixos por ano, 1.137,5 semanas ao longo dos 35 anos de contrato, que não estão representados no modelo de OPEX apresentado. Ademais, todas as embarcações devem ser submetidas a revisões e manutenções periódicas após certo tempo em operação, independentemente de sua função ou local de navegação, sendo esse processo denominado docagem ou manutenção compulsória. No caso das dragas TSHD, é obrigatório a realização de pelo menos uma docagem a cada cinco anos. Portanto, mesmo se o Porto de Itajaí/SC demandasse um maior tempo de uso do equipamento, o que não é o caso, a alocação de uma única MOB/DESMOB por 35 anos não seria razoável, tendo em vista que, nesse longo período, seriam necessárias no mínimo sete docagens para manutenção do equipamento. Ou seja, haveria, em um cenário onde a draga ficasse apenas no complexo portuário de Itajaí/SC, a necessidade de pelo menos sete desmobilizações dos equipamentos aos longos dos 35 anos de contrato. Ressalte-se que o modelo apresentado de OPEX para esse item reduz a atratividade da concessão, pois ao alocar o item mob/desmob de modo irreal, promove-se um aumento artificial do VPL do projeto, com consequente elevação das outorgas a serem pagas ao Governo Federal, o que, no limite, poderia representar enriquecimento ilícito do Poder Concedente, visto que a ausência dessa previsão eleva os valores previstos de lance mínimo, além de outorgas fixa e variável do projeto. Verifica-se, ainda, que o mesmo tema foi tratado de maneira diversa na modelagem da Concessão do Porto de Santos/SP. Neste caso, buscou-se analisar o custo de mobilização das dragas, levando-se em conta a localização atual de dragas TSHD com capacidade de cisterna próximo a 10.000 m³ e sua distância até o Porto de Santos/SP. Para o cálculo, foram consideradas as cinco dragas mais próximas do Porto de propriedade de diferentes empresas. Com base nessa metodologia, os valores alocados no OPEX do projeto para os 35 anos incluíram médias previstas para mobilização. Entende-se que ambos os projetos têm também como objetivo a Concessão do serviço de dragagem, e estão sendo conduzidos pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, que deveria, por coerência, tratá-los de modo similar, o que não se verifica quando comparada a estrutura de modelagem de Santos (com MOBá €”s inclusas no OPEX ao longo do processo) com a de Itajaí/SC (com uma única mobilização incluída para um período de 35 anos). Ante o exposto, solicita-se que a metodologia de mobilização/desmobilização de equipamentos para o serviço de dragagem seja revista, com inclusão de novos períodos de mobilização, ou distribuição de valores médios ao longo da equação financeira, evitando-se o inflacionamento indevido dos valores de VPL do projeto, que culmina numa elevação - também indevida - dos valores de outorga. | Agradecemos a contribuição. A viabilidade técnica e econômica de alteração das regras de mobilização está em avaliação e será apresentada na versão revisada dos estudos. |
| 335 | Estudo Itajaí - Seção E - Financeiro | todo o documento | No setor portuário, sabe-se que o valor fixo pago ao Poder Concedente, tratado nos tradicionais contratos de arrendamento como o preço do arrendamento , costuma ser cobrado como uma função da metragem quadrada da área objeto do contrato. No caso ora em tela, percebe-se que a área objeto da Concessão contará com importantes acréscimos ao longo das diversas fases do empreendimento. Todavia, não há qualquer tipo de escalonamento da contribuição fixa ao Poder Concedente prevista na modelagem. O valor estipulado no Contrato deveria ser devido exclusivamente quando a Concessão chegasse à sua máxima extensão - sendo cobrado valor reduzido pelo período em que a área da concessão permanecesse incompleta. | Agradecemos a contribuição e informamos que os encargos da concessão relacionados a contribuição fixa e variável são calculados com base no fluxo de caixa descontado. Além disso, informa-se que, mesmo em outros contratos consagrados no setor portuário, como no caso dos contratos de arrendamento, a forma de remuneração do poder concedente não está atrelado à metragem da área. Dessa forma, conclui-se por não acatar a contribuição em tela. |
| 336 | Estudo Itajaí - Seção E - Financeiro | todo o documento | Neste estudo traz a base calculo do ISS da Cidade de Itajaí de 2%, gostaria que fosse corrigido a informacao, em consulta ao Município o ISS da Cidade esta de 3%. | Agradecemos a contribuição e informamos que as alíquotas de ISSQN consideradas no âmbito da modelagem econômico-financeira são as alíquotas efetivas que consideram, dentre outros, os possíveis benefícios fiscais decorrentes da Lei Municipal 65/2005. Dessa forma, a seção E será atualizada de maneira a explicitar a premissa aqui apresentada. |
| 337 | Estudo Itajaí - Seção E - Financeiro | todo o documento | Estudar a possibilidade de alterar o recurso destinado de construção do novo pier de passageiro para ser utilizado para a dragagem a montante. Com isto o ganhador da licitação viabilizaria o retorno com o aumento da tabela 1. | A formulação de política pública para o setor portuário é atribuição do Poder Concedente, e a inclusão de obrigações específicas no âmbito da concessão está vinculada à avaliação de viabilidade técnica econômica e ambiental. |
| 338 | Estudo Itajaí - Seção E - Financeiro | todo o documento | MODELO ECONÔMICO-FINANCIERO, AS SEGUINTE RECOMENDAÇÕES: a) Que haja previsibilidade regulatória, afim de que os agentes possam traçar suas estratégias, e, assim, poder analisar o empreendimento e fazer valer a intenção do Poder Público, que é "... a iniciativa privada nesses projetos se revela como uma alternativa viável para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e da eficiência operacional, garantir a da regularidade e o correto provimento e manutenção da capacidade portuária adequada através de investimentos"; b) Que haja a correta delimitação entre as competências do Poder Concedente e da Antaq, que são atores em papéis diferentes no setor portuário; c) Que seja considerada a segurança jurídica dos contratos de longo prazo, especialmente os de arrendamento, a fim de não se verem desvirtuados os objetivos com a concessão, garantindo harmonia entre os agentes e, sobretudo, promovendo maior eficiência, com redução de custos e manutenção da operação portuária; g) Que haja a manutenção de apenas uma data-base, a de abril/2021, para a estabilidade da projeção, em valores reais e não nominais de todas as estimativas de valores e avaliações, sob pena de estarem desatualizadas e serem destituídos de veracidade hábil. | Agradecemos a contribuição. Informamos que a previsibilidade regulatória e o provimento e manutenção da capacidade portuária adequada são alguns dos meios e fins do modelo de concessão proposto. A delimitação das competências do Poder Concedente e da ANTAQ são dadas tanto pela lei quanto pelo contrato, dentro dos limites estabelecidos pela legislação vigente. Quanto a segurança jurídica dos contratos, asserva-se que o contrato de concessão traz as salvaguardas relacionadas a transição de contratos e que, no caso do Porto de Itajaí, o único contrato de arrendamento tem vigência até o último dia do ano corrente, de tal forma que não há que se falar em desvirtuamento dos objetivos da concessão. Por fim informa-se que a data-base do estudo será revista para março de 2022, tendo em vista a defasagem da data-base da primeira versão do estudo. Assim, as variáveis do modelo serão atualizadas a fim de melhor expressar o cenário econômico atual. |
| 339 | Estudo Itajaí - Seção E - Financeiro | todo o documento | Os estudos de viabilidade foram concluídos antes das mudanças observadas no cenário econômico, o que torna importante atualizar os parâmetros econômicos utilizados para calcular a taxa de desconto utilizada nos estudos. Esses parâmetros econômicos podem impactar o fluxo de caixa do projeto. Portanto, é urgente que seja feita uma revisão, a fim de se gerar um cenário mais confiável para os concorrentes da licitação. PROPOSIÇÕES: Item 9. Custos de capital: 1) Atualizar os parâmetros financeiros utilizados nos cálculos da taxa de desconto utilizada para estimar o fluxo de caixa do projeto; e 2) Revisar os preços dos equipamentos presentes na lista de investimentos obrigatórios devido à escalada recente da inflação no Brasil. | Agradecemos a contribuição. Via de regra, a data-base do estudo não é alterada na revisão pós audiência pública. Contudo, em função da presente contribuição, será realizada atualização da data-base do estudo para o ano de 2022, o que terá reflexo nos valores estimados para aquisição de equipamentos. Os parâmetros financeiros do projeto também serão atualizados. Todas as ações realizadas no âmbito da revisão serão publicadas pós-audiência. |
| 340 | Estudo Itajaí - Seção E - Financeiro | todo o documento | A concessão prevista para o porto de Itajaí inclui a gestão do acesso aquaviário ao porto e as operações portuárias. No entanto, é possível observar em uma análise preliminar que o fluxo de caixa para a atividade específica de exploração do acesso aquaviário apresenta retorno negativo (considerando os parâmetros econômicos atuais). Nesse cenário, é possível concluir que haverá um subsídio cruzado entre as duas atividades. Portanto, é importante assegurar que o acesso aquaviário seja autossustentável, garantindo a cobertura dos riscos de investimentos maiores por meio da conta de garantia do projeto ou mediante a redução dos valores de outorga, sem aumentar o price cap do acesso aquaviário que é a principal garantia para o uso de Essential Facility. Da mesma forma, a viabilidade econômica de uma eventual dragagem do canal de acesso a montante para atender a outros projetos de terminais privados deve ser claramente apresentada para avaliação de viabilidade, sob o risco de comprometimento da competitividade do porto dada a não sustentabilidade econômico-financeira da gestão do canal de acesso. PROPOSIÇÃO: Item 11. Anexo 1: incluir valores específicos relacionados aos custos gastos na gestão do acesso hidroviário e demonstrar que essa atividade é financeiramente autossustentável utilizando, se for o caso, mecanismos de redução do valor de outorga e/ou utilização da conta garantia. | Acerca de uma eventual dragagem do canal de acesso à montante do Porto de Itajaí, importante destacar que a formulação de política pública para o setor portuário é atribuição do Poder Concedente, e a inclusão de obrigações específicas no âmbito da concessão está vinculada à avaliação de viabilidade técnica econômica e ambiental. |

| | | | | |
|-----|---|------------------|---|---|
| 341 | Estudo Itajai - Seção F - Ambiental | todo o documento | Pelo fato da competir à União explorar diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os portos marítimos, ela está dispensada seguir normas de direito público que visem evitar a prática de ato lesivo ao patrimônio público, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural? Monopólio do Rio: As minutas do Edital e do Contrato e seus anexos nada falam quanto ao planejamento, execução, fiscalização, controle de serviço público e transportes coletivos de passageiros presentes e futuros no leito do RIO ITAJAÍ-ACÚ, que é trafegável até o município de Blumenau, e percorre 13 municípios catarinenses. Seria ou não importante existir previsão e ou definição a esse respeito? Principalmente se considerarmos que a EMPRESA PRIVADA que vencer o leilão, receberá a delegação-atribuição de realizar a gestão de um ativo que contém um MONOPÓLIO NATURAL, o acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Itajai, e assumirá a exploração do Porto Público de Itajai. O artigo 20, inciso III da CF/88, dispõe que são bens da União os lagos, rios e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um Estado, sirvam de limites com outros países, ou se estendam a território estrangeiro ou dele provenham, bem como os terrenos marginais e as praias fluviais. De acordo com o artigo 26, inciso I, da CF/88, assim como o artigo 12, da CESC, incluem-se entre os bens do Estado de Santa Catarina as águas superficiais ou subterrâneas, fluentes, emergentes e em depósito, ressalvadas, neste caso, na forma da lei, as decorrentes de obras da União. Da análise desses dispositivos e considerando que o RIO ITAJAÍ-ACÚ banha somente o estado de Santa Catarina, conclui-se que ele faz parte dos bens do Estado, cabendo ao Estado explorar diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte aquaviário intermunicipais. O Projeto contém prévia manifestação do Conselho de Defesa Nacional, a quem compete opinar sobre as condições de utilização relacionadas com a preservação e a exploração dos recursos naturais de qualquer tipo? (artigo 91, inciso III, da CF/88). Não se verificou estudo prévio, planejamento ou demonstração de que os investimentos propostos, com realização de obras e serviços guardam compatibilidade com a infraestrutura viária e o Plano de Mobilidade Urbana de Itajai, PlanMob - Itajai, para atender necessidades atuais e futuras. Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000; Lei Complementar nº 94, de 22 de dezembro de 2006 - Plano Diretor de Gestão e Desenvolvimento Territorial de Itajai; Lei nº 6808, de 06 de novembro de 2017 - que institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Itajai; A cidade-Porto Itajai tem: ? patrimônio cultural brasileiro, composto de bens de natureza material e imaterial; ? conjuntos urbanos de valor histórico, paisagístico, artístico, ecológico e científico. E compete ao poder público, com a colaboração da comunidade, promover e proteger esse patrimônio por meio das diversas formas de acautelamento e preservação. Lei Complementar nº 94, de 22 de dezembro de 2006 art. 24, I, §1º, art. 30, incisos I e II, Artigo 182, § 1º, Art. 200, inciso VIII, artigo 225, da CRFB/88; artigo 37 do Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001; Lei Orgânica do Município de Itajai. Quanto à implantação de um NOVO PÍER TURÍSTICO, não há demonstração de processo de planejamento com prévia definição de objetivos determinados em função da realidade local, a preparação dos meios para atingi-los, o controle de sua aplicação e avaliação dos resultados obtidos, inclusive com prévia realização do Estudo de impacto de vizinhança. É impossível pensar no planejamento urbano, principalmente na mobilidade urbana e na própria expansão portuária, sem considerar, em primeiro lugar, a LOCALIZAÇÃO DO PRÓPRIO PORTO DE ITAJAÍ e suas possibilidades de expansão. O Porto de Itajai não é um porto marítimo, mas um porto fluvial, situado à margem direita na Foz do Rio Itajai-Açu. Por isso, temos à jussante e à montante, muitas outras atividades que se conjugam ou que são concorrentes no uso da hidrovia, destacando mais uma vez a importância de uma Autoridade Portuária Pública para administrar, regular, controlar, fiscalizar estes interesses múltiplos. | A Constituição Federal de 1988 define como competência da União a exploração de portos marítimos, fluviais e lacustres. A Lei de Portos, Lei 12.815/2013, prescreve que a administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado. A proposta ora submetida à audiência pública encontra viabilidade jurídica diretamente no Decreto 8.033/2013, pois busca justamente a concessão das competências legais da autoridade portuária. Não há ato lesivo ao patrimônio público, não há ato lesivo à moralidade administrativa, tampouco se configura dano ao meio ambiente ou ao patrimônio histórico e cultural. A exploração dos serviços mediante concessão não exime o futuro concessionário de responsabilidades em relação ao patrimônio histórico, paisagístico, artístico, ecológico e científico. Ele se submete a toda regulação da legislação vigente, seja ela municipal, estadual ou federal, inclusive, no que tange a proteção e preservação dos patrimônios históricos, culturais e ambientais, subordinando-se aos ritos do licenciamento ambiental que tem função de compatibilizar a atividade utilizadora de recursos naturais com um meio ambiente ecologicamente equilibrado. Em relação ao planejamento e mobilidade urbana, será previsto na nova versão do EVTEA o Estudo de Impacto de Vizinhança, em conformidade com a Lei Complementar 94/2006 que instituiu o Plano Diretor de Gestão e Desenvolvimento Territorial de Itajai (art. 138). |
| 342 | Estudo Itajai - Seção F - Ambiental | todo o documento | O Estudo de Ambiental afirma inexistirem passivos ambientais atualmente declarados na área do Porto. Contudo, relatórios mencionados nos Estudos Ambientais mencionam a existência de vazamentos e outros problemas relacionados à temática ambiental, e, por conseguinte, conclui-se que a área é potencialmente contaminada. Os riscos à Concessionária oriundos desta inconsistência nos documentos de modelagem deverão ser alocados ao Poder Concedente. | Agradecemos a contribuição. Informamos que, conforme item 5 da seção F-Ambiental (Avaliação dos Potenciais Passivos Ambientais), "caso permaneça a regra que tem sido adotada nos editais do Programa de Arrendamentos também para o Programa de Concessões Portuárias, serão de responsabilidade do Poder Público Concedente os novos passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, desde que identificados pela nova concessionária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção." |
| 343 | Estudo Itajai - Seção F - Ambiental | todo o documento | Inexistência de análise da presença de possíveis áreas protegidas e de restrição ambiental. Resumo: à EC O estudo submetido à consulta/audiência pública não apresenta análise de sobreposição ou proximidade da infraestrutura atual e das melhorias previstas no contrato de concessão do porto com Unidades de Conservação (UCs) em suas diferentes tipologias e suas zonas de amortecimento, trazendo insegurança jurídica ao projeto. Argumentação: A falta de análises relacionadas à existência de Unidades de Conservação (UC) implicou na previsão de instalação do futuro terminal de passageiros em uma área de UC de administração municipal, a Área de Proteção Ambiental (APA) Saco da Fazenda. A interferência de possíveis empreendimentos em áreas de UCs implicará no envolvimento do órgão gestor no processo licitatório que envolva elaboração de EIA/RIMA, sendo este convidado a dar anuência ao processo, podendo atuar nos limites instituídos pela Resolução Conama nº 428, de 17 de dezembro de 2010. Sugestões: (i) Inserir análise de restrições ambientais e áreas de sensibilidade ambiental no contexto dos estudos ambientais. (ii) Propõe-se que seja uma das obrigações da concessionária a realização de estudo locacional para o novo terminal de cruzeiros, considerando-se fundamentalmente aspectos socioambientais inerentes à região do Porto de Itajai. | Agradecemos a contribuição. Informamos que a posição do terminal de passageiros está sendo reavaliada como resultados das sugestões obtidas em audiência pública. Caso seja necessária a realização de alterações, estas serão inseridas no Estudo. Cabe ressaltar que APA é uma unidade de conservação de uso sustentável e não restringe a implantação e a operação do terminal de passageiros de Itajai. A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajai, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. |
| 344 | Estudo Itajai - Seção F - Ambiental | todo o documento | Inexistência de análise de compatibilidade entre o empreendimento e o zoneamento municipal. Resumo: O estudo submetido à consulta/audiência pública não apresenta análise de compatibilidade da infraestrutura prevista para implementação do novo terminal de passageiros com o zoneamento previsto no Plano Diretor de Itajai, o que pode influenciar diretamente no processo de licenciamento ambiental da atividade. Argumentação: No caso específico do terminal de cruzeiros, os usos permitidos na área não são compatíveis com a infraestrutura proposta, o que demandará a manifestação do poder público municipal no processo de licenciamento ambiental em termos do uso e ocupação do solo, conforme prevê a Resolução CONSEMA nº 98/2017 e Resolução CONAMA nº 237/1997, o que pode representar um risco não mapeado para o concessionário. Sugestões: - Inserir análise de zoneamento e uso do solo no contexto dos estudos ambientais. - Propõe-se a reavaliação da localização do novo terminal de cruzeiros, considerando-se fundamentalmente aspectos socioambientais inerentes à região do Porto de Itajai. | A atual posição do terminal de passageiros gera interferência na soleira projetada do acesso aquaviário e dificulta manobras com navios de grande porte. Em face das contribuições de audiência pública, obrigações referentes ao terminal de passageiros serão objeto de nova avaliação, e a proposta definitiva será apresentada publicada junto à versão revisada do estudo. Para tanto, a proposta locacional da prefeitura de Itajai, junto ao Centro Comercial Portuário (CCP), será avaliada à luz de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental. Eventuais intervenções correlatas também serão devidamente discriminadas na documentação pertinente e o arranjo institucional incluído na matriz de responsabilidade contratual. |
| 345 | NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL | todo o documento | NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL 4.69. Os itens que serão detalhados nesta Nota Técnica referente ao Capex estão na seguinte estrutura: (...)III. Estruturas Retroportuárias (...) b. Aquisição da área da Valeport; A proprietária do imóvel denominado AREA VALEPORT traz a seguinte contribuição: Laudo Pericial concluído em 15/08/2020, sob responsabilidade de Arend Engenharia de Avaliações Ltda., Responsável Técnico, Engenheiro Civil José Fernandes Arend, com fundamento na NBR 14653-4 (Avaliação de Bens - Parte 4: Empreendimentos), determina como valor econômico a importância de R\$ 94.934.000,00. O Laudo se enquadra no grau de fundamentação I, ART 25 2020 7458967-6. Cópia integral do Laudo e seus anexos estão à disposição. O valor apresentando no Material da Consulta 05/2022 - Porto de Itajai, como se a área de 14.557,37m2, pudesse ser adquirida pelo valor de R\$ 22.307.520,45, não é cabível, sendo inferior em mais de 425% do valor real de mercado em agosto/2020. Nos últimos 20 meses os imóveis valorizaram sobremaneira, sendo recomendável inclusive, em caso de dúvida, avaliação atualizada. Sendo assim, se recomenda a verificação do infimo valor incluído como sendo o necessário para a aquisição da área em questão. Requer também seja disponibilizada à proprietária, cópia do Laudo de Avaliação do referido imóvel, que tenha sido elaborada de acordo com as normas técnicas da ABNT, sob pena de sua ilegitimidade. Se reserva o direito de provar o que ora informa, por todos os meios de direito admitidos, principalmente com fundamento nos artigos 335 e seguintes do Código de Processo Civil, artigo 20 do Decreto-Lei nº 3.365/1941 e, artigo 5º, inciso XXIV e artigo 182, §3º, da Constituição Federal. | Agradecemos a contribuição e informamos que a avaliação do imóvel está descrita no documento "NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL" disponibilizado no sítio da ANTAQ. A metodologia adotada foi a de valor de mercado considerando os seguintes aspectos: Valor do terreno: valor médio obtido das avaliações dos terrenos com características similares; Edificações: adotado valor do CUB/SC referente a fevereiro de 2021 para galpões industriais (CUB SC 02/2021); Para edificações adotou-se depreciação conforme referência "F" do "Quadro 1 – Estado de Conservação – Ecj" da publicação "VALORES DE EDIFICAÇÕES DE IMÓVEIS URBANOS", do IBAPE-SP. Para visualização da tabela favor consultar a Nota Técnica referenciada. A avaliação de imóveis foi feita com base em valores de terrenos similares. A estimativa foi baseada em valores reais das avaliações realizadas pelo próprio porto e fornecidas pela SPI. De forma complementar, foi realizada pesquisa, na data base do estudo de terrenos da região, o que demonstrou que os valores estavam coerentes com o que foi considerado. Referente a valorização recente dos imóveis, informamos que a equipe técnica, mediante a contribuição realizada, irá realizar atualização da data-base para o ano de 2022. A atualização será publicada pós-audiência e a memória de cálculo será disponibilizada na Nota Técnica do estudo. |
| 346 | NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL | todo o documento | NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (...) 4.114. Referente ao item Aquisição da área da Valeport o subsídio utilizado também foi à composição de custo elaborada pelo consórcio. R\$ 22.307.520,45 Tabela 22: Composição do item aquisição da área Valeport Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind. 4.115. A metodologia adotada foi a de valor de mercado considerando terreno (R\$ 1408,86/m²), edificações (R\$ 1.075,43 x 775m²) e pavimentação (R\$ 70,00/m² x 13.782,37m²), depreciado conforme referência F. 4.116. A área do terreno é de 14.557,37 m² conforme indicado na tabela e a metodologia de cálculo é a mesma aplicada para aquisição do terreno Braskarne. Não se aplicou valores de BDI. A proprietária do imóvel denominado AREA VALEPORT traz a seguinte contribuição: Laudo Pericial concluído em 15/08/2020, sob responsabilidade de Arend Engenharia de Avaliações Ltda., Responsável Técnico, Engenheiro Civil José Fernandes Arend, com fundamento na NBR 14653-4 (Avaliação de Bens - Parte 4: Empreendimentos), determina como valor econômico a importância de R\$ 94.934.000,00. O Laudo se enquadra no grau de fundamentação I, ART 25 2020 7458967-6. Cópia integral do Laudo e seus anexos estão à disposição. O valor apresentando no Material da Consulta 05/2022 - Porto de Itajai, como se a área de 14.557,37m2, pudesse ser adquirida pelo valor de R\$ 22.307.520,45, não é cabível, sendo inferior em mais de 425% do valor real de mercado em agosto/2020. Nos últimos 20 meses os imóveis valorizaram sobremaneira, sendo recomendável inclusive, em caso de dúvida, avaliação atualizada. Sendo assim, se recomenda a verificação do infimo valor incluído como sendo o necessário para a aquisição da área em questão. Requer também seja disponibilizada à proprietária, cópia do Laudo de Avaliação do referido imóvel, que tenha sido elaborada de acordo com as normas técnicas da ABNT, sob pena de sua ilegitimidade. Se reserva o direito de provar o que ora informa, por todos os meios de direito admitidos, principalmente com fundamento nos artigos 335 e seguintes do Código de Processo Civil, artigo 20 do Decreto-Lei nº 3.365/1941 e, artigo 5º, inciso XXIV e artigo 182, §3º, da Constituição Federal. | Agradecemos a contribuição e informamos que a avaliação do imóvel está descrita no documento "NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL" disponibilizado no sítio da ANTAQ. A metodologia adotada foi a de valor de mercado considerando os seguintes aspectos: Valor do terreno: valor médio obtido das avaliações dos terrenos com características similares; Edificações: adotado valor do CUB/SC referente a fevereiro de 2021 para galpões industriais (CUB SC 02/2021); Para edificações adotou-se depreciação conforme referência "F" do "Quadro 1 – Estado de Conservação – Ecj" da publicação "VALORES DE EDIFICAÇÕES DE IMÓVEIS URBANOS", do IBAPE-SP. Para visualização da tabela favor consultar a Nota Técnica referenciada. A avaliação de imóveis foi feita com base em valores de terrenos similares. A estimativa foi baseada em valores reais das avaliações realizadas pelo próprio porto e fornecidas pela SPI. De forma complementar, foi realizada pesquisa, na data base do estudo de terrenos da região, o que demonstrou que os valores estavam coerentes com o que foi considerado. Referente a valorização recente dos imóveis, informamos que a equipe técnica, mediante a contribuição realizada, irá realizar atualização da data-base para o ano de 2022. A atualização será publicada pós-audiência e a memória de cálculo será disponibilizada na Nota Técnica do estudo. |
| 347 | NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL | todo o documento | NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (...) 4.145. Para de>nção do quan>ta>vo de área de intervenção (163.296 m²) foi utilizado como subsídio área total a ser concedida, excluindo as áreas da Braskarne, faixa de cais, Valeport, etapas D, E e F, pois estas áreas deduzidas serão estruturadas nos itens anteriores, adequações. A proprietária do imóvel denominado AREA VALEPORT traz a seguinte contribuição: Laudo Pericial concluído em 15/08/2020, sob responsabilidade de Arend Engenharia de Avaliações Ltda., Responsável Técnico, Engenheiro Civil José Fernandes Arend, com fundamento na NBR 14653-4 (Avaliação de Bens - Parte 4: Empreendimentos), determina como valor econômico a importância de R\$ 94.934.000,00. O Laudo se enquadra no grau de fundamentação I, ART 25 2020 7458967-6. Cópia integral do Laudo e seus anexos estão à disposição. O valor apresentando no Material da Consulta 05/2022 - Porto de Itajai, como se a área de 14.557,37m2, pudesse ser adquirida pelo valor de R\$ 22.307.520,45, não é cabível, sendo inferior em mais de 425% do valor real de mercado em agosto/2020. Nos últimos 20 meses os imóveis valorizaram sobremaneira, sendo recomendável inclusive, em caso de dúvida, avaliação atualizada. Sendo assim, se recomenda a verificação do infimo valor incluído como sendo o necessário para a aquisição da área em questão. Requer também seja disponibilizada à proprietária, cópia do Laudo de Avaliação do referido imóvel, que tenha sido elaborada de acordo com as normas técnicas da ABNT, sob pena de sua ilegitimidade. Se reserva o direito de provar o que ora informa, por todos os meios de direito admitidos, principalmente com fundamento nos artigos 335 e seguintes do Código de Processo Civil, artigo 20 do Decreto-Lei nº 3.365/1941 e, artigo 5º, inciso XXIV e artigo 182, §3º, da Constituição Federal. | Agradecemos a contribuição e informamos que a avaliação do imóvel está descrita no documento "NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL" disponibilizado no sítio da ANTAQ. A metodologia adotada foi a de valor de mercado considerando os seguintes aspectos: Valor do terreno: valor médio obtido das avaliações dos terrenos com características similares; Edificações: adotado valor do CUB/SC referente a fevereiro de 2021 para galpões industriais (CUB SC 02/2021); Para edificações adotou-se depreciação conforme referência "F" do "Quadro 1 – Estado de Conservação – Ecj" da publicação "VALORES DE EDIFICAÇÕES DE IMÓVEIS URBANOS", do IBAPE-SP. Para visualização da tabela favor consultar a Nota Técnica referenciada. A avaliação de imóveis foi feita com base em valores de terrenos similares. A estimativa foi baseada em valores reais das avaliações realizadas pelo próprio porto e fornecidas pela SPI. De forma complementar, foi realizada pesquisa, na data base do estudo de terrenos da região, o que demonstrou que os valores estavam coerentes com o que foi considerado. Referente a valorização recente dos imóveis, informamos que a equipe técnica, mediante a contribuição realizada, irá realizar atualização da data-base para o ano de 2022. A atualização será publicada pós-audiência e a memória de cálculo será disponibilizada na Nota Técnica do estudo. |
| 348 | NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL | todo o documento | 1/2 O Município de Itajai compreende ser muito importante que a minuta do Edital de Licitação e seus anexos, seja acrescida de previsão e maiores detalhes quanto às seguintes necessidades, entre outras, requeridas anteriormente pela municipalidade e que serão reiteradas em registros que formalizemos nos meios disponíveis: 1. Necessidade de Dragagem à montante do Rio Itajai-Açu, até a BR-101, para fomentar a atividades dos TUP's existentes e ou que vieram a se instalar; 2. Transferência de imóveis representados por áreas não operacionais e que tenham natural vocação turística para o Município, que somadas aos espaços litorâneos que estão sob a Gestão Municipal, poderão viabilizar Projeto Turístico com melhores condições para se planejar e potencializar o desenvolvimento econômico local pelo TURISMO, inclusive com a atividade de transporte de passageiros, ensejando uma melhoria continuada, orientada para o uso racional e a qualificação ambiental e urbanística desses territórios, sobretudo das praias marítimas urbanas, inclusive bens de uso comum com exploração econômica; 3. Revisão com antecipação de prazo para realização e conclusão, da Segunda fase da obra da nova bacia de evolução e canal de acesso ao Complexo Portuário do Rio Itajai-Açu - Obra prioritária para o recebimento de navios maiores de 366m de LOA no 2º maior complexo portuário de contêineres do país. Obra prioritária para o recebimento de navios maiores de 366m de LOA no 2º maior complexo portuário do país na movimentação de contêineres. 4. Necessidade de fomentar a atividade econômica portuária no Porto de Itajai com valorização do trabalho humano e da livre iniciativa aliados em sinergia e equilíbrio entre si, para assegurar a todos existências dignas, conforme os ditames da justiça social, como preconiza nossa Constituição Federal. | Agradecemos a contribuição e esclarecemos o modelo de desestatização do Porto de Itajai ora submetido à audiência pública demonstra clara aderência às diretrizes de política pública setorial e respeita as particularidades desse porto. Ao mesmo tempo em que busca uma cidade próspera pelas próximas décadas, o arranjo institucional proposto melhora as condições operacionais, aumenta a competitividade e capacidade do porto, atrai investimentos e amplia a transparência. A formulação de política pública para o setor portuário é atribuição do Poder Concedente, e a inclusão de obrigações específicas no âmbito da concessão está vinculada à avaliação de viabilidade técnica econômica e ambiental. |

| | | | | |
|-----|---|------------------|--|--|
| 349 | NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL | todo o documento | 2/2 Neste processo de concessão normal com privatização da autoridade portuária do porto de Itajaí, estão decidindo o destino desse importante Porto Público brasileiro pelos próximos 70 anos, quase um século. O Município de Itajaí é o principal interessado no sucesso permanente e crescente do nosso Porto, na sua ampliação e modernização, em infraestrutura e superestrutura, pois é deste complexo que advém a principal riqueza da nossa cidade. A autoridade portuária pública de Itajaí é um case de sucesso nacional e internacional, fruto de árduo trabalho traduzidos em Missão, Visão e Valores, fixadas na Resolução nº 019, de 20/11/2020, a saber: Missão da Autoridade Portuária de Itajaí: Assegurar as condições operacionais e garantir a infraestrutura terrestre e aquaviária de forma sustentável para a comunidade portuária, contribuindo para o crescimento econômico do estado de Santa Catarina. Visão: Tornar-se a Autoridade Portuária referência no Brasil em qualidade e sustentabilidade. Valores: Transparência e isonomia com as partes interessadas; Fortalecimento da relação Porto-Cidade; Comprometimento com a segurança e sustentabilidade; Valorização de pessoas. É preciso que sejam consideradas as particularidades da cidade-Porto de Itajaí, que provou até aqui ser uma competente Autoridade Portuária Pública e que quer contribuir com toda a sua experiência para continuar executando esta relevante missão em parceria com o próximo investidor que assumirá as atividades operacionais do Porto. Estas considerações constituem iniciativa de relevante interesse público, com objetivo de contribuir para preservação do bom convívio porto-cidade e, não objetiva prejudicar os procedimentos vindouros, todavia, demanda análise prévia e fundada deliberação antes de se prosseguir com a licitação pública. O que propomos é o melhor para Itajaí e é excelente para o Brasil!! | Agradecemos a contribuição e esclarecemos o modelo de desestatização do Porto de Itajaí ora submetido à audiência pública demonstra clara aderência às diretrizes de política pública setorial e respeita as particularidades desse porto. Ao mesmo tempo em que busca uma cidade próspera pelas próximas décadas, o arranjo institucional proposto melhora as condições operacionais, aumenta a competitividade e capacidade do porto, atrai investimentos e amplia a transparência. A formulação de política pública para o setor portuário é atribuição do Poder Concedente, e a inclusão de obrigações específicas no âmbito da concessão está vinculada à avaliação de viabilidade técnica econômica e ambiental. |
| 350 | NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL | todo o documento | 1/2 As presentes contribuições serão apresentadas em face da minuta de Edital, minuta contrato & estudos instrutórios disponibilizados pela AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 05/2022-ANTAQ - PORTO DE ITAJAÍ/SC. Pois bem. O Complexo Portuário de Itajaí movimenta mais de 70% da corrente de comércio de Santa Catarina (US\$ 16 bilhões), quase 5% do total Nacional, e possui a maior capacidade de infraestrutura para cargas refrigeradas. Esse Complexo é composto por várias estruturas, dentre elas o Porto Público de Itajaí, 06 (seis) Terminais de Uso Privado, 04 (quatro) CLIAS-Estações de Interiores e 500 (quinhentas) empresas de logística. Essas infraestruturas implantadas para o comércio exterior e cabotagem permitiram ao Complexo Portuário ser, desde 2003, o segundo em movimentação de cargas conteneurizadas, atrás apenas do Porto de Santos. Em 2020 registrou-se um crescimento de 12%, ultrapassando 1,3 milhão de TEU movimentados (Fonte: Antaq). Do ponto de vista regional, a atividade portuária proporcionou o crescimento do PIB dos municípios de Itajaí e de Navegantes em mais de 50%, sendo responsável, por mais 30% de todos os empregos formais das regiões geoeconômicas de Santa Catarina. A arrecadação fiscal federal em Itajaí, nos últimos 23 anos, superou os R\$ 120 bilhões. Por outro lado, especificamente para o Porto de Itajaí, o Governo Federal investiu, neste mesmo período, R\$ 0,5543 bilhão (33,22% do total investido), enquanto a Autoridade Portuária investiu R\$ 0,53 bilhão e o Município de Itajaí R\$ 0,0435 bilhão (34,22% do total). Diante desse cenário, 34 (trinta e quatro) entidades de Santa Catarina estão mobilizadas em defesa da manutenção da Autoridade Portuária Municipal, razão por que, nesse expediente, a Superintendência do Porto de Itajaí e o Município de Itajaí pugnam pela revisão da modelagem de Concessão inclusive das funções de Administração do Porto apresentada pelos órgãos técnicos que trabalharam na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 05/2022. Da desnecessária Concessão da Administração do Porto Visando defender o interesse público regional, a Superintendência do Porto de Itajaí contratou o Centro de Excelência da UNIVALI, referência em pesquisas na área logística portuária e marítima, para que especialistas apresentassem uma Análise Técnica (FUNDAÇÃO DA UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ - VICE-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO E INOVAÇÃO - ESCRITÓRIO DE PROJETOS. POR UM PORTO DE ITAJAÍ AUTÔNOMO E UMA AUTORIDADE PORTUÁRIA PÚBLICA. EQUIPE TÉCNICA: Coordenação dos Trabalhos Prof. Dr. Osvaldo Agripino de Castro Junior - agripino@univali.br) sobre a hipótese de Desestatização do Porto de Itajaí no Fórum. Nesse sentido, os experts em resposta ao questionamento relativo à iniciativa do governo federal de conceder inclusive à gestão de um porto público assim responderam: Quantas e quais são as experiências mundiais semelhantes a essa, de privatização da função de gestão de um porto público? O modelo que está sendo proposto é inspirado no chamado modelo australiano ; uma rara exceção que não foi bem-sucedida, conforme adiante demonstrado, com críticas de armadores, usuários, parlamento e autoridade antitruste da Austrália. O modelo predominante no mundo, como se sabe, é o chamado Landlord Port . Ele foi concebido há 8 séculos; antes, mesmo, do estabelecimento de estados nacionais: â€œ O Porto de Hamburgo, berço do Landlordismo no Século XIII, já existia quando a Alemanha foi constituída como tal; â€œ O Porto de Genova, de onde partiu Colombo, também é anterior à institucionalização da atual Itália. [...] não há evidências de modelos exitosos de transferência das funções estatais de uma Autoridade Portuária municipal para uma concessionária privada no direito comparado, especialmente quando a Autoridade Portuária tem uma história de sucesso, como é a do Porto Organizado de Itajaí, uma das poucas exceções no contexto de Autoridades Portuárias brasileiras. O relatório Governança Portuária , elaborado a partir de pesquisa periódica da European Sea Port Organization - ESPO, explica o modelo e indica tendências europeias atuais e para o futuro próximo. Desde então, esse modelo vem sendo desenvolvido com contribuições de distintas culturas, sistemas econômicos e regimes políticos. E hoje é o modelo dominante não apenas na Europa; mas também na Ásia, Sudeste Asiático, Oriente Médio, África, América Latina e, mesmo, nos EUA. Vejamos: Nos Estados Unidos, país republicano federalista, como o Brasil, e com território semelhante ao Brasil, a descentralização é a regra. Apesar da pressão contrária, a privatização da Autoridade Portuária local ou regional não tem sido efetuada, vez que o modelo de gestão pública local é considerado o mais adequado para a defesa do interesse público, quando se trata de investimentos. | Agradecemos a contribuição e esclarecemos que para a desestatização do Porto de Itajaí foi escolhido o modelo mais vantajoso para a sociedade em geral, tanto para o lado público quanto para o lado privado. Ressalta-se também que a modelagem tentou ao máximo respeitar as particularidades desse porto e garantir uma cidade próspera pelas próximas décadas. |
| 351 | NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL | todo o documento | 2/2 As ponderações ora apresentadas, na esteira do espírito da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, servem para vedar motivações decisórias entendidas como vazias, as quais se utilizam apenas de retórica, ou que se fundam em princípios sem análise prévia dos fatos e os impactos dessa decisão para os envolvidos. É preciso, com base em dados trazidos ao processo decisório, analisar problemas, opções e consequências reais. Afinal, as decisões estatais de qualquer seara produzem efeitos práticos no mundo e não apenas no plano das ideias. (Disponível em: https://www.conjur.com.br/dl/parecer-juristas-rebatem-criticas.pdf) Assim, reiteramos o requerimento de revista da modelagem de Concessão da Administração Portuária apresentada pelos órgãos técnicos que trabalharam na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 05/2022. Das críticas ao modelo de Concessão total apresentado incompatibilidade com o Contexto Brasileiro. Mais uma vez, a Superintendência do Porto de Itajaí, com os Estudos contratados do Centro de Excelência da UNIVALI (referência em pesquisas na área logística portuária e marítima), formula suas contribuições no sentido de adversar a modelagem no que se refere à concessão das funções de Autoridade Portuária. Ora, nesse cenário, mais razões para reiteirar o requerimento de revista da modelagem apresentada pelos órgãos técnicos que trabalharam na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 05/2022, no que se refere às definições relativas à Concessão também da Administração Portuária. Da alternativa proposta pelo Município de Itajaí, SPI e comunidade local Novamente, a Superintendência do Porto de Itajaí, com os Estudos contratados do Centro de Excelência da UNIVALI (referência em pesquisas na área logística portuária e marítima) formula a proposta alternativa. E mais: 11. A SPI tem credenciais para assumir esse papel sozinha? O histórico das transformações pelas quais passou o Porto de Itajaí desde a municipalização, em 1997, mostra que os objetivos estabelecidos foram alcançados. Os desafios que se antepuseram foram superados. E que o Complexo Portuário é visivelmente distinto daquele de 24 anos atrás; algo conhecido e reconhecido nacional e, até, internacionalmente. Na condução desse processo de contínuo desenvolvimento esteve a SPI; uma autarquia municipal. A SPI foi capaz de conduzir essa transformação até agora; deixa de sê-lo doravante? O que leva a crer que uma empresa privada, escolhida em leilão, seria mais competente que a SPI? Por que fazer uma aposta no escuro em relação ao futuro do Porto e da região? Essas respostas precisam ser dadas e discutidas publicamente, antes de qualquer passo doravante. De qualquer forma, vale lembrar, o que está sendo cogitado pela Prefeitura de Itajaí não é uma SPI tal qual existe hoje, e sim um projeto de reestruturação e de reorganização, fruto dos trabalhos desenvolvidos pelo Fórum recém-criado. Ao contrário do que poderá ocorrer com a centralização ou para a transferência de funções de Estado para uma Autoridade Portuária privada, a manutenção do atual convênio está em sintonia com as diretrizes da Lei nº 9.277/1996 (descentralização para o Município) e da Lei nº 12.815/2013. Por fim, conclui-se que não se trata de gerir uma única instalação portuária. Ainda, insta mencionar as conclusões dos Estudos contratados do Centro de Excelência da UNIVALI: Passemos aos fundamentos jurídicos da requisição de revisão da modelagem apresentada pelos órgãos técnicos que trabalharam na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 05/2022, no que se refere às definições relativas à Concessão também da Autoridade Portuária: Dessa forma, as ponderações ora apresentadas, na esteira do espírito da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, servem para vedar motivações decisórias entendidas como vazias, as quais se utilizam apenas de retórica, ou que se fundam em princípios sem análise prévia dos fatos e os impactos dessa decisão para os envolvidos. É preciso, com base em dados trazidos ao processo decisório, analisar problemas, opções e consequências reais. Afinal, as decisões estatais de qualquer seara produzem efeitos práticos no mundo e não apenas no plano das ideias. (Disponível em: https://www.conjur.com.br/dl/parecer-juristas-rebatem-criticas.pdf) Assim, reiteramos as razões jurídicas supra para fundamentar o requerimento de revisão da modelagem apresentada pelos órgãos técnicos que trabalharam na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 05/2022. | Agradecemos a contribuição e esclarecemos que para a desestatização do Porto de Itajaí foi escolhido o modelo mais vantajoso para a sociedade em geral, tanto para o lado público quanto para o lado privado. Ressalta-se também que a modelagem tentou ao máximo respeitar as particularidades desse porto e garantir uma cidade próspera pelas próximas décadas. |
| 352 | NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL | todo o documento | Diante dos registros ora formalizados, requeremos a inclusão destes no processo administrativo da Audiência Pública N. 05/2022, ao mesmo tempo em que se reserva o direito de complementar sugestões e críticas aqui não elencadas, como também o direito de provar o que ora informa, por todos os meios de direito admitidos. Att. | Sem sugestão. Informação incompleta no pedido. |
| 353 | NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL | todo o documento | Do item 3.1 da Nota Técnica nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/SPL-EPL constou que a minuta do Contrato de Concessão e Edital relacionadas à Licitação do Porto de Itajaí tiveram como base os documentos jurídicos desenvolvidos para a concessão da CODESA: 3.1 No que tange a elaboração dos documentos jurídicos, é importante salientar que uma das premissas da estruturação da concessão do Porto Organizado de Itajaí é a busca por uma aproximação do modelo para com as demais iniciativas do Governo Federal para o setor portuário. Assim, procurou-se, na medida do possível, aproximar os conceitos e a estrutura do edital e do contrato ao que já vem sendo desenvolvido no setor. Nesse sentido, as presentes minutas tiveram como base de elaboração dos documentos jurídicos desenvolvidos para a concessão da CODESA. Sugere-se indicar quais foram os documentos jurídicos em questão, bem como sua disponibilização para o público. | Agradecemos a contribuição e informamos que todos os documentos jurídicos foram de alguma forma utilizados para a elaboração dos documentos de Itajaí. Todos os documentos da CODESA encontram-se disponíveis no sítio eletrônico do BNDES. |

| | | | | |
|-----|---|------------------|--|---|
| 354 | NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL | todo o documento | <p>A elaboração do edital da licitação em comento foi amplamente fundamentada nas conclusões do CADE no âmbito do Ato de Concentração nº 08700.002350/2017-81, envolvendo Hamburg Sud e Maersk. Em apertada síntese, a autoridade concorrencial definiu o mercado relevante de serviços de terminais portuários de contêineres - movimentação em três dimensões geográficas: (i) o porto de Santos, individualmente, considerando jurisprudência consolidada do CADE; (ii) os portos do Estado do Ceará (Pecém e Mucuripe) em conjunto, considerando a proximidade entre eles e os dados coletados ao longo do processo; e (iii) no Estado de Santa Catarina, os portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes, sobretudo porque o CADE, a partir de ofícios a diversos agentes econômicos, concluiu que os portos de Paranaguá/Paraná ou outros em Santa Catarina (Imbituba e São Francisco do Sul) não eram alternativas viáveis. Com base nesta segmentação, o CADE concluiu que a operação em questão não gerava riscos de efeitos anticompetitivos, sobretudo porque (i) foram verificados indícios de rivalidade entre os portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes, (ii) os clientes das partes possuem outras opções de serviços de terminais de contêineres (operadores geograficamente próximos têm possibilidade de absorver eventuais desvios de demanda), (iii) não seria provável um aumento de preços, (iv) eventuais desvios de demanda pareciam improváveis e, na hipótese de se concretizarem, não teriam condão de prejudicar a concorrência, e (v) haveria capacidade ociosa capaz de dar aos concorrentes alternativas viáveis de contratação do serviço de movimentação. Diante disso, de acordo com a Nota Técnica nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL: Isso posto, considerando (i) o precedente de análise concorrencial realizada pela autoridade antitruste e (ii) a percepção de alterações pouco substanciais no contexto do mercado relevante entre 2017 e agosto de 2021, à exceção da ampliação de capacidade do porto de Itapoá concluída em 2018, entende-se que o atual ambiente concorrencial preserva as condições da conclusão do CADE emitida no AC entre Maersk e Hamburg-Sud, mesmo na hipótese de uma das empresas do grupo econômico dos armadores atuantes na região, Maersk e MSC, sagrar-se vencedora da licitação objeto da concessão em análise. Dessa forma, para o ambiente competitivo após o leilão, não parece razoável estabelecer critérios de vedação à participação de agentes na licitação. Ocorre que houve uma compreensão equivocada das conclusões e extensão da decisão do CADE, desconsiderando ainda a boa teoria econômica, demais precedentes na indústria portuária exarados pela própria autoridade concorrencial e evoluções no mercado. As conclusões do CADE em um Ato de Concentração realizado há cinco anos devem ser analisadas com cuidado, atualizadas e nunca transpostas diretamente para fundamentar a elaboração de regras de uma licitação desta magnitude. Com efeito: - As conclusões do CADE foram específicas para aquela operação, analisando eventuais efeitos à livre concorrência advindas de um negócio apresentado à autoridade àquela época. - As decisões do CADE não tomam por pressuposto potenciais movimentos futuros de concentração, tendo em vista que, via de regra, tais movimentos devem passar por um novo crivo da autoridade antitruste. - O mercado foi alterado de maneira significativa após a operação. A participação do porto de Itajaí, por exemplo, foi significativamente incrementada, e responde hoje por mais de 20% considerando o mesmo mercado geográfico definido pelo CADE à época (que respondia por algo entre 10 e 20%). Por sua vez, a participação de Itapoá continua em aproximadamente 30%, e a de Navegantes em aproximadamente 50%. Dessa forma, não é correta a afirmação de que teria havido alterações pouco substanciais no contexto do mercado relevante entre 2017 e agosto de 2021, de modo a buscar justificar a aplicação automática do precedente do CADE. Em especial, vale apontar que o contexto do mercado relevante já foi analisado em mais dois atos de concentração desde 2017 pelo CADE: o Ato de Concentração nº 08700.002724/2020-64 e o Ato de Concentração nº 08700.007341/2021-63. A análise do CADE, ademais, consiste apenas na verificação de potenciais efeitos anticompetitivos advindos de uma operação que lhe é apresentada. A presente licitação terá efeitos muito mais amplos e significativos, de modo que cabe uma análise também mais ampla. Mais que isso, a licitação não passará por uma análise prévia da autoridade antitruste</p> | Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez. |
| 355 | NOTA TÉCNICA Nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL | todo o documento | <p>Conforme consta da Nota Técnica 56/2021 (itens 4.2 a 4.10), a EPL concluiu que o ambiente concorrencial do certame preserva as condições da conclusão do CADE emitida no AC entre Maersk e Hamburg-Sud em 2017, mesmo na hipótese de uma das empresas do grupo econômico dos armadores atuantes na região, Maersk e MSC, sagrar-se vencedora da licitação objeto da concessão em análise. Em nossa avaliação, o embasamento da conclusão da EPL não ficou suficientemente claro. Por isso, solicitamos esclarecer as conclusões do estudo concorrencial da EPL no sentido de que o cenário concorrencial ex post não será afetado caso uma das empresas controladoras, controladas e/ou subsidiárias que hoje atuam nos Complexos Portuários de Itajaí e São Francisco do Sul (áreas consideradas como mercado relevante) sejam vencedoras do certame, a ponto de não significar um risco à segurança jurídica do processo de licitação.</p> | Informamos que a análise concorrencial do empreendimento será refeita, em seção específica do EVTEA, utilizando, quando possível, as contribuições de natureza técnica feitas neste processo de consulta pública, de forma a dotar a referida análise de completude e robustez. |