

ID	Documento	Terminal	Item	Contribuição	Respostas
2	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS	O documento contempla diretrizes gerais sobre o processo de leilão, não fazendo menção alguma sobre os aspectos socioambientais relativos à operação do terminal e/ou à implantação das benfeitorias previstas. Favor esclarecer.	As obrigações relativas aos aspectos ambientais estão estabelecidas na minuta de contrato, além disso, a Seção F - ambiental trata exclusivamente dos referidos aspectos, incluindo os custos ambientais.
3	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	2.1. A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura públicas localizadas no Complexo Portuário de Santos, no Estado de São Paulo, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e n	Contestamos a necessidade de tempestividade na licitação do objeto, tendo em vista que a capacidade atualmente instalada para a movimentação de contêineres no Porto de Santos, adicionada dos investimentos em curso permitirão a movimentação de até 6,3 milhões de TEU já no final de 2022. Essa demanda somente seria atingida após o ano de 2030, de acordo com as informações oficiais do PDZ do Porto de Santos, elaborado pelo BNDES em 2020. Sugerimos que o processo tenha andamento apenas após a pacificação das discussões concorrenciais e a consequente correção do edital. Anexamos um artigo publicado pela ABTRA que desenvolve algumas simulações sobre comparação entre a oferta e a demanda da movimentação de contêineres no Porto de Santos.	Agradecemos a contribuição. O estudo de mercado referente a projeção de demanda indica a necessidade de aumento de capacidade aquaviária para movimentação de carga containerizada no Complexo Portuário de Santos. Contudo, informamos que as capacidades dos terminais existentes e fases de implantação do terminal STS10 serão reavaliadas pela equipe técnica.
4	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	2.1.1. A área total do Arrendamento em Santos-SP, cujo código de identificação é STS10, localizada no Complexo Portuário de Santos, possui 601.101 m <sup>2</sup> (seiscentos e um mil, cento e um metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e se	Considerando que o Contrato de Arrendamento da Ecoporto Santos S.A. estará vigente ao menos até junho de 2023, bem como que, além desta área, as demais áreas que integrarão o arrendamento STS10 atualmente estão ocupadas por outras empresas, recomenda-se que o Edital e o Contrato de arrendamento possuam disposições claras sobre os impactos decorrentes de eventual atraso na disponibilização de tais áreas para a futura Arrendatária do terminal STS10, contendo, se for o caso, um escalonamento na disponibilização de tais áreas e respectivas obrigações, ou que seja apresentado cronograma garantindo que a disponibilização da área se dará de uma única vez, de forma a preservar a possibilidade de exploração da área total do arrendamento por todo o período previsto.	A matriz de risco contratual, através da cláusula 13.2.8, aloca o risco de disponibilização de áreas ao Poder Concedente, contendo, inclusive o prazo e as hipóteses que podem ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro.
5	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	2.1.1. A área total do Arrendamento em Santos-SP, cujo código de identificação é STS10, localizada no Complexo Portuário de Santos, possui 601.101 m <sup>2</sup> (seiscentos e um mil, cento e um metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e se	A minuta do Contrato de Arrendamento não dispõe sobre as regras de transição da área do arrendamento para a arrendatária, deixando lacunas relevantes. Neste sentido, recomendamos a elaboração de regras de transição da área pelos atuais ocupantes para a futura arrendatária, em especial, quanto à transferência das licenças atuais.	Agradecemos a contribuição. Foi avaliado que o mecanismo não seria adequado no presente caso. O Plano de Transição Operacional tem sido utilizado nos arrendamentos portuários em casos excepcionais, em que eventual interrupção das operações poderia causar graves danos à economia ou a cadeias logísticas. Tendo em vista que as atividades realizadas pelo atual operador de contêineres da área são pouco expressivas, não se vislumbrou a necessidade de adoção do referido mecanismo.
6	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	2.1.1. A área total do Arrendamento em Santos-SP, cujo código de identificação é STS10, localizada no Complexo Portuário de Santos, possui 601.101 m <sup>2</sup> (seiscentos e um mil, cento e um metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e se	Esclarecer a que se refere o termo "CONFERIR" na cláusula 2.1.1.	Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula será corrigida.

7	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	4.2. A CPLA não prestará esclarecimentos a pedidos:	Nos termos do art. 18, inciso IV da Lei Federal n.º 8.987/1995, aplicável aos arrendamentos portuários por expressa previsão do art. 66 da Lei Federal n.º 12.815/2013, o edital deve conter, especialmente, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas. Percebe-se que o artigo visa a, justamente, proporcionar aos interessados o acesso às informações necessárias à elaboração das suas propostas. Portanto, a ANTAQ divulga as seções dos estudos de viabilidade produzidos pela EPL, bem como as notas técnicas produzidas na parte interna da licitação, como forma de compartilhar as informações e dados levantados pelo poder concedente, no âmbito da avaliação da viabilidade do projeto. Dessa forma, entende-se que eventuais questionamentos sobre o conteúdo dos estudos de viabilidade e/ou notas técnicas devem ser respondidos pela CPLA, quando a resposta for necessária para esclarecer aspectos qualitativos e quantitativos de obrigações contratuais, bem como de investimentos contratuais obrigatórios, cujo conhecimento pelo particular seja necessário para identificar a exata dimensão do investimento a que se obriga. Vale destacar que, no âmbito do Leilão n.º 01/2022 - ANTAQ, envolvendo o STS 11, V. Sas. esclareceram informações referentes aos estudos de viabilidade, exemplificativamente sobre (a) número de linhas no desvio ferroviário, relacionado com investimentos obrigatórios na área comum do Porto Organizado e (b) o trem-tipo a ser considerado para a operação do terminal. Em todo caso, fica claro que eventual esclarecimento apresentado em relação aos documentos técnicos do certame, se apresentado, não irá alterar a condição não vinculante dos estudos de viabilidade (conforme item 7.10 do edital). Dessa forma, propõe-se a seguinte redação: 4.2.A CPLA não prestará esclarecimentos a pedidos: (...) 4.2.3. que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, que não constem expressamente do Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento, salvo quando a resposta ao pedido de esclarecimento for necessária para a adequada compreensão e dimensionamento dos aspectos qualitativos e quantitativos das obrigações assumidas pela Arrendatária, bem como dos investimentos contratuais obrigatórios;	Contribuição indeferida. Os pedidos de esclarecimentos necessariamente são realizados em caso de dúvidas acerca do conteúdo do edital e/ou do contrato.
8	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	4.2. A CPLA não prestará esclarecimentos a pedidos:	De forma contrária à tendência adotada por outras agências reguladoras, a ANTAQ não disponibiliza data-room com os documentos que subsidiaram os estudos de viabilidade ou que são mencionados em tais estudos. A ausência de informações detalhadas é prejudicial à transparência e à correta precificação dos projetos pelos licitantes. Diante disso, solicitamos que a Agência disponibilize data-room virtual com todos os documentos relevantes para o projeto, inclusive cópias dos processos administrativos e judiciais não sigilosos ou relatórios com os principais desdobramentos dos processos, a fim de conferir maior transparência ao projeto.	A documentação relacionada ao certame está disponível na página eletrônica da Antaq.
9	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	4.2.2. que não tenham relação direta com o conteúdo do Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento; e	O edital prevê, na cláusula 4.2.2, que a a CPLA não prestará esclarecimentos a pedidos que não tenham relação direta com o conteúdo do Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento. No entanto, considerando que os estudos são utilizados como subsídio para a elaboração de mencionados instrumentos, o ideal seria que a CPLA prestasse esclarecimentos a respeito de todos os temas e documentos disponibilizados pela ANTAQ e/ou Minfra a respeito do projeto, e não apenas em relação aos temas afetos ao Contrato ou Edital. Com isso em vista, sugerimos o seguinte ajuste: 4.2. A CPLA não prestará esclarecimentos a pedidos: 4.2.2: que não tenham relação direta com o conteúdo do Edital, Minuta do Contrato de Arrendamento e estudos disponibilizados pela ANTAQ e/ou Ministério de Infraestrutura; 4.2.3. que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, que não constem expressamente do Edital, Minuta do Contrato de Arrendamento e estudos disponibilizados pela ANTAQ e/ou Ministério de Infraestrutura;	Contribuição indeferida. Os pedidos de esclarecimentos necessariamente são realizados em caso de dúvidas acerca do conteúdo do edital e/ou do contrato.
10	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	Seção V - Das Visitas Técnicas	Contribuição: Como o projeto STS10 leva em consideração áreas ocupadas por potenciais licitantes, pode-se entender que esses potenciais licitantes possuem informações sobre o empreendimento maiores do que aqueles potenciais licitantes que não tiveram acesso anterior à área. Assim, para construir um cenário onde todos os licitantes possuam a mesma quantidade e qualidade de informações relevantes para formação das propostas, sugerimos que a Agência organize, em adição às visitas técnicas já previstas na seção V do Edital, uma fase de auditoria legal, na qual todos os potenciais licitantes poderão ter acesso a informações relevantes e necessárias para formação das propostas na futura licitação, tais como: (a) licenças ambientais vigentes e situação atual de conformidade dessas, (b) equipamentos que permanecerão na área e as condições de cada um desses, (c) características físicas e geológicas dos terrenos, (d) eventuais passivos que recaem sobre os imóveis, (e) eventuais passivos trabalhistas que possam ser comunicados ao futuro arrendatário, entre outros.	Informa-se que , conforme item 5.1 do edital, os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes, sem prejuízo de outras instruções complementares a serem divulgadas pela CPLA e demais órgãos competentes.
11	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	Seção V - Das Visitas Técnicas	A CPLA permitirá investigações geotécnicas na área objeto de arrendamento?	Informa-se que , conforme item 5.1 do edital, os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes, sem prejuízo de outras instruções complementares a serem divulgadas pela CPLA e demais órgãos competentes.
12	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	7.13. Observadas as regras específicas do presente Edital, os valores previstos no Edital serão reajustados pela aplicação do IPCA - Índice de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Os valores se	Recomenda-se, para fins de clareza e uniformização da informação, que haja expressa referência sobre quais valores serão reajustados (com indicação da respectiva data-base, bem como quais valores previstos no Edital não serão reajustados.	Conforme cláusula 17.4 do edital, a data-base dos valores é setembro de 2021, com exceção do Valor da Outorga e da Garantia de Proposta, que terão como data-base a Data para Recebimento dos Volumes. Informamos, no entanto, que a data-base será atualizada na revisão dos estudos.
13	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	8.4. A recusa em fornecer esclarecimentos e documentos ou em cumprir as exigências solicitadas pela CPLA, nos prazos por ela determinados e de acordo com os termos deste Edital, poderá ensejar a desclassificação da Proponente, com a consequente execução d	O Edital prevê, no dispositivo em comento, a desclassificação da Proponente e consequente execução da Garantia de Proposta na hipótese de recusa na apresentação de esclarecimentos e documentos porventura solicitados ou em cumprir as exigências solicitadas pela Comissão Permanente de Licitação da ANTAQ (CPLA). Nesse sentido, uma vez que tal dispositivo apresenta linguagem concisa e sem detalhamentos suficientes, sugere-se a inclusão de subitem mencionando que a documentação a que se refere o item 8.4 está limitada àquela relacionada às exigências que constam expressamente no Edital, sendo que não se inclui, a este respeito, informações sob sigilo da empresa ou quaisquer outras informações sensíveis da Proponente. Ademais, sugere-se que haja o direito de defesa da Proponente prévio à aplicação de quaisquer penalidades. Assim, propõe-se as seguintes alterações na redação do dispositivo: 8.4.1. Os esclarecimentos, documentos e exigências a que se refere o item anterior correspondem àqueles expressamente contidos no presente Edital, não abrangendo informações confidenciais das empresas. 8.4.2. A penalidade de execução da garantia prevista como hipótese de descumprimento do item 8.4. acima apenas será aplicada após ter sido garantido o direito de ampla defesa e contraditório à Proponente .	Contribuição indeferida. Porém, ressalta-se que eventual solicitação de documentos para a complementação de insuficiências identificadas no curso do processo; e/ou esclarecimento de questões controvertidas, ocorrerá no âmbito do atendimento aos requisitos previstos no edital. No que diz respeito à aplicação de penalidades, será sempre oportunizado o contraditório e a ampla defesa.

14	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	11.5. Caso uma Proponente participe de um Consórcio, ficará ela também impedida de participar isoladamente do Leilão, restrição que compreenderá igualmente suas Controladas, Controladoras, Coligadas e entidades sujeitas ao mesmo controle comum.	Pelo princípio da isonomia, recomenda-se que o Edital preveja que as Controladas, Controladoras, Coligadas e entidades sujeitas ao mesmo controle comum de proponente que participe isoladamente do leilão estão sujeitas à mesma restrição de participação prevista na cláusula 11.5 para o caso de participação por meio de consórcio.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a cláusula, na forma prevista, já abrange a hipótese aventada na contribuição, uma vez que, em havendo controle comum, a proponente será, no mínimo, coligada.
15	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	12.1. Não poderão participar deste Leilão pessoas jurídicas (brasileiras ou estrangeiras), entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio, que:	A concorrência no setor portuário é, a teor das análises realizadas pelos órgãos de controle externo, avaliada sob os pontos de vista intraporto, quando se deve analisar a oferta de serviços no mesmo complexo portuário, e interporto quando diferentes portos competem como alternativas igualmente viáveis. Nesse contexto, a jurisprudência do Tribunal de Contas da União ( TCU ) mostra que é necessária a atuação estatal quando o contexto demonstrar a existência de ambiente concorrencial imperfeito, onde agentes podem demonstrar forte poder de mercado, e a agência reguladora possa vislumbrar dificuldades para coibir abusos e garantir a modicidade tarifária e a concorrência (Acórdão TCU n.º 2931/2021 - Plenário). Nesse contexto, entende-se pela necessidade de uma análise concorrencial mais detida e cuidadosa para o porto de Santos, viabilizando a convergência entre a materialização de política pública de uso racional da infraestrutura portuária e preservação e promoção da concorrência. A uma porque a demanda da movimentação de contêineres não se mostra premente, haja vista a movimentação mínima exigida nos 3 primeiros anos de execução contratual face ao restante, a duas porque há um contrato de arrendamento vigente até junho de 2023, inviabilizando a imediata disponibilidade da área e, a três, em função das discussões perante o CADE sobre o ambiente concorrencial, cujas conclusões, ainda que não condicionem o certame, colocam em risco a segurança jurídica da contratação nesse momento. O Parecer SEI n.º 6237/2022/ME ( Parecer ), elaborado pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e da Competitividade, corrobora essa conclusão ao expressamente apontar os riscos que a realização do Leilão sujeita: Cumpre frisar tão somente que para esta SEAE a concorrência após o leilão é crítica não apenas pelo exposto nos parágrafos precedentes. Diferentemente do fato de que a concorrência no leilão é algo objetivo e verificável de forma imediata com a realização do certame, os incentivos para a concorrência após esse processo não possuem as mesmas características. Problemas concorrenciais após o arrendamento serão verificados ao longo de décadas (a minuta de Contrato de Arrendamento do STS 10 aponta prazo de 25 anos, por exemplo) e serão de muito mais difícil correção por meio de uma intervenção posterior da ANTAQ do CADE ou do Poder Judiciário. Portanto, não se evidencia ambiente concorrencial e regulatório apto nesse momento para a realização da licitação.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
16	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO	Qualificação do Modelo 4 deve ser ajustada para referenciar ao(s) representante(s) credenciado(s), e não ao(s) representante(s) legal(is).	Contribuição indeferida. Devem ser informados os representantes legais da empresa, ou seja, aqueles que detêm competência legal para apresentar garantias em nome da empresa.
17	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO	Recomenda-se que os itens do Modelo 7 sejam ajustados (i.e. há dois itens "a").	Agradecemos a contribuição e informamos que as remissões serão corrigidas.
18	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1. Com exceção das Garantias de Proposta, que devem estar obrigatoriamente em sua forma original na primeira via do Volume 1 descrito no item 20.1.1, todos os demais documentos serão apresentados em sua forma original ou por meio de cópia autenticada,	Para evitar questionamentos das proponentes, recomenda-se que, para fins da apresentação da Garantia de Proposta, haja previsão expressa de que terão o mesmo valor de original ou cópia autenticada os documentos ou certidões obtidos ou assinados eletronicamente e que possuam chancela digital ou outro instrumento virtual de autenticação utilizado por órgãos oficiais.	Sim, o documento será considerado autêntico se passível de verificação da sua autenticidade através dos dados informados para essa finalidade.
19	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2.2. Decorridos 30 (trinta) dias do recebimento da notificação da conclusão da fiscalização referida no item 13.3, a ANTAQ inutilizará os documentos não retirados pelas Proponentes.	A cláusula 13.2.2 do Edital faz referência à cláusula 13.3. No entanto, a cláusula 13.3 não existe e, por tal razão, é necessária correção da referência cruzada.	Agradecemos a contribuição e corrigiremos a referência.
20 21	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10 Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	15.2.1. Mediante instrumento de procuração que comprove poderes para praticar, em nome da Proponente, todos os atos referentes ao Leilão (incluindo os poderes de receber citação, representar a Proponente administrativa e judicialmente, fazer acordos e ren	Recomenda-se a inclusão de referência expressa que, no caso da utilização de assinaturas eletrônicas, fica dispensado o reconhecimento de firma, conforme previsto no item 20.9.1.	Contribuição deferida.

22	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	16.1. A Garantia de Proposta deverá ser aportada no valor mínimo de R\$ 278.708.933,45 (duzentos e setenta e oito milhões, setecentos e oito mil, novecentos e trinta e três reais e quarenta e cinco centavos).	O Edital é expresso ao tratar do reajuste do valor da Garantia de Proposta caso seja necessária a sua renovação (conforme item 16.6). Contudo, não é claro quanto à incidência de reajuste do valor referido no item 16.1 previamente à apresentação da Proposta de Preço e documentos de habilitação. Neste sentido, para fins de clareza e transparência, recomenda-se que seja incluído subitem no item 16 do Edital indicando de forma inequívoca se o valor indicado na cláusula 16.1 será atualizado para fins da apresentação inicial na data de entrega da Proposta de Preço e demais documentos de habilitação.	O valor da garantia de proposta a ser apresentada inicialmente será aquele contido na cláusula 16.1 do edital.
23	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	19.1.3. Apresentar estrutura societária, indicando as participações diretas e indiretas em seu capital até o seu último nível, bem como a exibição dos acordos de sócios ou acionistas ou a declaração de sua inexistência, ressalvada a possibilidade de reque	A cláusula 19.1.3 dispõe que a licitante deverá "Apresentar estrutura societária, indicando as participações diretas e indiretas em seu capital até o seu último nível, bem como a exibição dos acordos de sócios ou acionistas ou a declaração de sua inexistência, ressalvada a possibilidade de requerer, com a devida fundamentação legal, que o acesso a eventual acordo de sócios ou acionistas seja restrito à CPLA". No caso da ausência de acordo de acionistas, a licitante poderá apresentar declaração de inexistência de mencionado acordo. No entanto, considerando que o Edital não possui modelo para mencionada declaração, sugerimos que a cláusula seja ajustada para constar, expressamente, que o modelo a ser adotado poderá ser desenvolvido pela licitante. Nesse sentido, sugerimos o seguinte ajuste à cláusula: 19.1.3. Apresentar estrutura societária, indicando as participações diretas e indiretas em seu capital até o seu último nível, bem como a exibição dos acordos de sócios ou acionistas ou a declaração de sua inexistência, em formato a ser definido pela própria licitante, ressalvada a possibilidade de requerer, com a devida fundamentação legal, que o acesso a eventual acordo de sócios ou acionistas seja restrito à CPLA"	Contribuição deferida.
24	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	19.10.4. Prova de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referentes ao respectivo domicílio da sede da Proponente e com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes, prevalecendo o prazo de v	A cláusula 19.10.4 dispõe que a licitante deverá apresentar "Prova de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referentes ao respectivo domicílio da sede da Proponente e com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes, prevalecendo o prazo de validade nelas atestados. Caso a Proponente não possua inscrição estadual e/ou municipal, deverá apresentar certidão que comprove a situação de não inscrita." No entanto, no caso de de ausência de inscrição estadual e/ou municipal, há órgãos que não emitem certidão para comprovar a situação de não inscrita. Por tal razão, sugerimos que o edital preveja, expressamente, que, nesses casos, deverá ser apresentada declaração da própria licitante: 19.10.4: Prova de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referentes ao respectivo domicílio da sede da Proponente e com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes, prevalecendo o prazo de validade nelas atestados. Caso a Proponente não possua inscrição estadual e/ou municipal, deverá apresentar certidão que comprove a situação de não inscrita e, caso o órgão competente não emita mencionada certidão, deverá ser apresentada declaração da própria licitante.	Contribuição deferida.
25	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	19.12. A documentação relativa à habilitação técnica das Proponentes limitar-se-á à apresentação, pela Proponente, do Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento, constante no item 5.5 e do compromisso de, sob as penas da lei, obter,	Contribuição: 19.12. A documentação relativa à habilitação técnica das Proponentes deverá ser realizada mediante a apresentação, pela Proponente, de: (i) Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento, constante no item 5.5 e do compromisso de, sob as penas da lei, obter, nas hipóteses não dispensadas pela legislação, a pré-qualificação como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado em que está localizado o Arrendamento, ou contratar Operador Portuário pré-qualificado, caso venha a se sagrar vencedora do certame, nos termos dos modelos constantes do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 15 / Modelo 16 / Modelo 19); e (ii) Comprovação da operação pela Proponente ou, no caso de Consórcio, por um dos consorciados, de operação, em pelo menos um dos últimos [â€] anos, de instalação portuária que tenha movimentado e/ou armazenado, naquele ano, no mínimo [â€] de TEU. 19.12.1 A comprovação relativa ao item 19.12.(ii) se dará por meio da apresentação de certidão(ões) e/ou atestado(s) de aptidão, em nome da Proponente ou, no caso de Consórcio, de um dos consorciados, ou de alguma empresa do grupo econômico, emitidos por entidades públicas ou particulares, em papel timbrado do declarante. Justificativa: Apesar da complexidade do projeto, o Edital não prevê critérios de qualificação técnica robustos, que permitam a avaliação técnica individual das proponentes. Nesse sentido, o item 19.12 do Edital prevê que a qualificação técnica, nesse caso, ocorrerá apenas através da apresentação de Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento e do compromisso de obter a pré-qualificação como operadora portuária, ou contratar Operador Portuário pré-qualificado, caso venha a se sagrar vencedora do certame. A previsão de critérios de qualificação técnica robustos é de extrema importância, pois permite verificar se a proponente tem condições técnicas de executar o objeto da licitação, por meio da comprovação de experiência anterior em projetos semelhantes. A previsão de critérios de qualificação técnica detalhados, inclusive, é costume no âmbito federal para contratações de complexidade semelhante à presente, como pode ser verificado através da análise do Edital de Concessão 03/2021, conduzido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres ("ANTT") e o Edital do Leilão 01/2020 da Agência Nacional de Aviação Civil ("ANAC"). Em vista disso, recomendamos que o item 19.12 da minuta de Edital seja complementado para comportar a previsão de critérios de habilitação técnica detalhados, que contenha as capacidades necessárias para a execução do objeto, evitando que interessados sem qualquer experiência no setor portuário participe da licitação e apresente proposta para um projeto tão relevante para a cadeia logística nacional. Os parâmetros de habilitação técnica devem ser avaliados pela ANTAQ e EPL e de forma compatível com a Movimentação Mínima Exigida prevista na minuta do Contrato de Arrendamento.	Agradecemos a contribuição e informamos que o critério de habilitação técnica adotado guarda proporcionalidade para com o objeto do contrato. Ademais, as exigências de habilitação devem ser plenamente justificadas, a fim de não se restringir a participação de interessados desnecessariamente, ampliando a competitividade no leilão. Ao mesmo tempo, a equipe técnica avaliará outras possibilidades, no âmbito da revisão, como o exemplo exposto na contribuição.
26	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	20.1. As Proponentes deverão apresentar, conforme cronograma do item 26.1.1 deste Edital, invólucro único lacrado, contendo em 2 (duas) vias cada, relativas:	Recomenda-se que a redação seja ajustada para deixar inequívoco que deverão ser apresentados dois invólucros por cada proponente, um referente ao 1º Volume e o outro ao 2º Volume, cada qual com duas vias de cada volume. Ademais, deve ser ressaltado que as vias de cada volume não precisam ser separadas em invólucros distintos.	Conforme cláusula 20.1 do edital, o conteúdo dos 1º e 2º volumes devem ser apresentados em invólucro único e lacrado.

27	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	20.4.1. As vias de cada um dos volumes deverão ser encadernadas separadamente, com todas as páginas numeradas sequencialmente, inclusive as páginas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver, independentemente de ser mais de um caderno, da	Recomenda-se que seja acrescentada indicação de que os versos de todas as folhas precisam ser numerados, mesmo quando estiverem em branco.	A cláusula 20.4.1 é clara neste sentido "com todas as páginas numeradas sequencialmente".
28	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	20.4.1. As vias de cada um dos volumes deverão ser encadernadas separadamente, com todas as páginas numeradas sequencialmente, inclusive as páginas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver, independentemente de ser mais de um caderno, da	A cláusula 20.4.1 do Edital prevê que "As vias de cada um dos volumes deverão ser encadernadas separadamente, com todas as páginas numeradas sequencialmente, inclusive as páginas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver, independentemente de ser mais de um caderno, da primeira à última página, de forma que a numeração da última página do último caderno reflita a quantidade de páginas de cada volume, não sendo permitidas emendas, rasuras ou ressalvas, sendo que cada volume deve ter um termo de encerramento indicando o número de páginas". No entanto, a cláusula não menciona que o verso das páginas também deverá ser numerado. Neste sentido, sugerimos a seguinte redação: 20.4.1: "As vias de cada um dos volumes deverão ser encadernadas separadamente, com todas as páginas numeradas sequencialmente, inclusive o verso, as páginas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver, independentemente de ser mais de um caderno, da primeira à última página, de forma que a numeração da última página do último caderno reflita a quantidade de páginas de cada volume, não sendo permitidas emendas, rasuras ou ressalvas, sendo que cada volume deve ter um termo de encerramento indicando o número de páginas"	A cláusula 20.4.1 é clara neste sentido "com todas as páginas numeradas sequencialmente".
29	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	20.5. Cada um dos volumes, além das vias físicas, será apresentado em meio eletrônico, por meio de pen drive sem restrição de acesso ou proteção de conteúdo, com teor idêntico ao das 2 (duas) vias apresentadas em meio físico, em um único arquivo ou em arq	Recomenda-se que a redação seja ajustada para esclarecer se há a necessidade de digitalização somente de uma das vias de cada volume ou de ambas, bem como que deve ser utilizado um pen drive por volume.	As informações referentes aos 1º e 2º volumes devem ser apresentadas em meio eletrônico (pen drive), sendo que o conteúdo de ambas (físico e eletrônico) deve ser o mesmo. Fica a critério dos proponentes apresentar as informações em um ou em dois pen drives.
30	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	20.9. Será admitida a utilização de assinaturas eletrônicas, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.543, de 13/11/2020.	A cláusula 20.9 do Edital prevê que "Será admitida a utilização de assinaturas eletrônicas, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.543, de 13/11/2020." No entanto, a cláusula não fornece maiores detalhes a respeito das plataformas que se enquadrariam nas especificidades exigidas. Neste sentido, sugerimos a seguinte inclusão: 20.9: Será admitida a utilização de assinaturas eletrônicas, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.543, de 13/11/2020, a exemplo de assinaturas validadas com a chave ICP Brasil ou similares.	Contribuição indeferida. Os meios de acesso são aqueles que estiverem em conformidade ao art. 5º do Decreto nº 10.543/2020.
31	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.2. O critério de julgamento do Leilão é o de maior Valor da Outorga a ser pago à Autoridade Portuária pela cessão onerosa da área do Arrendamento, 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, conforme previsto no Item 22.2 da minuta de Edital, 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 ao Minfra e à ANTAQ avaliar a possibilidade de incorporá-los entre os mecanismos de julgamento da proposta, além do valor de outorga, em linha com o possibilitado pela Lei nº 12.815/13 e a otimização do bem-estar do consumidor. Obs.- Anexo Parecer SEI Nº 6237/2022/ME com argumentação completa - encaminhado para o e-mail para anexos	Agradecemos a contribuição e informamos que o maior valor de outorga é uma das possibilidades de critério de julgamento da proposta regulamentados pela Lei 12.815. Nesse ponto, cumpre observar que o maior valor de outorga tem sido adotado de forma recorrente no setor portuário, inclusive, trazendo maior segurança jurídica ao leilão e a execução do contrato. Dessa forma, a contribuição não será acatada.

32	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.2. O critério de julgamento do Leilão é o de maior Valor da Outorga a ser pago à Autoridade Portuária pela cessão onerosa da área do Arrendamento, devendo o montante ser apresentado em reais, com no máximo 2 (duas) casas decimais.	Contribuição: Sugere-se a inclusão de cláusula para regulamentar o uso de precatórios para pagamento do Valor de Outorga, conforme redação a seguir: 22.2.1 Nos termos da Emenda Constitucional nº 113/2021, as Proponentes poderão ofertar créditos de precatórios para o pagamento do Valor da Outorga, desde que respeitadas as seguintes condições: (i) somente poderão ser ofertados para pagamento do Valor da Outorga os precatórios devidos pela União; e (ii) somente [â€¢] ([â€¢] por cento) do Valor da Outorga poderá ser pago por meio da oferta de créditos de precatórios; Justificativa: A Emenda Constitucional nº 113/2021 ("EC 113/2021) alterou o art. 100 da Constituição Federal, para permitir que os precatórios fossem utilizados no âmbito das concessões. Conforme as alterações introduzidas no texto constitucional, o art. 100, § 11º passou a prever que o credor pode se valer da oferta de créditos de precatórios para, dentre outras possibilidades, o pagamento de outorga de delegações de serviços públicos (como é o caso das concessões), conforme estabelecido em lei do ente federativo devedor, com autoaplicabilidade para a União. Com base nisso, na prática, os precatórios já podem ser utilizados para o pagamento de outorga de concessões. No entanto, considerando que a matéria ainda não foi regulamentada e que não há qualquer previsão sobre esse ponto na minuta de Edital, entendemos ser relevante a inclusão de um regramento para a utilização de precatórios nesse caso, como forma de garantir maior segurança jurídica para as partes sobre a adequação e limites da utilização desse recurso e evitar possíveis questionamentos sobre a utilização.	Agradecemos a contribuição e informamos que a utilização de precatórios para pagamento de outorga será regulamentada pelo Ministério da Economia através de norma geral.
33	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.3. Abertas as propostas, estas serão ordenadas por meio do critério de maior Valor da Outorga.	Recomenda-se observar as normas, práticas e jurisprudência do CADE na análise de Atos de Concentração do setor portuário para avaliação concorrencial após a assinatura do Contrato de Arrendamento, adotando-se as os passos a seguir para realização do leilão: I. reavaliar se o mercado relevante na dimensão produto deve compreender os mercados de movimentação ou armazenagem de contêineres de forma conjunta ou separada, justificando as razões econômicas se mantido o tratamento conjunto no caso em apreço, especialmente em vista da competição no mercado de armazenagem alfandegada entre os terminais molhados e secos; II. reavaliar se o mercado relevante verticalmente relacionado de transporte aquaviário na dimensão produto deve compreender a navegação de longo curso ou cabotagem, incluindo transbordo de cargas, de forma conjunta ou separada, justificando as razões econômicas se mantido o tratamento conjunto no caso em apreço; III. considerar: a. o mercado relevante na dimensão geográfica compreendendo apenas o Complexo Portuário de Santos (limitação a concorrência intraporto); b. o mercado relevante verticalmente relacionado de transporte aquaviário de contêineres (regular de longo curso e/ou de cabotagem), inclusive, considerando Vessel Sharing Agreements - VSAs como um único grupo econômico; c. o mercado relevante verticalmente relacionado de transportes terrestres, inclusive, avaliando se o segmento rodoviário e ferroviário devem ser tomados de forma conjunta ou separada; IV. adotar a seguinte sistemática para o leilão: a. na 1ª fase, não poderão participar grupos econômicos que apresentem qualquer uma das condições a seguir, seja de forma isolada ou conjunta: i. venham a apresentar sobreposição horizontal que represente elevação do HHI acima de 200 do mercado relevante envolvido; ii. 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 no transporte aquaviário (longo curso e/ou cabotagem) e no transporte terrestre de contêineres (ferrovias e/ou rodovias) b. na 2ª fase, não poderão participar grupos econômicos que apresentem as condições dos subitens i e ii acima de forma conjunta; e c. na 3ª fase poderão participar quaisquer licitantes. Obs.- Anexo Parecer SEI Nº 6237/2022/ME com argumentação completa - encaminhado para o e-mail para anexos	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
34	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Entendemos que não deverão sagrar-se também vencedoras, de forma individual ou organizadas em qualquer tipo de consórcio, quaisquer empresas controladas ou controladoras dos grupos Maersk e MSC, tais como o terminal BTP, a APMT, a TIL e as próprias Maersk e MSC. Essa restrição visa corrigir erros na análise concorrencial materializada pelo estudo da Seção B1, que induziram a falha neste item do edital. A ABTRA enviará, como anexos a esta consulta pública, dois pareceres técnicos contratados de uma consultoria especializada. Um deles refuta a análise concorrencial e o outro contesta o próprio Guia AIC-TP. Essa medida é crucial para se manter o ambiente concorrencial no mercado de movimentação de contêineres no Porto de Santos.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
35	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Contribuição: Os estudos concorrenciais que embasaram a elaboração do edital do STS-10 são robustos e corretamente concluíram pela desnecessidade de restringir a participação de empresas de navegação na licitação, quando atuando de forma independente. Diante das contribuições trazidas especialmente por ABTRA e ABTP na audiência pública realizada em 19.04.2022, faz-se necessário destacar que tais estudos capturaram de forma adequada a dinâmica concorrencial do mercado, ao avaliar diversos cenários possíveis, com base no efetivo trânsito de cargas, não apenas gateway, mas também de transbordo. Desta forma, sugere-se a manutenção do item 22.14 tal como exposto na minuta do Edital da consulta pública. Justificativa: Primeiro, os estudos econômicos elaborados pela EPL capturam a dinâmica concorrencial do Porto de Santos. As diversas participações de mercado de terminais no Porto de Santos provam a competitividade entre os terminais. Eles demonstram que as linhas de navegação não têm condições ou incentivos de fechar o mercado a jusante. Assim, não cabe estabelecer critérios de vedação à participação de agentes individuais na licitação, pela perspectiva do ambiente concorrencial após a outorga. Segundo, com relação à decisão do CADE no contexto da Consulta referente à minuta do Guia AIC-TP mencionado pela ABTRA e ABTP à ANTAQ, não houve qualquer decisão no sentido de confirmar que esta estaria em linha ou não com a jurisprudência do Conselho. A Consulta foi indeferida de plano pela maioria do Tribunal do CADE, ao passo que o voto mencionado pelas associações foi vencido no julgamento. O CADE seguiu o entendimento do voto-vista apresentado pelo Conselheiro Sérgio Ravagnani, indeferindo a Consulta de plano, pois eventual resposta não poderia ter o condão de vincular a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários ( SNPTA ) e alterar o conteúdo da minuta do Guia AIC-TP, e que a Consulta não obedecia ao binômio necessidade-utilidade . Ainda, o CADE determinou que, caso as Consultentes desejassem endereçar seus questionamentos à minuta do Guia AIC-TP, deveriam fazê-lo por outros meios previstos na legislação - indicando que o CADE não iria usurpar a competência de outros órgãos da Administração Pública na matéria portuária. Da mesma forma, apesar de ter sido alegado que a minuta do Guia AIC-TP teria sido elaborada sem a colaboração do CADE, a autoridade não apenas foi consultada sobre a minuta do Guia AIC-TP, como também a manifestação do Departamento de Estudos Econômicos ( DEE ), do CADE, deixou claro que a concorrência em leilões no setor portuário é positiva e necessária, devendo ser restringida apenas em casos de estrita necessidade e com máxima cautela, segundo a Nota Técnica nº 35/2021/DEE/CADE. Tanto não há inconsistências entre a minuta do Guia AIC-TP e a legislação concorrencial ou a jurisprudência do CADE que o próprio CADE indica que houve casos nos quais a regra de definição do mercado geográfico relevante como intraportuário foi flexibilizada, de forma que a abrangência geográfica desses mercados envolveu mais de um porto, geralmente localizados em uma mesma unidade da federação . Terceiro, a integração vertical das atividades de transporte marítimo de contêineres e de movimentação explica-se em razão das eficiências geradas em termos de escala e infraestrutura portuária (vide estudos enviados como anexo à contribuição). Na cadeia de prestação de serviços, sob a perspectiva do cliente, não há uma separação do serviço de frete marítimo em relação à movimentação da mercadoria nos terminais portuários. Uma falha em uma das etapas implica problemas para o cliente em igual medida. Isto compromete sua percepção sobre a qualidade do serviço prestado com relação à movimentação no porto e ao transporte marítimo. Os incentivos das linhas de navegação são no sentido de proporcionar o melhor serviço possível a seus clientes, o que só acontece quando terminais portuários são eficientes (qualidade de serviço e preços). Assim, não basta a eficiência da companhia marítima, já que a movimentação no terminal portuário é capaz de comprometer a eficiência e a percepção do cliente sobre a qualidade do transporte marítimo. Com efeito, o próprio CADE já reconheceu que investimentos por companhias de navegação em terminais portuários tendem a gerar eficiências específicas que podem ser repassadas aos consumidores finais. É possível que as integrações verticais gerem eficiências econômicas que superem eventuais restrições concorrenciais. Ainda, o investimento das linhas de navegação em terminais portuários com integração vertical torna os portos mais competitivos. Nesse sentido, a integração vertical no mercado resulta em aumento de eficiência e benefícios à todos envolvidos na cadeia, incluindo os importadores, exportadores e linhas concorrentes. Assim, não se justifica qualquer imposição de restrição prévia à participação de linhas de navegação no leilão da área STS-10.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
36	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Para o STS10, inicialmente, a minuta de Edital propõe restrição à participação conjunta de MAERSK e MSC, por meio de consórcio ou por sociedades conjuntamente controladas por tais sociedades que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral no Complexo Portuário de Santos. Em outras palavras, a minuta do Edital parece aceitar que MAERSK e MSC participem de forma isolada na licitação, bem como, pela literalidade da atual redação, em conjunto por meio de empresa por elas controlada que não detenha titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral no Complexo Portuário de Santos. Ainda, a versão atual do Edital parece não restringir a participação de outros players que já operem instalações portuárias desta natureza no Complexo Portuário de Santos. Ocorre que, conforme todas as nossas contribuições ao Edital, as quais, a propósito, restam integralmente referendadas pelo parecer da SEAE (SEI 6237/2022/ME), é de fundamental importância a sociedade que o poder público adote medidas para evitar que uma empresa ou grupo econômico detenha uma concentração excessiva de mercado, mitigando tanto quanto possível os riscos de que no futuro seja necessária uma intervenção direta do regulador sobre o mercado. Dessa forma, usando como referência os procedimentos já adotado no âmbito dos terminais ATU12, ATU18, IQI03, IQI11, IQI12, IQI13, MAC10, PAR12, STS13-A, STS14 e STS14A, bem como as expressas recomendações havidas no Parecer SEAE (SEI 6237/2022/ME), exsurge como imperativo que o poder público estabeleça no edital, desde logo, restrições que garantam que o terminal STS10 seja adjudicado e operado por um novo entrante. Para tanto, é imprescindível o estabelecimento de condicionante de que o terminal STS10 somente será adjudicado a empresas que já detenham, direta ou indiretamente, isoladamente ou por meio de consórcio, a titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral no Complexo Portuário de Santos caso não haja a apresentação de proposta válida por um novo entrante.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.

37	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Redação é pouco restritiva e não reflete a conclusão técnica indicada no Anexo B1 - Análise Concorrencial. A redação da atual minuta de edital abre a possibilidade de um eventual consórcio entre MSC e MAERSK, ou a BTP participarem do leilão, caso não exista outra proposta válida. Tendo em vista que o objetivo desta restrição é aumentar a concorrência no leilão, não há razão para permitir que ambos os grupos (MSC e MAERSK) possam entrar em consórcio caso eles sejam os únicos interessados - este inclusive é o caso onde seria mais necessário que estes grupos não pudessem entrar em conjunto, para que eles competissem entre si.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
38	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Redação é pouco restritiva sobre empresas Controladoras/Controladas da MSC e MAERSK e não reflete a conclusão técnica indicada no Anexo B1 - Análise Concorrencial. A redação da atual minuta de edital coloca restrições apenas em casos onde i) o consórcio seja formado por MSC e MAERSK; ou ii) empresas controladas conjuntamente pela MSC e MAERSK que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias no Porto de Santos (i.e. BTP). Note que a redação atual não explicita a restrição do leilão a um consórcio entre empresas controladoras/controladas pela MSC e MAERSK, de modo que a redação atual pode não restringir um consórcio entre POR EXEMPLO A TIL e APM, a depender da interpretação.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
39	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Redação é pouco eficaz para inibir práticas anticoncorrenciais da MSC e MAERSK. É publicamente conhecida a informação que MSC e MAERSK possuem alianças comerciais em nível global (2M), que transcendem um simples acordo comercial entre empresas. Ainda que a MSC ou MAERSK vençam a licitação do STS10 independentemente, o que garante aos usuários do porto que estes grupos não atuarão na prática de forma conjunta na operação do STS10? A simples restrição imposta neste edital não impede que na prática existam acordos comerciais (por exemplo, até mesmo fora do Brasil, onde as autoridades Brasileiras antitruste não teriam jurisdição) que ajustem a operação conjunta do STS10. Note-se que mesmo que se as empresas MSC e MAERSK desfaçam a JV no BTP, no cenário de uma delas vencer o STS10, isto não garantiria o impedimento de práticas anticoncorrenciais de ambos os terminais conjuntos, visto a aliança de ambas as empresas em outras jurisdições.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
40	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Visando um cenário mais benéfico e saudável do ponto de vista do interesse público ao longo prazo, sugerimos que caso o vencedor da licitação do STS10 faça parte do grupo econômico de algum titular de instalação portuária no Complexo Portuário de Santos, este seja obrigado a abrir mão de sua participação nestes ativos para poder assumir o contrato do STS10.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
41	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Carta nº 23/2022 - ABTP Brasília-DF, 31 de maio de 2022. Ao Senhor Bruno Pinheiro Superintendente de Regulação Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ SEP/Quadra 514 Conjunto E Edifício ANTAQ CEP: 70760-545 Brasília - DF Assunto: Consulta e Audiência Pública nº 06/2022 - Arrendamento da Área STS10. Ref.: 50300.023843/2021-19 Senhor Superintendente, 1. A Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP é a entidade que tem como missão representar a mais ampla pluralidade de empresas privadas que exploram instalações portuárias em território nacional, sejam elas localizadas dentro ou fora de portos organizados. Desse ponto de vista, o arrendamento da área STS10 para instalação de terminal portuário de contêineres oferece um contexto extremamente complexo, tanto no que se refere à quantidade de agentes econômicos com interesses em disputa, como em relação à magnitude da movimentação da atividade portuária. 2. A Entidade adotará sempre uma postura proativa e colaborativa no âmbito de iniciativas governamentais que tenham o condão de modificar as bases do setor portuário nacional. A ABTP compreende que a intenção de dinamização setorial poderia ser, de forma mais geral, algo que gerasse benefícios líquidos à cadeia logística nacional. No entanto, para que isso ocorra é necessário a adoção de postura absolutamente cautelosa e prudente, garantindo-se a todo custo a proteção das condições de competição de empresas privadas que já exploram instalações portuárias a partir de liberdade de fixação de preços, pelo menos desde a reforma legislativa de 1993. 3. Em particular, qualquer tipo de concessão de área em arrendamento a empresas privadas, como mostra o bem-sucedido exemplo da exploração privada de terminais portuários, deve ser feito de forma a proteger a dinâmica competitiva setorial e a livre determinação dos preços em mercado. Esse propósito aponta para a necessidade de um processo que seja focado na participação de proponentes que não tragam risco de conflito de interesse e prática de condutas discriminatórias no mercado de terminais portuários. I. NECESSIDADE DE AMADURECIMENTO DA MODELAGEM PARA STS10 4. Deve-se levar em consideração que estamos a tratar de um movimento singular de arrendamento do futuro de um dos maiores terminais de contêineres do país. 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 da exploração da área STS10 para construção de terminal portuário de contêineres é uma decisão de política pública de magnitude singular, cuja modelagem envolve uma plêiade de complexidades jurídicas, técnicas, comerciais, econômicas e sociais que carecem ser examinadas de forma proporcional a tais complexidades, sob pena de colocar em risco a segurança jurídica e o desenvolvimento do setor portuário. 5. 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 o arrendamento em questão. Estamos a tratar de um processo de arrendamento que ocasionará mudanças de longo prazo e impactará diretamente o curso do setor portuário nacional. O futuro terminal portuário na área STS10 será um dos principais canais de escoamento de contêineres do país. Essa relevância clama a cautela e riqueza na análise detalhada do modelo para a garantia de um processo seguro e efetivo que não causará distorções em longo prazo. 6. Vale lembrar que a ABTP já se manifestou anteriormente no sentido de que a Audiência Pública sequer deveria estar sendo realizada neste momento, em razão (i) da Análise de Impacto Concorrencial que a subsidiou estar em desconhecimento com a Lei nº 12.529/2011 (Lei de Defesa da Concorrência) e com as melhores práticas e precedentes estabelecidos no âmbito do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência ( SBDC ) e (ii) da ausência de interesse público para a realização do certame neste momento, diante da existência de capacidade instalada suficiente no Porto Organizado de Santos ao menos até 2030 e da alteração que será implementada no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento ( PDZ ) do referido porto pela nova concessionária que irá administrá-lo após a sua iminente desestatização. 7. Por isso, a modelagem do projeto merece e comporta discussões mais aprofundadas. 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, de modo a conferir uma avaliação segura e efetiva a respeito do futuro do setor portuário nacional. II. MECANISMOS PARA PROMOÇÃO DA CONCORRÊNCIA E MITIGAÇÃO DE CONFLITOS DE INTERESSE	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.

42	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	8. Em que pese a louvável intenção de promover a máxima competitividade possível do leilão de arrendamento da área STS10, é necessário aperfeiçoamento pontual nas regras que estabelecem o rol de agentes que poderão participar do leilão e integrar eventual consórcio responsável pelo arrendamento, com vistas a evitar danos ao ambiente concorrencial quando o terminal STS10 iniciar suas operações. Para tanto, deve-se providenciar uma limitação pontual e necessária. 9. A modelagem do projeto da Consulta Pública nº 06/2022 merece esclarecimentos quanto a potenciais conflitos de interesse decorrentes da participação de grupos econômicos de empresas armadoras que atualmente são verticalizadas com terminais portuários, inclusive no Porto de Santos, bem como quanto a possíveis mecanismos mitigatórios de condutas discriminatórias no momento pós-outorga. Isso porque há problemas concorrcenciais no Porto de Santos que poderão se estender e agravar com as operações do terminal STS10 caso não sejam estabelecidas restrições regulatórias e/ou haja uma ação enfática desta Agência para restringir a participação de determinados players no certame. 10. A atual minuta do edital de arrendamento, em sua Cláusula 22.14, não restringe a participação das empresas armadoras Maersk e MSC. Ela tão somente afirma que eventual consórcio entre ambas só será declarado vencedor se não houver outra proposta válida e estende tal restrição às empresas conjuntamente controladas por Maersk e MSC que já explorem instalações no Complexo Portuário de Santos. Inexiste restrição à participação individual, tampouco veto à participação em consórcio com outras empresas - há, portanto, apenas limitação pontual e insuficiente para afastar os efetivos riscos concorrcenciais derivados desse cenário em que o grupo econômico de alguma destas empresas armadoras assumia a operação do terminal STS10. 11. No âmbito da Audiência Pública nº 06/2022, ocorrida em 19 de abril de 2022, a Empresa de Planejamento e Logística ( EPL ) se manifestou para afirmar que a intenção do governo é inserir novas modificações no Edital para vetar a participação em consórcio de armadores com suas empresas controladoras e controladas de grupos econômicos distintos. No entanto, trata-se de intenção que até o momento não está refletida em qualquer documento já publicado a respeito do certame. 12. Além disso, mesmo que haja essa mudança na redação do edital, permanecerá incerto o escopo real de tal limitação. Não está claro se a vedação estaria destinada 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. A ausência de veto a qualquer uma das três possibilidades significariam grave risco à competitividade do setor portuário e ao uso eficiente da infraestrutura pública leiloada. 13. Dado que um conjunto limitado de empresas integram grupo econômico com participação de armador, que possuem capacidade de exercer influência indevida com respeito à decisão da carga de contratação de terminais, o edital de arrendamento deve estabelecer vedação expressa de participação de tais agentes. 14. Os documentos disponibilizados tampouco permitem antever qualquer limitação à participação individual das empresas armadoras. Novamente, reprisa-se a posição da ABTP de que participação de armadores tanto em consórcio quanto individualmente deve ser vetada. Isso porque as empresas armadoras estão integradas, à jusante, em acordos de compartilhamento de carga no transporte marítimo de contêineres e têm participação conjunta no mercado à montante de terminais portuários que possibilita o direcionamento de carga para além do que a sua participação individual em market share permite antever. 15. Nesse sentido, o Parecer sobre a viabilidade do estabelecimento de restrições regulatórias à concorrência no leilão do arrendamento portuário do terminal STS10, no Porto de Santos, que alcancem a participação isolada de agentes de transporte marítimo verticalizados a operadores portuários , datado de 11/04/2022, elaborado pelos advogados e especialistas Dr. Maurício Portugal Ribeiro e Eduardo Jordão, que anexaremos ao protocolo, destaca uma série de constrangimentos legais sob a legislação brasileira à participação em certames licitatórios justificados pelos benefícios à competição do mercado após a outorga. Em sua análise, os especialistas destacam o agravamento do cenário para o Terminal STS10 decorrente dos acordos de compartilhamento de carga que justificam as restrições tanto à participação individual quanto em consórcio. O Parecer conclui que:	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrcenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
43	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Considerando o contexto competitivo do mercado de movimentação de contêineres no Porto de Santos, em que se verifica não apenas a dominância de Maersk, MSC e BTP em seus respectivos mercados, mas também as intensas integrações horizontais e verticais estabelecidas entre as empresas desse grupo econômico, o que se verifica é que os problemas concorrcenciais que justificaram o estabelecimento das restrições já previstas no edital do arrendamento do terminal STS-10 também serão realçados no caso de se permitir, irrestritamente, a participação isolada das referidas empresas armadoras. MSC e Maersk são horizontalmente integradas por meio de vessel sharing agreements, que são instrumentos viabilizadores de acordos operacionais estruturantes, dentre os quais a definição conjunta de critérios de seleção de terminais em cada porto. Além disto, as informações apontam que, da integração vertical entre Maersk e MSC e a operadora portuária BTP, resultam sinais robustos de favorecimento às primeiras nos contratos de movimentação de contêineres, o que inclusive ensejou a abertura de inquérito administrativo por decisão do CADE. Nesse cenário, a participação individual de Maersk ou MSC, ou mesmo a participação individual de suas subsidiárias integrais APM e TIL, poderia acarretar exatamente os mesmos problemas concorrcenciais que são reconhecidos pela Administração Pública, por meio dos estudos que fundamentaram o arranjo regulatório previsto no edital de arrendamento do terminal STS-10, submetido a consulta pública. Diante dessas profundas relações societárias, que podem produzir fechamento de mercado, aumento abusivo de preços e/ou outros problemas concorrcenciais, a conclusão a que se chega é de que é possível estender, à participação individual de Maersk, MSC e empresas integrantes de seu grupo, as limitações à participação previstas no edital de arrendamento do terminal portuário STS-10 submetido a consulta pública. 16. No mesmo sentido, a ABTP também encaminha anexo como contribuição à Audiência Pública Parecer Jurídico elaborado pelo Ex-Conselheiro do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) Mauricio Oscar Bandeira Maia, o qual discorre sobre o funcionamento do setor portuário e riscos de práticas anticompetitivas no contexto de cobrança da Terminal Handling Charge (THC) e integração vertical entre armadores e serviços portuários, tal como no caso do STS10. Dentre as suas conclusões, destaca o autor: Em linhas gerais, a verticalização da área STS10 com Armador detentor de poder de mercado no transporte de contêineres, a exemplo de MSC e Maersk, ensejará preocupações concorrcenciais de variadas ordens, em especial com o aumento da probabilidade de adoção de condutas unilaterais, como no uso irregular da THC do Armador, com o estabelecimento de valores inflados para essa e para outras taxas portuárias, além da utilização de subsídios cruzados, para com isso financiar o próprio terminal portuário, sem qualquer aderência a custos e à dinâmica competitiva, agindo o player integrado verticalmente de forma alheia à concorrência no setor, ante sua posição de dominância na movimentação de contêineres em Santos. (...) Com efeito, as peculiaridades desse mercado favorecem a tanto, especialmente pelo fato de recair no próprio Armador a responsabilidade pela escolha do terminal de embarque/desembarque, cabendo ao Usuário tão somente contratar o frete, escolher o Armador e o porto de destino. Como consequência, esvai-se a competitividade entre terminais portuários, já que a decisão de onde atracar é do Armador e não haverá racionalidade econômica de ele entrar em uma disputa competitiva com os demais operadores portuários por preços, bastando-lhe escolher o seu próprio terminal e adotar estratégias de estabelecimentos de preços supracompetitivos em certos itens ou etapas, e competitivos em outras, e viabilizar todo o seu empreendimento verticalizado com subsídios cruzados e significativos ganhos de escala oriundos dessa apropriação das cargas nas etapas seguintes ao transporte. (...) Diante de todo esse quadro, tem-se a inafastável conclusão de que a atuação de um Armador com posição dominante e poder de mercado nos segmentos da operação portuária e da armazenagem alfandegada traz efeitos deletérios à competitividade, consubstanciados na probabilidade, incentivos e racionalidade econômica de praticar condutas unilaterais anticompetitivas, a exemplo da criação de taxas de serviços incidentes apenas sobre as cargas destinadas à armazenagem externamente ao recinto do próprio operador portuário, promovendo o lock-in do Usuário e aumentando o custo dos rivais.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrcenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
44	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	17. Conforme se verifica, o incremento da condição verticalizada de empresas armadores a terminais portuários oferece concretos riscos ao ambiente competitivo de terminais portuários e potenciais de prejuízos a usuários de toda a cadeia logística na qual o setor portuário está inserido. Para endereçar esta problemática, não basta, portanto, que haja limitação com base na parcela do mercado detida pelas empresas armadores. É necessário que se compreenda a questão concorrcencial envolta no arrendamento do Terminal STS10 a partir da estrutura concentrada do mercado de transporte marítimo de contêineres e seus desdobramentos para os arrendamentos portuários. Para além de market share individual, armadores possuem acordos de compartilhamento de frete e coparticipação na administração de terminais que agravam os problemas de direcionamento de carga. 18. Ainda que determinada empresa possa deter participação de mercado individual inferior aos patamares de presunção de posição dominante, o mercado está estruturado de tal forma interligada que se faz necessário compreender as empresas armadores como um conjunto único de agente econômicos cuja participação deve ser vetada. A eventual titularidade de qualquer armador, em consórcio ou individual, do arrendamento do Terminal STS10 trará como resultado a oligopolização do mercado de armazenamento e movimentação de contêineres no Porto de Santos, com consequências para todo o setor portuário nacional. 19. Nesse contexto, cumpre destacar o Parecer emitido pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade, vinculada ao Ministério da Economia ( SEAE ), para contribuição no âmbito da presente Audiência Pública, que realizou detida análise dos riscos concorrcenciais e de incentivo à competitividade da modelagem atual do leilão do terminal STS10 para igualmente concluir pela necessidade de adoção de medidas restritivas à participação de determinados agentes tendo em vista os riscos concorrcenciais no momento posterior ao leilão. 20. Não obstante, independentemente da adoção das recomendações da SEAE, persistiria um justo receio relacionado à possibilidade da MSC já participar da 2ª tranche do leilão do STS10, conforme trecho abaixo relacionado, em razão do seu market share em transporte marítimo de contêineres em longo curso ser inferior a 30%: iv. adotar a seguinte sistemática para o leilão: 1. na 1ª fase, não poderão participar grupos econômicos que apresentem qualquer uma das condições a seguir, seja de forma isolada ou conjunta: a. venham a apresentar sobreposição horizontal que represente elevação do HHI acima de 200 do mercado relevante envolvido; b. detenham participação superior a 30% (ou outro percentual devidamente justificado que se entenda possa limitar a probabilidade de práticas anticompetitivas) nos mercado diretamente a montante ou a jusante, em particular no transporte aquaviário (longo curso e/ou cabotagem) e no transporte terrestre de contêineres (ferroviário e /ou rodoviário); 2. na 2ª fase, não poderão participar grupos econômicos que apresentem as condições dos subitens "i" e "ii" acima de forma conjunta; e 3. na 3ª fase poderão participar quaisquer licitantes. 21. Esse entendimento se firma, ainda, por meio da Nota Técnica elaborada pela Charles Rivers Associates, em 08/04/2022, a pedido da ABTRA, sob o título Comentários Sobre Análise Concorrcencial da Área Denominada STS10 , já protocolada nessa ANTAQ pela ABTRA:	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrcenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
45	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Diante do exposto, concluímos que o Estudo apresenta uma análise incompleta do ambiente concorrcencial pós-outorga de STS10. Uma avaliação mais detalhada mostra que a conduta de self-preferencing da Maersk e da MSC em relação ao terminal verticalizado BTP implica existência de incentivos e de capacidade para fechar o mercado ou, no mínimo, para prejudicar significativamente a competição em um cenário pós-outorga em que essas empresas, em grupo ou individualmente, venham a adquirir a outorga de STS10. Por esse motivo, e com o objetivo de garantir um ambiente saudável de concorrência pós-outorga, propomos a exclusão de Maersk, APMT, MSC, TIL, BTP ou qualquer empresa a elas relacionadas, consorciadas ou individualmente, do processo licitatório de STS10. 22. Dessa forma, merece ser devidamente revisado e aprimorado o edital, estabelecendo que empresas de grupos econômicos de armadores não possam participar em qualquer etapa do leilão, seja em consórcio ou individualmente, ou mesmo venham a assumir qualquer tipo de papel na futura arrendatária, mesmo em posição minoritária. Apenas assim seria passível 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. 23. Por tudo isso, a ABTP considera que: i. O processo de arrendamento da área STS10 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; ii. No caso específico das empresas armadoras que exploram terminais, ainda remanescem 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 empresas de grupo econômico com participação de armador, ainda que em proporção minoritária, individualmente ou em consórcio. iii. 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 promoção de eficiência no uso da infraestrutura portuária e de livre competição no mercado de terminais portuários do que na atratividade do leilão de arrendamento da área STS10. Respeitosamente, Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP Jesualdo Silva Diretor-Presidente	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrcenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.

46	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	<p>PARTE 1: Cabe, nesta contribuição, destacar a importância de que não haja restrições de participação na licitação de arrendamento do STS10, por conta de suposições de concentração ou de integração do novo terminal com empresas de navegação. No caso, os cálculos de concentração já foram feitos e identificou-se um alto nível de competição entre terminais de contêineres no Mercado Relevante em análise. E para a questão de integração, trata-se de tendência mundial e justificada por uma série de vantagens associadas à liberdade de integração logística e seus resultados positivos de eficiência e redução de custos ao cliente final. No sentido de apresentar as razões que justificam o argumento de que não deve haver restrições amparadas em suposições de concentração e integração para o caso do STS10 no Porto de Santos, transcrevo, a seguir, artigo recentemente publicado - disponível em <a href="https://www.agenciainfra.com/blog/infra-debate-liberdade-logistica-urgente/">https://www.agenciainfra.com/blog/infra-debate-liberdade-logistica-urgente/</a>. Para complementar a fundamentação do artigo, encaminho, via e-mail, anexo_audiencia062022@antaq.gov.br dois trabalhos técnicos (em formato PDF), sendo: (i) Descritivo completo do Processo recente de Expansão do Porto de Valência; e (ii) Considerações técnicas sobre os termos do Parecer SEI 6237/2022/ME, de 5 de maio de 2022, exarado pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia - SEAE. LIBERDADE LOGÍSTICA, URGENTE! Uma boa solução sempre tem origem em um diagnóstico correto. No caso da Logística, e aqui faço destaque para os aspectos portuários, tenho refletido bastante sobre o real diagnóstico das impedâncias que não nos permitem evoluir de forma definitiva no aprimoramento da forma com que planejamos e executamos o fluxo de produtos no país. Creio que já se vão quase 30 anos que deparamos com o setor produtivo nacional implorando por soluções para o nosso custo logístico, estimado há décadas em cerca de 12% a 13% do PIB nacional, custos cerca de 60% maiores que países concorrentes com nosso mercado no comércio internacional. Fato é que nossa participação no Comércio Internacional é de pálidos 1,04%. O mais assustador é que esse número só é deste tamanho porque temos os setores do agronegócio e de mineração puxando a média para cima, apesar da nossa logística. De forma efetiva, os altos custos no setor são resultado de dois fatores para os quais tenho lançado luz insistentemente, quais sejam: a baixa capacidade da nossa infraestrutura, que gera filas e, conseqüentemente, enormes desperdícios com imobilização de capital; e o excesso de burocracia, que não nos permite processos simplificados, ágeis e fluidos de comércio nacional e internacional. Mas quais seriam os reais motivos para não conseguirmos evoluir nesses dois aspectos e, dessa forma, termos vantagens competitivas em logística para ampliarmos nossa estratégia e participação no comércio internacional? A cada vez que me faço essa pergunta, tenho maior convicção na resposta: o único fator que ainda nos impede de definitivamente escalar patamares altamente eficientes de logística é o excesso de proteção dada a atividades e atores ineficientes. Foquemos na questão portuária. O setor portuário brasileiro tem, provavelmente, o melhor conteúdo de planejamento dos diversos setores de infraestrutura. O conjunto formado pelo Plano Nacional de Logística Portuária - PNLN, os Master Plans de cada um dos Complexos Portuários do país, e os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ de cada porto nacional nos permitem ter a perfeita visão do diagnóstico, do prognóstico e de um plano de ações altamente detalhado e preciso. Sabe-se, por exemplo, há mais de 12 anos, a partir de metodologias sofisticadas desenvolvidas no PNLN, que nossa capacidade portuária está engargalada em percentuais de ocupação superiores a 80%, o que resulta em filas de navios, caminhões, trens, contêineres, e causa enormes incertezas no planejamento logístico do setor produtivo, forçando o produtor nacional a carregar a mão nos estoques, impedindo que possamos evoluir para modelos just-in-time - desenvolvidos originalmente no Japão há mais de 50 anos. Outro fator que tenho destacado há bastante tempo, e que ficou muito mais visível após recente Auditoria Operacional do Tribunal de Contas da União - TCU no setor, é de que cerca de 60% das áreas existentes nos nossos Portos Organizados, desenvolvidos com recursos públicos, são áreas ociosas. Minha avaliação é de que essas áreas não são ocupadas por conta da excessiva e desnecessária proteção a alguns players já estabelecidos, o que resulta em portos insustentáveis nos investimentos - é impossível manter um condomínio autossustentável em investimentos com 60% de ociosidade. Para entendermos essas proteções, destaco aqui algumas transformações que o setor enfrentou nas últimas décadas.</p>	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
47	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	<p>PARTE 2: Uma dessas transformações foi o Marco Legal de 1993 - Lei orgulhosamente chamada de Lei de Modernização dos Portos, a partir da qual as Autoridades Portuárias em todo o país saíram definitivamente da realização das operações portuárias, depois de muita luta do setor privado. Não se assustem, é isso mesmo! As operações portuárias (carga e descarga de navios, caminhões, trens, além da propriedade e gestão de ativos como guindastes, empilhadeiras, armazéns, balanças) eram executadas, salvo raras exceções de cargas próprias de algumas indústrias, por empresas públicas. A grande luta pelo marco legal de 1993 foi contra setores que defendiam a proteção artificial dessas administrações públicas, de empresas privadas que ameaçariam o caráter estratégico das operações portuárias nacionais. Pois o resultado do avanço da reforma da Lei de Modernização foi espetacular. Vimos a chegada de equipamentos de última geração, como Portainers e Carregadores de Granéis que atualmente nos colocam em patamares de eficiência de grandes portos mundiais. Outro avanço, ainda mais recente, foi o enorme debate sobre a possibilidade de implantação de Portos Privados, os chamados Terminais de Uso Privado - TUPs, para operarem com carga própria. Também argumentavam alguns setores, que esse tipo de investimento privado deveria ser proibido, caso contrário seria o fim dos Portos Organizados e dos seus ativos públicos, que haveria concorrência assimétrica, que haveria concentração de mercado e destruição da concorrência. Fato também é que, depois de muita luta pela liberdade de investimentos, e de muitos anos perdidos com esse debate - muito assemelhado ao de Táxis e Aplicativos de Mobilidade - Portos privados foram implantados e já respondem por mais de 66% da movimentação de carga nacional. A estabilização dos Portos Públicos (organizados) em cerca de 1/3 do mercado tem feito com que esse segmento seja repensado, principalmente na quebra das amarras e proteções que ainda o impede de crescer. Nesse sentido, experimentamos este ano, apesar de outras enormes resistências, a primeira Concessão Integral de um Porto Organizado - de uma série de outras em estudo - que tende a dar a liberdade necessária à Autoridade Portuária, agora privada, de realizar contratos, dinamizar investimentos e conquistar ganhos de eficiência que permitam ampliar a sua participação no mercado na competição com TUPs. Mas as travas e a luta por proteção de certos segmentos ainda persistem, e podem perigosamente frear o nosso desenvolvimento (dentre outros aspectos: o aumento de investimentos na infraestrutura portuária, a ampliação da eficiência, e conseqüentemente a redução dos custos logísticos do setor produtivo nacional). Os temas da vez são os supostos riscos, apontados pelos mesmos segmentos de sempre, da chamada Verticalização e da Concentração de Mercado no setor. Para o primeiro tema, proponho conhecermos do que estamos falando, para que possamos tirar nossas próprias conclusões. O que seria o chamado Risco de Verticalização do Setor? Para exemplificar, vamos entender dois casos de suposta verticalização , alardeados por alguns segmentos ávidos de mais proteção governamental contra a liberdade econômica. O primeiro diz respeito ao risco de uma empresa de transporte marítimo (chamado de forma genérica de Armador ) ser proprietária ou ter participação em um terminal portuário. Para podermos avaliar esse primeiro tópico, temos que antes entender o básico dos fundamentos de transporte, especialmente de que o terminal é um subsistema do transporte - entre outros subsistemas, como o veículo e a via - e que esse começa com o carregamento do veículo, segue com o deslocamento da carga desde uma origem até um destino, e termina com o descarregamento desse veículo. Ora, por esse simples entendimento do que define a atividade de transporte, fica claro que é função precípua do transportador carregar e descarregar o veículo de transporte de qualquer modalidade nos seus respectivos terminais. Ocorre que uma prática bastante comum em logística é o processo de terceirização dessa atividade, de forma que a empresa de transporte tenha mais flexibilidade e alternativas ao definir um conjunto maior de pontos de carga e descarga. Que fique claro que essa é uma opção do transportador. Porém, classificar a propriedade do terminal de carga e descarga pelo transportador como um processo de verticalização soa totalmente inadequado do ponto de vista conceitual. Se insistíssemos em tratar esse tipo de atividade como verticalização, o país teria que retroceder em vários dos seus investimentos em logística, e rediscutir, por exemplo, a possibilidade de que Concessionárias de Ferrovias possam possuir terminais de carga e descarga, além de impedir que empresas como Petrobras e Vale tivessem seus próprios terminais portuários e navios próprios cada vez maiores, mais baratos e mais competitivos em mercados internacionais.</p>	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
48	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	<p>PARTE 3: A título de exemplo, as experiências nacionais em que empresas de transporte marítimo fizeram investimentos em terminais de contêineres mostraram na prática reduções de custo e aumentos de produtividade e eficiência. Esse é o caso da implantação no Brasil, em 2013, do Terminal Portuário - BTP em Santos. O terminal é de propriedade de dois grandes armadores internacionais e seria entendido como um terminal verticalizado. Pois a partir da implantação desse terminal, o que se viu em Santos nos últimos 10 anos foi o aumento expressivo de investimentos, de produtividade, a redução em mais de 50% dos tempos de espera de navios, a redução de custos em cerca de 76% da atividade de carga e descarga de terminais - que reflete diretamente no preço dos fretes internacionais que se poderia pagar na competição internacional - e o crescimento contínuo da movimentação. O mercado certamente se movimentou. Mas o fato é que em 2010 havia dois grandes operadores de terminais de contêineres no Complexo Portuário de Santos, e hoje existem três grandes operadores. O mercado mundial de transporte marítimo está cada vez mais aquecido, mesmo com a crise recente gerada pela Pandemia, e ainda mais recentemente pelos abalos trazidos pela guerra no leste europeu. Mesmo com as crises, as mudanças globais no crescimento exponencial do e-commerce têm trazido para a concorrência nesse mercado gigantes como Amazon, Alibaba, Flexport, Lidl, dentre várias outras. A suposta verticalização não parece ser, portanto, um risco efetivo no mercado logístico internacional. Além do mais, a prática em todo o mundo, e que não é diferente no Brasil, é de que terminais portuários de qualquer espécie de propriedade tenham a obrigação de não promover qualquer tipo de discriminação com empresas transportadoras que precisem utilizá-los. Em todo o caso, uma regulação responsiva a qualquer caso concreto de abuso parece ser o modelo mais desejável, não gerando riscos ou impedimento aos investimentos privados no país. Outro tipo de verticalização muito discutido, principalmente no setor de contêineres, é a argumentada por empresas de armazenagem de contêineres em zona secundária, que insistem em tentar dividir a operação portuária em dois mercados distintos: a operação de carga e descarga de veículos e a operação de armazenagem aduaneira. Outra vez, equívocos conceituais graves estão presentes. Primeiro, é importante conhecer que, do ponto de vista da eficiência da operação, é impossível dissociar a carga e descarga de navios das operações de armazenagem de carga. Qualquer análise básica de simulação vai demonstrar que há enorme redução de produtividade caso não exista um pulmão operacional de armazenagem no próprio terminal. Com o aumento cada vez maior da capacidade dos navios, esse fator de eficiência fica ainda mais explícito. Em síntese, o entendimento inadequado dos conceitos fundamentais de logística e operação de terminais pode nos levar a um enorme mercado de pequenas áreas de armazenagem, o que não excluiria o fato de que, do ponto de vista operacional, os terminais portuários tenham que ter enormes áreas de armazenagem para garantir a sua eficiência. Os resultados tendem a ser desastrosos com elevação de custos para os usuários, além do risco de se retornar aos anos 80, quando pela falta e ineficiência dos portos públicos, fazíamos 2 a 3 movimentos por hora de contêineres - ainda com guindastes de gancho em que estivadores prendiam, com seu próprio esforço físico, cabos de aço em cada um dos quatro cantos dos contêineres carregados e descarregados. Tratar carga e descarga de navios e armazenagem em terminais portuários como um processo de verticalização é não só inadequado do ponto de vista operacional, mas também pelo fato de que não há opção ao terminal portuário, caso não se queira regredir 50 anos na eficiência portuária e realizar somente uma das duas atividades. Ou seja, se não há opção ao agente econômico, não há que se falar de verticalização. Sobre o tema riscos de Concentração de Mercado, é preciso também conhecer bem o setor antes de tirar qualquer conclusão precipitada. Primeiro, é preciso entender que o setor portuário é um setor que exige investimentos intensivos, principalmente considerando o fato de que, para que possamos ser competitivos nos mercados internacionais, temos que ter capacidade de atender os navios cada vez maiores usados no transporte marítimo global. Sem esses grandes navios, pagaremos fretes maiores comparados ao resto do mundo e, provavelmente, teremos que aceitar que as nossas cargas de comércio exterior façam transbordos em outros países para que, de lá, navios maiores façam rotas de longas distâncias.</p>	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.

49	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	22.14. Um possível consórcio entras as empresas MAERSK e MSC só poderá ser declarado vencedor na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	PARTE 4: Pois é justamente por esse motivo que os investimentos em terminais portuários precisam ser cada vez maiores. É o que se costuma denominar Escala Mínima Eficiente (em Inglês, MES) . Em síntese, um terminal precisa ter uma escala tal que lhe permita ter custos cada vez menores a partir de capacidades cada vez maiores. O MES cada vez maior exigido dos terminais portuários resulta na grande necessidade de investimentos na implantação do terminal, em geral gerando capacidade suficiente para décadas de operação. Nesse sentido, é compreendida no mundo todo a necessidade do setor em ter níveis de concentração maiores que outros tipos de mercados com investimentos menos vultosos. Percentuais de concentração superiores a 60% do mercado têm sido admitidos em órgãos de defesa da concorrência em todo o mundo para o setor portuário. As decisões consideram uma concentração maior não só natural, mas também desejada a fim de garantir a competitividade logística dos seus países. De qualquer forma, diversos especialistas do setor fizemos recentemente cálculos que demonstram como se dá a competição pelo mercado brasileiro de contêineres. As constatações do estudo, disponibilizados aos diversos órgãos governamentais que tratam do tema, é de que o setor é altamente competitivo, e que a competição se dá, do ponto de vista geográfico, de forma bastante ampla, com Complexos Portuários de diversos Estados competindo por cargas em hinterlândias que se sobrepõem para atendimento aos diversos mercados consumidores e produtores em todo o país. Os dados desses estudos foram retirados de bases governamentais, como os dados estatísticos de Comércio Exterior da Receita Federal, e os da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e demonstram objetivamente e de forma concreta, à medida que retratam a realidade do que vem ocorrendo nos diversos anos cobertos pela estatística, como e quais terminais efetivamente competiram pelas diversas cargas em todo o país. Análise metodológica semelhante, aplicada a dois casos atualmente discutidos para ampliação de investimentos no setor portuário, mais especificamente no setor de contêineres nacional mostram resultados importantes: o caso da proposta de arrendamento da área denominada STS10, em Santos (ressalte-se que é mais uma das áreas com baixíssima produtividade, que ajudam a compor a estatística tenebrosa dos 60% de áreas ociosas nos portos organizados do Brasil); e o caso da Concessão do Porto de Itajaí, Porto que também tem tido indicadores de produtividade cada vez menores e que precisa urgentemente de investimentos. Nos dois casos, não se identifica, para nenhum cenário provável, nenhum indicador de concentração superior a 50%, o que é considerado pela própria Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE como natural e que, portanto, não exigiria nenhuma preocupação antecipada com qualquer tipo de abuso de poder econômico. A partir da análise desses mais recentes fantasmas alardeados e que poderiam assombrar a logística nacional, os supostos riscos de verticalização e de concentração de mercados somam-se, no mesmo formato de sempre, aos receios da Modernização de Portos de 1993 e aos supostos riscos que poderia haver na implantação de TUPs e Concessão de Portos Organizados. É hora de o setor produtivo nacional compreender qual a agenda estratégica para a logística nacional, especialmente para o setor portuário. Estou certo de que impedir que os naturais e tão desejados arranjos logísticos de operações multimodais cada vez mais integradas, e que aumentem os níveis de serviço e ao mesmo tempo que reduzem custos da logística nacional, não deve estar na agenda governamental. É preciso superar de vez os gargalos de capacidade e eficiência. É preciso efetivamente reduzir nosso elevadíssimo custo logístico que representa uma barreira para que possamos ampliar a participação do setor produtivo brasileiro no mercado mundial. Mais uma vez, corremos o risco de ficarmos presos a debates protecionistas intermináveis, que nos impedem de efetivamente realizar os investimentos que o setor tanto precisa e promover os ganhos de eficiência que definitivamente nos permitirão reduzir custos para a logística disponível ao setor produtivo nacional.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
50	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	23.5. A inabilitação da Proponente que tenha sido considerada a vencedora do certame, garantida a ampla defesa e o contraditório, ensejará a fixação de multa, equivalente ao valor da Garantia de Proposta, a qual será integralmente executada para quitação	O item 23.5 da Minuta do Edital dispõe acerca da inabilitação da Proponente caso tenha sido declarada vencedora do certame, com a fixação de multa equivalente ao valor da Garantia de Proposta. Sugere-se, acerca deste ponto, que a penalidade prevista nesse item esteja de acordo com o princípio da proporcionalidade (art. 2º da Lei 9.784/1999), tendo uma análise prévia sobre o caso concreto e os motivos apresentados pela Proponente que a conduziram à inabilitação do certame. Assim, sugere-se a seguinte redação para o item em comento: 23.5.1 A referida fixação de multa de que trata o item anterior será precedida de análise concreta dos motivos que conduziram à inabilitação .	Conforme o item 23.5, a multa será no valor da garantia da proposta, que será integralmente executada para a quitação do débito, garantida a ampla defesa e o contraditório.
51	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	24.2.2. O prazo para apresentar contrarrazões será de 5 (cinco) dias úteis, tendo início a partir do encerramento do prazo recursal, respeitado o horário limite de 18h do último dia do prazo.	A Minuta do Edital prevê, no item 24.2, o prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados a partir do encerramento do prazo recursal, para apresentação de contrarrazões aos Recursos Administrativos Não fica claro, entretanto, quando a CPLA pretender dar publicidade do inteiro teor dos recursos apresentados para que, então, sejam elaboradas as contrarrazões correspondentes pelos proponentes que possam ter sido afetados pelos recursos interpostos. Por isso, sugere-se a inclusão de dispositivo no qual conste expressamente a garantia de divulgação dos Recursos Administrativos interpostos, de modo a observar a efetivação do direito ao contraditório e ampla defesa. Diante do exposto acima, sugere-se a seguinte redação: 24.1.2 Eventuais interposições de Recursos Administrativos serão comunicadas pela ANTAQ em seu sítio eletrônico oficial até o 5º dia útil do prazo recursal, com a publicação do inteiro teor dos Recursos Administrativos .	Informa-se que será divulgado pela CPLA, no momento oportuno, um cronograma específico da fase recursal.
52	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	Seção VII - Do Cronograma dos Eventos	É possível informar o prazo que será concedido para a entrega das propostas pelas proponentes após a publicação do Edital?	O prazo de entrega das propostas é definido a partir da data de publicação do edital.
53	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	CAPÍTULO VI - DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO	A Cláusula 27.2 do Edital estabelece obrigações e documentos que devem ser apresentados pela Adjudicatária para fins de celebração do Contrato de Arrendamento. Dentre estas obrigações, o item 27.2.9 aponta a obrigação de indenização à anterior arrendatária: 27.2.9. Comprovante de depósito no valor de R\$ R\$ 287.755.972,11 (duzentos e oitenta e sete milhões, setecentos e cinquenta e cinco mil, novecentos e setenta e dois reais e onze centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada a indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98, de que trata na Portaria SEP/PR 50 nº 38, de 26 de fevereiro de 2015, cujo valor foi atualizado para a data-base de 09/2021. Estamos entendendo que esta obrigação de pagamento está desassociada do pagamento de outorga feito pelo adjudicatário (obrigação prevista no item 27.2.2 do Edital). Neste sentido, sugerimos inclusão de disposições do edital que deixem claro que a obrigação de pagamento do item 27.2.9 não se confunde com o pagamento de outorga, de modo que o adjudicatário deverá considerar o pagamento destes valores de forma independente. Além de ser desassociada à obrigação de pagamento de outorga (item 27.2.2), entendemos que o cumprimento da obrigação constante do 27.2.9 deverá ser realizada em dinheiro, não sendo possível o pagamento através de precatórios, visto que o conteúdo da Emenda Constitucional nº 113, não prevê essa possibilidade. Neste sentido, para fins de se evitar qualquer discussão ou questionamento futuro, sugerimos que o edital aponte que o pagamento referido no item 27.2.2 seja realizado expressamente em dinheiro, tal qual ocorre com os ressarcimentos por estudos e à B3, não sendo aceitos precatórios.	O valor contido na cláusula 27.2.9 não está associado ao valor de outorga, pois não há no edital qualquer menção neste sentido. Acerca da forma de depósito, ressalta-se que, vide o citado item, o valor deverá ser depositado em conta bancária, ou seja, deverá ser aberta conta bancária específica para esse fim, sendo que o numerário deverá possuir liquidez imediata.
54	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	CAPÍTULO VI - DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO	A Cláusula 27.2 do Edital estabelece obrigações e documentos que devem ser apresentados pela Adjudicatária para fins de celebração do Contrato de Arrendamento. Dentre estas obrigações, o item 27.2.9 aponta a obrigação de indenização à anterior arrendatária: 27.2.9. Comprovante de depósito no valor de R\$ R\$ 287.755.972,11 (duzentos e oitenta e sete milhões, setecentos e cinquenta e cinco mil, novecentos e setenta e dois reais e onze centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada a indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98, de que trata na Portaria SEP/PR 50 nº 38, de 26 de fevereiro de 2015, cujo valor foi atualizado para a data-base de 09/2021. Considerando que a Antaq reajustou o valor da indenização devida ao Ecoporto pelos investimentos não amortizados, nos termos do Acórdão nº 301 de 30 de maio de 2022, sugerimos que conste no Edital o valor deliberado pela diretoria da ANTAQ, no montante de - R\$ 94.304.281 com data base e data focal em dezembro de 2016. Sugerimos que conste no edital que o referido valor deverá ser atualizado pela aplicação do WACC regulatório de 10% cumulado com a variação do IGP-M até a data do seu efetivo pagamento a atual arrendatária. Sugerimos que conste no Edital o prazo para pagamento deste valor pelo Poder Concedente à atual arrendatária.	Agradecemos a contribuição e informamos que o valor a ser pago será reavaliado durante a revisão pós consulta pública e pode sofrer alterações.
55	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	Seção I - Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato	A Cláusula 27.2 do Edital estabelece obrigações e documentos que devem ser apresentados pela Adjudicatária para fins de celebração do Contrato de Arrendamento. Dentre suas obrigações, há previsão de pagamento de parcela da outorga (item 27.2.2). O restante da outorga será pago ao longo da execução do Contrato de Arrendamento (Cláusula 9.2.4 da Minuta de Contrato). Considerando o conteúdo da Emenda Constitucional nº 113, há possibilidade de utilização de créditos líquidos certos como forma de compensação de dívidas com o ente federativo. Em outras palavras, verifica-se a possibilidade de o adjudicatário (e futura arrendatário) de realizar o pagamento de outorga por meio de precatórios (seja previamente à assinatura do contrato, seja ao longo da sua execução). Apesar da recente alteração normativa, esta prática já vem sendo estudada em diversos projetos de infraestruturas, tornando-se um atrativo para ampliação da competitividade de certames. Neste sentido, sugere-se que o edital e contrato sejam modificados para prever a possibilidade de pagamento de outorga, por meio de precatórios, conforme dispõe a EC 113 em vigor no nosso ordenamento jurídico.	Agradecemos a contribuição e informamos que a utilização de precatórios para pagamento de outorga será regulamentada pelo Ministério da Economia através de norma geral.

56	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	27.2.1. Comprovante de recolhimento da remuneração à B3 no valor R\$ 841.626,93 (oitocentos e quarenta e um mil, seiscentos e vinte e seis reais e noventa e três centavos), cujo pagamento deverá ser efetuado no prazo previsto no Manual de Procedimentos;	Considerando que: (a) o pagamento dos valores devidos à B3, à Autoridade Portuária, ao responsável pelos estudos e a título de indenização arrendatária titular do Contrato PRES/028.98 pressupõe a efetiva exploração do terminal a ser licitado, uma vez que são condições de assinatura; (b) eventual não convocação injustificada, no prazo de até 150 dias do cumprimento das condições precedentes pela adjudicatária, a desonera do cumprimento das obrigações prévias e da própria celebração do contrato de arrendamento (item 28.2.1 do Edital); (c) o art. 64, §3º da Lei Federal n.º 8.666/1993 dispõe que o particular não é obrigado a renovar a sua garantia de proposta caso não seja convocado para assinar o contrato no prazo de validade da proposta; (d) os valores de outorga e garantia de proposta serão atualizados pelo IPCA, em caso de necessidade de renovação da proposta, visando a manter a adequação os valores aos efeitos inflacionários; e (e) é vedado o enriquecimento ilícito da Administração Pública, sugerimos que o edital seja adequado nos seguintes termos: 27.3 Na hipótese prevista no item 28.2.1, bem como dos itens 28.2.5 e 28.2.6 [inseridos em contribuição abaixo] do Edital, a ANTAQ deverá: (a) Restituir à então Adjudicatária, em moeda corrente nacional, os valores por ela desembolsados para cumprimento das condições precedentes à celebração do Contrato, previstas nos itens 27.2.1, 27.2.2, 27.2.3 e 27.2.9, devidamente atualizado pela variação do IPCA contada da constatação, pela ANTAQ, do cumprimento das condições precedentes, até a efetiva restituição em conta bancária a ser informada pela Adjudicatária; (b) Liberar a Garantia de Proposta da então Adjudicatária em até 5 (cinco) dias úteis contados da constatação da hipótese aplicável.	Agradecemos a contribuição. Informamos que será avaliado mecanismo de devolução dos valores pagos em razão de obrigações prévias a assinatura do contrato no momento da revisão dos estudos.
57	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	27.2.6. O Projeto Básico de Implantação (PBI) dos investimentos exigidos na Minuta do Contrato de Arrendamento; e	Sugerimos alterar a redação da subcláusula 7.2.6 para o seguinte: "27.2.6. O Projeto Básico de Implantação (PBI) dos investimentos exigidos na Minuta do Contrato, com a previsão obrigatória de realização dos Investimentos Mínimos previstos na Minuta do Contrato."	Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula, na forma estabelecida, já está aderente aos objetivos do PBI e aos investimentos obrigatórios que constam no contrato.
58	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	27.2.9. Comprovante de depósito no valor de R\$ R\$ 287.755.972,11 (duzentos e oitenta e sete milhões, setecentos e cinquenta e cinco mil, novecentos e setenta e dois reais e onze centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada	A possibilidade de que o novo operador seja responsável pelo pagamento de indenização devida ao operador anterior foi positivada por meio da edição da Lei Federal n.º 13.448/2017, com o instituto da relicitação. A referida legislação, vale dizer, se aplica aos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário. Sem adentrar ao mérito da própria ausência de fundamento normativo expresso que autorize, no setor portuário, o mecanismo previsto na cláusula 27.2.9 para impor à nova arrendatária o pagamento da referida indenização, o que por si só impacta a disposição, devem ser destacados os efeitos nefastos da sistemática prevista. A imposição de tal obrigação ao novo arrendatário pressupõe que, na prática, haveria uma sobra de valor presente líquido, capaz de ensejar o pagamento de outorga, necessariamente, superior ao valor da referida indenização. Trata-se de obrigação financeira licitada que, necessariamente, o licitante deverá considerar para desembolso imediato, de curto prazo, e que, portanto, está associada ao valor de outorga up front a ser pago, teoricamente, como resultado da atratividade do projeto. Tal obrigação, aliás, vai de encontro aos argumentos apresentados pelo Ministério da Infraestrutura no âmbito do TC n.º 028.391/2020-9, perante o TCU, que discute a relicitação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante - SGA. Naquele processo, o Ministério alega (vide Despacho datado de 28/10/2021), no contexto de eventual condicionante ao novo certame de SGA à quitação da indenização devida ao operador anterior, que não se poderia exigir que o VPL de um novo projeto tenha de ser obrigatoriamente superior à indenização para que possa ser licitado. Embora sejam contextos diferentes, conceitualmente há identidade entre os casos. No precedente em questão, o Ministério sustenta que a disponibilidade de recursos depende do ágio do leilão que, por sua vez, depende de avaliação do privado sobre a atratividade do projeto. No presente certame, pretende-se impor ao privado que a outorga mínima seja de R\$ 287.755.972,11. A imposição de tal valor, ainda, vai de encontro às melhores práticas de modelagem. Isto porque, ao prever tal pagamento como condição de assinatura do contrato de arrendamento, eleva-se o custo de transação, em função do risco de saída, isto é, do risco de o privado ser obrigado a desembolsar valor relevante, que o vincula por prazo desconhecido. Vale dizer que tal risco se revela acentuado na medida em que a sistemática editalícia prevê (a) o prazo de até 150 dias contados do cumprimento das condições precedentes para a convocação para a assinatura, sendo que tal prazo pode ser estendido mediante justificativa cujos contornos não são conhecidos e (b) somente haverá reequilíbrio (pós-assinatura) caso o atraso na disponibilidade da área do arrendamento seja superior a 12 meses. Ou seja, não há qualquer garantia de prazo máximo para a celebração do contrato de arrendamento e, ainda, eventual reequilíbrio somente ocorrerá caso o atraso para a efetiva assunção seja superior a 12 meses. Nesse contexto, tendo como premissas que: (a) a finalidade do certame deve ser a oferta de serviço público, no caso materializada na disponibilização de capacidade para a movimentação e armazenagem de contêineres e não a arrecadação de verbas indenizatórias; e (b) o próprio Ministério da Infraestrutura reconhece que não há como se impor que a avaliação da atratividade de um novo projeto seja suficiente para o pagamento de indenização de outro, sendo essa sistemática contrária às melhores práticas de modelagem, sugere-se a exclusão da referida obrigação.	Contribuição deferida. A possibilidade de pagamento de eventual indenização pelo licitante vencedor ao atual ocupante da área já foi utilizada em outros certames do setor portuário, tudo dentro da regulamentação em regência. Ao se inserir no edital tal possibilidade permite que o proponente tenha a total transparência acerca do certame e desfrute de todas as informações necessárias para analisar e elaborar sua proposta.
59	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	27.2.9. Comprovante de depósito no valor de R\$ R\$ 287.755.972,11 (duzentos e oitenta e sete milhões, setecentos e cinquenta e cinco mil, novecentos e setenta e dois reais e onze centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada	Está correto o entendimento de que o ressarcimento devido à arrendatária anterior, titular do Contrato PRES/028.98, de que trata na Portaria SEP/PR 50 nº 38, de 26 de fevereiro de 2015, é a única obrigação de pagamento à qual a futura arrendatária da área STS10 estará sujeita em relação aos antigos titulares das áreas que integrarão o futuro arrendamento STS10? Em caso positivo, para garantir maior segurança jurídica aos interessados, recomenda-se a inclusão de previsão expressa de que eventuais outros passivos que sejam atribuídos à nova arrendatária decorrentes de discussões com os antigos ocupantes serão objeto de reequilíbrio econômico financeiro, conforme aplicável.	Agradecemos pela contribuição. Como obrigação prévia à celebração do contrato, a arrendatária deverá apresentar comprovante de depósito em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada a indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98, nos termos do item 27.2.9 da minuta de edital. No que diz respeito a outras eventuais obrigações relativas aos atuais titulares da área, a arrendatária deverá observar as disposições constantes na minuta de edital e contrato. Destaca-se que, conforme a Subcláusula 13.2.7 da minuta de contrato, é de responsabilidade do poder concedente eventual decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão.
60	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	28.2.1. Na hipótese de o Poder Concedente, injustificadamente, não convocar a Adjudicatária para a assinatura do Contrato de Arrendamento dentro do prazo previsto no subitem 28.2, a Adjudicatária estará desobrigada de celebrar o Contrato de Arrendamento,	A qualificação de um projeto no âmbito do programa de parcerias e investimentos da Presidência da República ( PPI ) pressupõe a adequada disponibilidade das premissas que permitam a deflagração do certame. Nesse contexto, ao projeto em questão, qualificado no âmbito do PPI por meio do Decreto Federal n.º 10.743/2021, devem se aplicar as mesmas regras. A Resolução PPI n.º 01/2016 prevê que (a) a licitação dos empreendimentos qualificados é condicionada à atestação da viabilidade ambiental, (b) a matriz de riscos deve alocar os riscos à parte que melhor possa gerenciá-lo, com o menor custo para o processo de forma a evitar revisões extraordinárias e (c) os estudos de viabilidade serão construídos com premissas claras e objetivas. Todavia, não é o que se verifica no presente projeto. Isto porque, conforme aponta a Nota Técnica 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, acostada aos estudos de viabilidade, o Contrato de Arrendamento PRES/028.98 (cuja área é parte do objeto a ser licitado) tem vigência até 11.06.2023, com possibilidade de prorrogação, tendo a atual arrendatária da área, inclusive, apresentado pedido de prorrogação ao Ministério da Infraestrutura. Verifica-se, portanto, que sequer a área do arrendamento está disponível nesse momento, havendo inclusive pleito administrativo em tramitação ainda sem decisão definitiva. Nesse contexto, e considerando ainda que o art. 78, XVI da Lei Federal n.º 8.666/1993 prevê a não liberação da área pela Administração nos prazos previstos como fundamento para rescisão contratual, faz-se necessário tratamento específico para o tema. Diante do exposto, é necessário que a eventual indisponibilidade integral da área do arrendamento não seja considerada, unilateralmente, justificativa para postergar o prazo de até 150 dias para a assinatura do contrato de arrendamento. O referido risco de indisponibilidade de área não é gerenciável pela Adjudicatária e, a teor das regras do PPI, não pode ser ilimitadamente a ela alocado, devendo haver espaço para uma alternativa regulatória. A alternativa seria prever que, caso a justificativa a ser invocada pelo poder concedente seja direta ou indiretamente a indisponibilidade integral da área do arrendamento, a postergação da assinatura do contrato de arrendamento poderá ocorrer mediante acordo com a adjudicatária. Vale destacar que, no âmbito do TC n.º 028.391/2020-9, que discute a relicitação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante - SGA, o Ministério da Infraestrutura defende (vide Memorial datado de 24.03.2022), a inclusão de disposição contratual segundo a qual a assinatura do contrato de concessão seria tornada sem efeito, caso as condições de liquidação da indenização devida no âmbito da relicitação aeroportuária não sejam implementadas pelo poder concedente. Tal disposição decorre das discussões perante o TCU que condicionariam a eficácia contratual daquele projeto ao pagamento da indenização devida para a antiga concessionária, uma vez que há parcela controversa ainda em discussão, o que impediria a quitação antes da assinatura do novo contrato de concessão. Considerando que a inclusão de cláusula de saída (rescisão amigável) do contrato de arrendamento ensejaria discussões sobre a indenização devida, bem como sobre a própria metodologia e o custo regulatório para a ANTAQ, uma vez que a arrendatária poderia ter incorrido em desembolso de valores de mobilização e outras despesas operacionais, entende-se que deve haver a adequação do edital, nos seguintes termos: (continua na seguinte)	Contribuição indeferida. Conforme a cláusula 13.2.8 da minuta de contrato, os custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento são de responsabilidade do Poder Concedente. Essa cláusula, em conjunto com a cláusula 28.2.1, desoneram a adjudicatária de quaisquer responsabilidades acerca de eventuais atrasos na disponibilização da área.

61	Minuta de Edital - Par 004.2021 STS10	STS10	28.2.1. Na hipótese de o Poder Concedente, injustificadamente, não convocar a Adjudicatária para a assinatura do Contrato de Arrendamento dentro do prazo previsto no subitem 28.2, a Adjudicatária estará desobrigada de celebrar o Contrato de Arrendamento,	28.2.2 Caso a justificativa indicada no item 28.2.1, a ser apresentada pelo Poder Concedente, tenha relação direta ou indireta com a indisponibilidade integral da área do arrendamento, por razões que a Adjudicatária não tenha contribuído, a extensão do referido prazo poderá ocorrer, uma única vez, pelo mesmo prazo de 150 dias contados do encerramento do prazo original, caso seja de interesse da Adjudicatária. 28.2.3 O Poder Concedente deverá manifestar a hipótese prevista no item 28.2.2 acima com antecedência mínima de 15 dias úteis do encerramento do prazo original, para que a Adjudicatária se manifeste em até 5 dias úteis do recebimento da comunicação do Poder Concedente. 28.2.4 A Adjudicatária deverá apresentar manifestação formal ao Poder Concedente, devendo observar as obrigações referentes a renovação da proposta pelo arrendamento e da Garantia de Proposta, caso opte por aguardar o novo prazo previsto no item 28.2.2 acima. 28.2.5 Caso a Adjudicatária decida por não aguardar o novo prazo previsto no item 28.2.2 acima, deverá ser implementada a previsão contida no item 27.3 [inserida acima] do Edital. 28.2.6 Da mesma forma, caso a Adjudicatária tenha decidido por aguardar o novo prazo previsto no item 28.2.2 acima e, quando de seu termo, o Poder Concedente não disponha da integralidade do arrendamento, a Adjudicatária poderá optar por não celebrar o Contrato e estará liberada das obrigações relativas à sua proposta, devendo ser implementada a previsão contida no item 27.3 do Edital. Por outro lado, a Adjudicatária poderá optar por celebrar o Contrato, conforme os termos, condições e alocação de riscos envolvendo a disponibilidade de área, previstos. 28.2.7 Nas hipóteses previstas nos itens 28.2.1, 28.2.5 e 28.2.6, nesta última caso a Adjudicatária opte por não celebrar o Contrato, o Poder Concedente poderá convocar os licitantes remanescentes, pela ordem de classificação, nos termos do Edital.	Contribuição indeferida. Conforme a cláusula 13.2.8 da minuta de contrato, os custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento são de responsabilidade do Poder Concedente. Essa cláusula, em conjunto com a cláusula 28.2.1, desoneram a adjudicatária de quaisquer responsabilidades acerca de eventuais atrasos na disponibilização da área.
62	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	CONTRATO DE ARRENDAMENTO Nº _____, de _____, QUE ENTRE SI CELEBRAM A UNIÃO, POR INTERMÉDIO DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, COM A INTERVENIÊNCIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ E DA SANTOS PORT AUTHORITY, E A EMPRESA _____	Contribuição: Sugere-se o detalhamento das especificações técnicas, características, estado de conservação, capacidade operacional, manutenções necessárias e demais informações técnicas dos equipamentos, acompanhadas de laudo técnico e também descrição dos bens que serão farão parte dos ativos existentes do arrendamento no Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos, Apêndice 3 da minuta do contrato de Arrendamento. Justificativa: O Apêndice 3 da Minuta de Contrato apresenta o Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos. Entretanto, a listagem definitiva de bens e ativos e inventários encontra-se vazia. Assim, considerando que o detalhamento dos bens e ativos existentes que a futura Arrendatária receberá para a execução do objeto do Arrendamento é essencial para o planejamento da destinação desses bens e correto cálculo da proposta pelas licitantes, fica clara a importância do detalhamento das especificações técnicas, características, estado de conservação, capacidade operacional, manutenções necessárias e demais informações técnicas dos equipamentos, acompanhadas de laudo técnico e também descrição dos bens que serão farão parte dos ativos existentes do arrendamento.	Contribuição indeferida. Conforme a cláusula 2.3 da minuta de contrato a área do Arrendamento é cedida pelo Poder Concedente à Arrendatária em caráter ad corpus, sendo certo que as descrições, extensão e confrontações indicadas na Subcláusula 2.1.1 não vinculam o Poder Concedente sob qualquer forma, sendo a área arrendada aquela efetivamente disponível para utilização da Arrendatária, que declara ser tal área suficiente para o cumprimento das obrigações deste Contrato e seus Anexos.
63	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	1.1.1 Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões:	Sugestão de inclusão de uma nova alínea no item 1.1.1. com a seguinte definição: "xxii. Investimentos Mínimos: obras, serviços e/ou aportes financeiros que, obrigatoriamente, devem ser feitos pela Arrendatária, nos termos da Subcláusula 7.1.2.3."	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será indeferida uma vez que não foi identificada a necessidade da inclusão da definição sugerida.
64	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	1.1.1 Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões:	Sugerimos alterar o item xxv da subcláusula 1.1.1 para o seguinte: "xxv. Parâmetros do Arrendamento: referências a características técnicas operacionais mínimas que definirão o dimensionamento do projeto, os investimentos e as Atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária, nos termos das Subcláusulas 7.1.2.2. e 7.1.2.3."	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será indeferida uma vez que os parâmetros de arrendamento estão descritos na subcláusula 7.1.2.2
65	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	1.1.1 Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões:	Sugerimos alterar o item xxix da subcláusula 1.1.1 para o seguinte: "xxix. Plano Básico de Implantação (PBI): Plano com as especificações técnicas e de desempenho, além dos Investimentos Mínimos previstos na Subcláusula 7.1.2.3., que deverão ser obrigatoriamente desenvolvidas pela Arrendatária com vistas ao atendimento da Proposta pelo Arrendamento e aos Parâmetros do Arrendamento."	Contribuição deferida.
66	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	1.3 Documentos Anexos	Observação: como não há opção neste formulário para que se mencione os apêndices que compõem a a minuta do contrato, vamos tratá-los no capítulo de documentos anexos: Sugerimos alterar a redação da subcláusula A.1.3 do Apêndice 4 - Requisitos do Plano Básico de Implantação - para o seguinte: "A.1.3. Descrição do fluxo operacional e fluxograma de massa das Atividades a serem realizadas, evidenciando os equipamentos, os principais elementos de infraestrutura, e suas principais características técnicas, incluindo capacidade estática de armazenagem e capacidade nominal de movimentação, levando-se em consideração a projeção do incremento de demanda de terceiros interessados nos serviços do terminal após as obras de acesso que são objeto do Contrato de Arrendamento."	Contribuição indeferida. A atual redação já contempla a "capacidade nominal de movimentação".
67	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	1.3 Documentos Anexos	Observação: como não há opção neste formulário para que se mencione os apêndices que compõem a a minuta do contrato, vamos tratá-los no capítulo de documentos anexos: Sugestão de inclusão da subcláusula A.3.1.1. no Apêndice 4 - Requisitos do Plano Básico de Implantação: "A.3.1.1. O projeto de instalação de acessos rodoviários, ferroviários, hidroviário e dutoviários a serem implantados deve ser realizado de forma a atender todos os potenciais terceiros interessados de forma igualitária, independentemente de terem acesso, ou não, a terminais portuários em áreas contíguas ou próximas ao Terminal STS 10."	Contribuição indeferida. Não foi apresentado justificativa que permitisse uma melhor avaliação acerca da proposta. Assim, decidiu-se por manter a atual redação do Apêndice 4.
68	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	1.3 Documentos Anexos	Observação: como não há opção neste formulário para que se mencione os apêndices que compõem a minuta do contrato, vamos tratá-los no capítulo de documentos anexos. Sugerimos alterar o primeiro parágrafo do Caput do Apêndice 4 - Requisitos do Plano Básico de Implantação - para o seguinte: "O Plano Básico de Implantação ( PBI ) devera´ contemplar o conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para informar ao Poder Concedente as etapas e estratégias de implantação das Atividades por parte da Arrendatária. (...) Em particular, o PBI deve demonstrar com clareza e precisão que a Arrendatária possui todas as condições necessárias para cumprir todas as Diretrizes Técnicas, Parâmetros do Arrendamento e Investimentos Mínimos indicadas no Contrato e em seus Anexos."	Contribuição indeferida. Não foi apresentado justificativa que permitisse uma melhor avaliação acerca da proposta. Assim, decidiu-se por manter a atual redação do Apêndice 4.
69	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	1.3 Documentos Anexos	Observação: como não há opção neste formulário para que se mencione os apêndices que compõem a a minuta do contrato, vamos tratá-los no capítulo de documentos anexos: Sugerimos alterar a redação da subcláusula A.3.4 do Apêndice 4 - Requisitos do Plano Básico de Implantação - para o seguinte: "A.3.4. Comprovação, por meio de memorial descritivo, que as instalações portuárias e equipamentos existentes e/ou a serem implantados pela Arrendatária são suficientes para o atendimento dos Parâmetros do Arrendamento e da projeção do incremento de demanda de terceiros interessados nos serviços do terminal após as obras de acesso que são objeto do Contrato de Arrendamento."	Contribuição indeferida. Não foi apresentado justificativa que permitisse uma melhor avaliação acerca da proposta. Assim, decidiu-se por manter a atual redação do Apêndice 4.

70	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	1.3 Documentos Anexos	Observação: como não há opção neste formulário para que se mencione os apêndices que compõem a minuta do contrato, vamos tratá-los no capítulo de documentos anexos. Sugerimos incluir a subcláusula A.3.3.1 no Apêndice 4 - Requisitos do Plano Básico de Implantação - conforme segue: "A.3.3.1. A capacidade do sistema de recepção e expedição terrestre deve levar em consideração a demanda decorrente da obrigação da Arrendatária de implementar Ramal Ferroviário, com interligação ao pátio ferroviário de Santos da MRS., para acesso e isonômico dos operadores ferroviários que realizem ou tenham interesse em realizar operação ferroviária no citado terminal."	Contribuição indeferida. Não foi apresentado justificativa que permitisse uma melhor avaliação acerca da proposta. Assim, decidiu-se por manter a atual redação do Apêndice 4.
71	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	1.3.1 Integram o Contrato, para todos os efeitos legais e contratuais, os Anexos relacionados nesta Cláusula:	O item (i) cita o Termo de Referência Ambiental como anexo ao Contrato, porém, não identificamos o documento para análise. Favor esclarecer se esse documento será disponibilizado para análise.	Nos ditames do art. 14 da Lei nº 12.815/2013, o termo de referência ambiental é um documento que precede a assinatura do contrato, ou seja, estará disponível somente em data posterior ao pleito licitatório. Caso o documento seja finalizado antes do pleito, será disponibilizado.
72	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	2.1.1 A área total do Arrendamento em Santos-SP, cujo código de identificação é STS10, localizada no Porto de Complexo Portuário de Santos, possui 601.101 m <sup>2</sup> (seiscentos e um mil, cento e um metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de cargas containerizadas, especialmente CONFERIR, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.	Nos termos do art. 10, inciso VI da Portaria 61/2020 do Ministério da Infraestrutura, a elaboração do PDZ deve observar o atendimento às políticas nacionais para o setor portuário, observando, no que couber, as demais políticas para o transporte de cargas, em especial as do transporte aquaviário, de desenvolvimento social, econômico e ambiental. É o PDZ, portanto, instrumento de política pública setorial. Nesse contexto, verifica-se da Figura 24, no item 2.10.1 do PDZ vigente, que somente (a) a partir de 2025 haverá uma elevação efetiva na demanda por contêineres no Porto de Santos e (b) em 2040 é que a capacidade de infraestrutura portuária dedicada a movimentação de contêineres poderá ser atingida. Adicionalmente, não foram levadas em consideração outras variáveis igualmente importantes sobre o aumento de capacidade para movimentação de contêineres no porto de Santos, como (a) a possibilidade - já tornada pública - de expansão dos atuais terminais instalados, (b) a iminente implantação dos Sistemas DUIMP e 100% de Despacho Sobre Águas pela Secretaria da Receita Federal, possibilitando a redução significativa do Dwell Time que a carga permanece nas instalações, e (c) a previsão, no próprio PDZ, de uma extensa área no porto de Santos destinada à armazenagem alfandegada de contêineres (retroárea). Vale destacar que o Decreto Federal n.º 8.033/2013 prevê, em seu art. 6º, que a viabilidade dos leilões portuários, a partir dos correspondentes estudos, deve (i) considerar as diretrizes do setor portuário e (ii) se materializar de forma a considerar o uso racional da infraestrutura de acesso aquaviário e terrestre, e as características de cada empreendimento. Portanto, considerado que o instrumento oficial de política pública, o PDZ, não prevê a necessidade de aumento da capacidade de infraestrutura portuária dedicada à movimentação de contêineres no curto prazo, bem como que é determinação legal a exploração portuária de forma a assegurar o seu uso racional, entende-se que não há materialidade suficiente, neste momento, para deflagrar o processo licitatório. Isto porque exigir determinadas movimentações da futura arrendatária em momento que não se evidencia efetiva necessidade, pode (a) ensejar a apresentação de propostas menos vantajosas, diante do cenário do perfil da carga, (b) colocar em xeque a viabilidade de realizar os investimentos obrigatórios nos primeiros anos de execução contratual diante da movimentação mínima exigida nos 3 primeiros anos de execução contratual, em patamares baixos, sobretudo em relação ao exigido a partir do 4º ano (um aumento de 5x) e (c) ensejar que as condições de negociação entre a futura arrendatária e a autoridade portuária eventualmente já privatizada, tenham que partir dos valores licitados em condições que não sejam as mais vantajosas. Deve-se destacar, ainda, que a área do Arrendamento somente se encontrará efetivamente disponível no segundo semestre de 2023, quando se encerrará o Contrato PRES/028.98. Dessa forma, entende-se que as condições para efetivar o certame, dentre as alternativas possíveis (a teor dos art. 21 a 23 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro), revelam como medida adequada a avaliação da licitação em momento posterior oportuno, inclusive diante da efetiva verificação da demanda por contêineres e, ainda, que a possibilidade de celebração de contratos de transição permite a destinação das áreas envolvidas. Nunca é demais lembrar que a escolha do gestor público dentre as alternativas possíveis deve ser justificada de forma objetiva, sobretudo no caso da delegação à iniciativa privada do maior terminal de contêineres já licitado no país, sob pena de ensejar questionamentos acerca da responsabilização dos gestores públicos envolvidos por eventuais danos causados ao Erário.	Agradecemos a contribuição. Conforme citado na contribuição, o PDZ/2020 de Santos estimou que em 2022 a movimentação de contêineres atingiria 4,6 milhões de TEU. Ocorre que em 2021 a movimentação realizada já atingiu 4,8 milhões de TEU e para 2022 estima-se que a movimentação de carga containerizada atinja 4,95 milhões de TEU, tendo em vista a taxa de crescimento 3% indicada pelo PDZ/Santos/2020. Nesse sentido, o estudo de mercado aponta a necessidade de aumentar a capacidade aquaviária do Complexo Portuário de Santos para a movimentação de carga containerizada, sendo que a disponibilidade de capacidade plena ocorrerá após o período de obras de 3 anos, com previsão de início de contrato a partir 2023 para o terminal STS10. Observa-se que as projeções do Plano Mestre, publicado em 2019, a expectativa era que Santos atingiria a movimentação de 5 milhões de TEU em 2025, sendo que, provavelmente, está movimentação ocorrerá em 2022. Portanto, as projeções indicam que será necessário a implantação de um novo terminal de contêineres em Santos. Com relação ao aumento de capacidade para movimentação de contêineres no porto de Santos, informamos que a divisão da demanda macro em estudos de terminais portuários considera apenas projetos com níveis de maturidade suficientes para serem considerados na análise concorrencial, no intuito de mitigar reservas de mercado. Sobre despacho sobre águas, o estudo de mercado considerou uma redução de 15%, no período de arrendamento, sobre o tempo de permanência (dwell time) observado pelos terminais, em 2021. Informamos que as capacidades dos terminais existentes serão reavaliadas pela equipe técnica.
73	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	2.1.1 A área total do Arrendamento em Santos-SP, cujo código de identificação é STS10, localizada no Porto de Complexo Portuário de Santos, possui 601.101 m <sup>2</sup> (seiscentos e um mil, cento e um metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de cargas containerizadas, especialmente CONFERIR, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.	Contextualização: O item 2.1.1. do Contrato prevê que a área total do Arrendamento em Santos-SP, cujo código de identificação é STS10, localizada no Porto de Complexo Portuário de Santos, possui 601.101 m <sup>2</sup> (seiscentos e um mil, cento e um metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de cargas containerizadas, especialmente CONFERIR, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos Comentário: A expressão especialmente CONFERIR abre espaço para a limitação do tipo de carga containerizada que poderá ser movimentada. Assim, sugerimos a sua exclusão. Alternativamente, sugerimos a inclusão da expressão carga geral, uma vez que também é possível a movimentação desse tipo de carga em um terminal de containers.	Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula será corrigida.

74	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	<p>2.1.1 A área total do Arrendamento em Santos-SP, cujo código de identificação é STS10, localizada no Porto de Complexo Portuário de Santos, possui 601.101 m<sup>2</sup> (seiscentos e um mil, cento e um metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de cargas containerizadas, especialmente CONFERIR, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.</p>	<p>A Cláusula em comento dispõe a respeito do objeto do Contrato de Arrendamento ora em comento, incluindo sua localização, tamanho e, sobretudo, as atividades a serem desenvolvidas nele. A esse respeito, importa mencionar que as minutas disponibilizadas parecem indicar uma indefinição a respeito do tipo de carga que poderá ser armazenada e movimentada no terminal, restando em aberto uma redação com o dizer CONFERIR, que, supostamente, deverá ser complementada em momento posterior. Solicita-se, neste sentido, que seja esclarecido se haverá qualquer espécie de qualificação ou limitação para as cargas containerizadas movimentadas no âmbito deste arrendamento.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula será corrigida.</p>
75	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	<p>2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.</p>	<p>A Cláusula 2.2. do Contrato de Arrendamento consigna que as condições de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, a qual, conforme a redação ora analisada, poderia discricionariamente regular as condições de prioridade e preferência para a utilização dos Berços. Todavia, considerando o porte do terminal STS10, dos investimentos que deverão ser nele realizados e da movimentação que será exigida para a sua sustentabilidade financeira, não há alternativa senão a garantia de regime de preferência/exclusividade na utilização dos seus berços adjacentes. A exclusividade na utilização dos Berços que integram o Arrendamento deverá, por conseguinte, ser refletida no Contrato, da seguinte forma: 2.2. As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, respeitado o uso exclusivo dos Berços que integram a Área do Arrendamento.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que os berços a serem construídos farão parte do arrendamento STS10.</p>
76	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	<p>2.3 A Área do Arrendamento é cedida pelo Poder Concedente à Arrendatária em caráter ad corpus, sendo certo que as descrições, extensão e confrontações indicadas na Subcláusula 2.1.1 não vinculam o Poder Concedente sob qualquer forma, sendo a área arrendada aquela efetivamente disponível para utilização da Arrendatária, que declara ser tal área suficiente para o cumprimento das obrigações deste Contrato e seus Anexos.</p>	<p>Contextualização: O Item 2.3. prevê que a Área do Arrendamento é cedida pelo Poder Concedente à Arrendatária em caráter ad corpus, sendo certo que as descrições, extensão e confrontações indicadas na Subcláusula 2.1.1 não vinculam o Poder Concedente sob qualquer forma, sendo a área arrendada aquela efetivamente disponível para utilização da Arrendatária, que declara ser tal área suficiente para o cumprimento das obrigações deste Contrato e seus Anexos. Por sua vez, o item 2.3.1. prevê que as descrições, extensão e confrontações indicadas na Subcláusula 2.1.1 representam, todavia, os limites máximos da área a que a Arrendatária terá direito de explorar, não podendo a Arrendatária invocar o caráter ad corpus do Arrendamento para pleitear área diversa. Comentário: Entendemos que não há justificativa plausível para o tratamento diferenciado entre o Poder Concedente e a Concessionária no que tange ao critério de mensuração da área, ainda mais por meio de um tratamento desigual e extremamente benéfico para o Poder Concedente. Nesse sentido, sugerimos que seja dado um tratamento equalitário nos Itens 2.3 e 2.3.1. aos critérios de mensuração da área.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que os critérios de mensuração das áreas estão estabelecidos no Contrato de Arrendamento, inclusive com cláusula na matriz de risco que disciplina os efeitos da não disponibilização da área, como visto no item 13.2.8.</p>

77	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	2.3 A Área do Arrendamento é cedida pelo Poder Concedente à Arrendatária em caráter ad corpus, sendo certo que as descrições, extensão e confrontações indicadas na Subcláusula 2.1.1 não vinculam o Poder Concedente sob qualquer forma, sendo a área arrendada aquela efetivamente disponível para utilização da Arrendatária, que declara ser tal área suficiente para o cumprimento das obrigações deste Contrato e seus Anexos.	O contrato prevê que as descrições, extensão e confrontações indicadas na Subcláusula 2.1.1 não vinculam o Poder Concedente, o que significa que eventual discrepância entre a extensão da área informada nos estudos e no edital e a área efetivamente disponibilizada não constituirá direito subjetivo da Arrendatária para pleitear qualquer espécie de indenização ao Poder Concedente. No entanto, caso a discrepância entre a área informada e a área disponibilizada seja relevante (em torno de 10%), há a possibilidade de a operação e a rentabilidade do projeto serem negativamente afetados, razão pela qual há a necessidade de definição de um limite. Neste sentido, sugerimos a seguintes alteração para a cláusula: "2.3: A Área do Arrendamento é cedida pelo Poder Concedente à Arrendatária em caráter ad corpus, sendo certo que as descrições, extensão e confrontações indicadas na Subcláusula 2.1.1 não vinculam o Poder Concedente, desde que eventuais discrepâncias entre a área informada e a área efetivamente disponibilizada não seja superior a 10%, sendo a área arrendada aquela efetivamente disponível para utilização da Arrendatária, que declara ser tal área suficiente para o cumprimento das obrigações deste Contrato e seus Anexos".	Agradecemos a contribuição e informamos que os critérios de mensuração das áreas estão estabelecidos no Contrato de Arrendamento, inclusive com cláusula na matriz de risco que disciplina os efeitos da não disponibilização da área, como visto no item 13.2.8.
78	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	3.1 O Prazo de Arrendamento será de 25 (vinte e cinco) Anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato.	Contribuição: Sugere-se incluir nova cláusula para resguardar o prazo do arrendamento caso as áreas do Arrendamento não estejam disponíveis para a Arrendatária, conforme redação a seguir: 3.1.3. Caso a totalidade das áreas e instalações previstas para comporem o Arrendamento não estejam desimpedidas para a ocupação e exploração pela Arrendatária, a Arrendatária assinará o Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos apenas referente à área que tenha sido disponibilizada, sendo garantido a redução do Valor do Arrendamento, na proporção da área efetiva liberada para o Arrendamento, e a extensão da vigência do Contrato de Arrendamento pelo prazo em que a Arrendatária não tenha recebido a área integral do Arrendamento. Justificativa: Nos termos da Cláusula 3.1 da minuta do Contrato de Arrendamento, o Prazo de Arrendamento será de 25 anos contados da Data de Assunção. Essa data, nos termos da cláusula 1.1.2, xvii, da minuta do Contrato de Arrendamento, corresponde à data de celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, que deverá ser assinado entre a Arrendatária e o Poder Concedente em até 30 dias, contados da comunicação de não objeção, pelo Poder Concedente, ao Plano Básico de Implantação. Ocorre que entre a assinatura do Contrato e do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, determinadas áreas e instalações portuárias atualmente exploradas por outras arrendatárias poderão não estar disponíveis para ocupação e exploração pela Arrendatária (como é o caso do Ecoporto, cujo contrato de arrendamento é vigente até 11 de junho de 2023). Em respeito à segurança jurídica da licitação e dos contratos administrativos, deve-se prever um mecanismo pelo qual a Arrendatária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro proporcional às áreas e instalações que não tenham sido disponibilizadas para a exploração do Arrendamento.	Agradecemos a contribuição e informamos que os critérios de mensuração das áreas estão estabelecidos no Contrato de Arrendamento, inclusive com cláusula na matriz de risco que disciplina os efeitos da não disponibilização da área, como visto no item 13.2.8.
79	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	3.1.1 O Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, previsto no Apêndice 2 do Contrato, deverá ser celebrado pelas Partes em até 30 (trinta) dias, contados da comunicação de não objeção, pelo Poder Concedente, ao Plano Básico de Implantação apresentado pela Arrendatária como condição para a celebração deste Contrato.	A assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos marca a Data da Assunção do Contrato de Arrendamento e dos ativos disponibilizados para o Arrendatário, muitos dos quais deverão ser demolidos para viabilizar a concretização do Projeto Básico de Implantação. Esses ativos são bens públicos afetados à prestação de serviços públicos, que dependem, por conseguinte, de prévia desafetação para sua demolição. Esse também pode ser o caso de outros ativos existentes no local, em relação aos quais a Arrendatária manifeste desinteresse em recebê-los, e que deverão ser realocados. Sugere-se, assim, que a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos só ocorra após a efetiva desafetação dos bens públicos nele arrolados.	Contribuição indeferida. A desafetação dos bens públicos, caso necessária, não tem relação com a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos. Em linha, ressalta-se que é de responsabilidade do Poder Concedente, vide cláusula 13.2.8 da minuta de contrato, os custos decorrentes do atraso na disponibilização da área.
80	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	3.3 O presente Contrato poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a exclusivo critério do Poder Concedente, nos termos deste Contrato e seus Anexos, até o limite máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.	Inicialmente, quanto aos aspectos concorrenciais passíveis de melhoria, 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: 3.3 O presente Contrato poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a exclusivo critério do Poder Concedente, nos termos deste Contrato e seus Anexos, até o limite máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. 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: 3.3 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 N° 6237/2022/ME com argumentação completa - encaminhado para o e-mail para anexos	Contribuição indeferida. Conforme cláusula 3.1 da minuta de contrato, o prazo de arrendamento será de 25 anos. A possibilidade de prorrogações sucessivas, até o limite de 70 anos, decorre de Lei, sendo que tal prerrogativa ficará a critério do poder concedente.

81	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	Adimplência das pessoas jurídicas que sejam, direta ou indiretamente, controladoras, controladas ou coligadas com a Arrendatária perante a Santos Port Authority e junto à ANTAQ caso, além do objeto do presente contrato, sejam operadoras, autorizadas, arrendatárias ou concessionárias no setor portuário brasileiro.	O dispositivo referido prevê que, para a prorrogação do Contrato de Arrendamento, integrará a avaliação da conveniência da medida pelo Poder Concedente a análise da adimplência das pessoas jurídicas que sejam, direta ou indiretamente, controladoras, controladas ou coligadas com a Arrendatária perante a Santos Port Authority e junto à ANTAQ - caso sejam operadoras, autorizadas, arrendatárias ou concessionárias no setor portuário brasileiro. Tal disposição, com todo o respeito, não deve ser mantida. A Arrendatária de STS10, como regra, será constituída na forma de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), que se sujeitará à integralidade das obrigações previstos no Contrato de Arrendamento - sendo irrazoável que eventuais débitos de entidades integrantes de seu grupo econômico, em relação às quais a Arrendatária nem ao menos terá relação de controle (a exemplo das coligadas), sem causa justificadora para a negativa da prorrogação do Contrato de Arrendamento. Sugere-se, portanto, a exclusão do dispositivo em comento.	Contribuição indeferida. A necessidade de estar adimplente perante a administração do porto e a Antaq deriva do art. 62 da Lei nº 12.815/2013.
82	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	4.1 O Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do Contrato, para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações mencionadas na Subcláusula 4.2 em relação ao PBI.	A Cláusula 4.1 da minuta de Contrato de Arrendamento prevê que o Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da assinatura do Contrato para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar esclarecimentos/modificações ao PBI. Esse é um ponto extremamente relevante para garantir a segurança jurídica, uma vez que a indefinição quanto à aprovação do PBI pode ser capaz de atrasar a realização dos investimentos, trazer prejuízos e frustrar o planejamento estruturado pelo licitante vencedor. Nesse sentido, a Lei nº 13.874/2019 ( Lei da Liberdade Econômica ), estabeleceu a garantia de que, nas solicitações de atos públicos de liberação da atividade econômica que se sujeitam ao disposto nesta Lei, apresentados todos os elementos necessários à instrução do processo, o particular será cientificado expressa e imediatamente do prazo máximo estipulado para a análise de seu pedido e de que, transcorrido o prazo fixado, o silêncio da autoridade competente importará aprovação tácita para todos os efeitos, ressalvadas as hipóteses expressamente vedadas em lei . Tendo em vista a situação em concreto e a disposição contida na Lei em comento, sugere-se que haja a compatibilização do Edital para que, uma vez decorrido o referido prazo máximo , sem qualquer manifestação da autoridade competente, seja reconhecida a aprovação tácita do PBI.	Contribuição indeferida. A cláusula 4.1 é taxativa em relação ao prazo que o Poder Concedente terá para se manifestar (30 dias).
83	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	4.1 O Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do Contrato, para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações mencionadas na Subcláusula 4.2 em relação ao PBI.	Contextualização: A arrendatária deverá a apresentar um PBI, conforme o Apêndice 4 do Contrato. O item 4.1. prevê que o Poder Concedente terá o prazo de 30 dias contados da celebração do contrato para solicitar esclarecimentos, modificações ou rejeitar o PBI. O item 4.2.1 prevê que o Poder Concedente poderá estabelecer um prazo para a reapresentação do PBI. Contudo, na hipótese do PBI ser considerado inapto após a reapresentação, o item 4.2.2. prevê que o contrato será extinto por culpa da arrendatária. Contribuição: O PBI é um documento complexo, sujeito a interpretações e aperfeiçoamentos; Na nossa avaliação, o tratamento dado ao PBI foi extremamente rigoroso, na medida em que o item 4.2. possibilita a extinção do contrato em função da reprovação da reapresentação do PBI por uma única vez, o que confere poderes excessivos ao Poder Concedente e pode gerar violação direitos dos particulares; Assim, sugerimos a revisão do item de modo a que seja prevista a instauração de uma comissão de negociação no caso da reprovação da reapresentação do PBI, com a participação da Arrendatária, cujo resultado dos trabalhos poderá ser a invalidação do contrato. Ademais, sugerimos a introdução da previsão contratual de critérios objetivos a serem adotados pelo Poder Concedente na avaliação das propostas de PBI submetidas pela arrendatária. Por fim, solicitamos esclarecer se o PBI pode oferecer soluções alternativas de tecnologia, movimentação e capacidades a fim de garantir que as mesmas capacidades e produtividades solicitadas pelo edital sejam atendidas usando modos e métodos alternativos.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a possibilidade de extinção do contrato é realizada dentro da legislação vigente, de tal forma com que são respeitados os princípios da administração pública e do contraditório e ampla defesa. Ainda, importante notar que o próprio processo de avaliação do PBI traz etapas de interação entre Poder Concedente e arrendatária, sendo a solução da extinção contratual a última medida cabível. Adicionalmente, informa-se que o PBI deve estar de acordo com as obrigações previstas no edital, contrato e seus anexos, sendo a arrendatária a responsável pelo detalhamento das soluções de engenharia.
84	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	4.1 O Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do Contrato, para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações mencionadas na Subcláusula 4.2 em relação ao PBI.	Recomenda-se que a minuta do Contrato de Arrendamento seja ajustada para deixar expresso que o PBI estará tacitamente aprovado caso o Poder Concedente não se manifeste no prazo máximo de 30 dias previsto na Cláusula 4.1 do Contrato.	Contribuição indeferida. A cláusula 4.1 é taxativa em relação ao prazo que o Poder Concedente terá para se manifestar (30 dias).
85	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	4.2.2 Se após a reapresentação, nos termos da Subcláusula 4.2.1, o PBI for considerado inapto para viabilizar o atendimento aos requisitos do Contrato e Anexos, o Contrato será declarado extinto por culpa da Arrendatária, nos termos da Subcláusula 25.4.	O PBI é um documento elaborado pela Arrendatária, contendo as soluções técnicas, de engenharia, desenvolvidas no âmbito de sua própria sistemática e expertise para a implementação dos parâmetros do arrendamento e adequação da infraestrutura. Nesse contexto, é necessário que eventual decisão do poder concedente que considere o PBI inapto apresente a devida motivação, com fundamentos técnicos, que atestem a inviabilidade do documento, sob pena de aplicação de decisões arbitrárias que invadam a esfera privada de gestão pela arrendatária dos riscos que assumiu e/ou de decisões contrárias ao interesse público. Dessa forma, sugere-se a seguinte adequação na redação. 4.2.2 Se após a reapresentação, nos termos da Subcláusula 4.2.1, o PBI for considerado inapto para viabilizar o atendimento aos requisitos do Contrato e Anexos, mediante decisão fundamentada em argumentos técnicos que demonstrem, mediante a aplicação das normas técnicas regentes, a inviabilidade do PBI apresentado para o cumprimento das obrigações contratuais, o Contrato será declarado extinto por culpa da Arrendatária, nos termos da Subcláusula 25.4.	Contribuição indeferida. Conforme cláusula 4.2 a arrendatária terá a oportunidade de se manifestar, assim como será concedido um novo prazo para a realização das devidas correções no PBI (subcláusula 4.2.1), ou seja, a minuta de contrato já prevê mecanismos de discussão, entre o Poder Concedente e a arrendatária, acerca do trâmite de aprovação do PBI. Por fim, vide subcláusula 4.1.1, a análise de não objeção se dará em relação aos itens editalícios e a verificação se o projeto proposto atende aos parâmetros mínimos.

86	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	4.4 Para a realização das obras de infraestrutura e superestrutura, a qualquer tempo, a Arrendatária deverá realizar os projetos básico e executivo de engenharia, obter as aprovações cabíveis, e enviar cópia eletrônica dos projetos à Administração do Porto e à ANTAQ, acompanhado de nota que justifique sua compatibilidade com o PBI.	Contextualização: O item 4.4. prevê que para a realização das obras de infraestrutura e superestrutura, a qualquer tempo, a Arrendatária deverá realizar os projetos básico e executivo de engenharia, obter as aprovações cabíveis, e enviar cópia eletrônica dos projetos à Administração do Porto e à ANTAQ, acompanhado de nota que justifique sua compatibilidade com o PBI . Comentários: Conforme se extrai do dispositivo, após aprovado, o PBI passa a ser um plano de referência vinculante para o arrendatário, que guiará os investimentos nos próximos anos do contrato. O PBI pode ser modificado a qualquer tempo, conforme previsto no item 4.3., mediante solicitação do arrendatário ou da ANTAQ. Não há, contudo, uma previsão clara de qual o procedimento de modificação. Nesse sentido, sugerimos a inclusão de uma previsão clara e minimamente detalhada (a) de qual é o procedimento de modificação do PBI; e (b) de qual é são os requisitos para o atendimento ao item 4.4.	Contribuição indeferida. Não ficou claro para esta CPLA o que o contribuinte quis sugerir com "(a) qual é o procedimento de modificação do PBI; e (b) de qual é são os requisitos para o atendimento ao item 4.4". Dessa forma, avalia-se que quaisquer procedimentos acerca da modificação do PBI e os requisitos para atendimento ao item 4.4 poderão ser discutidos conforme cláusula 4.2 da minuta de contrato.
87	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	5.2 A Arrendatária deverá, a contar da Data de Assunção, disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	Considerando o risco alocado ao Poder Concedente na cláusula 13.2.8, caso haja atraso na disponibilização da área do arrendamento, deve haver uma ressalva quanto à obrigação contida na cláusula 5.2. Dessa forma, propõe-se a seguinte redação: 5.2.1 A disponibilização da área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos, somente será exigível quando da efetiva disponibilização da área do Arrendamento para a Arrendatária.	Contribuição indeferida. A cláusula 13.2.8 é taxativa ao afirmar que os custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento serão de responsabilidade do Poder Concedente.
88	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	5.2 A Arrendatária deverá, a contar da Data de Assunção, disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	Considerando que: (a) é possível verificar na Figura 24, no item 2.10.1 do PDZ vigente, que somente a partir de 2025 haverá uma elevação efetiva na demanda por contêineres no Porto de Santos; (b) a demanda pela movimentação de contêineres prevista no PDZ está refletida na calibragem da movimentação mínima exigida nos 3 primeiros anos de execução contratual (inclusive com redução do montante exigido do 2º para o 3º ano de 244 para 243 mil TEU/ano); (c) o STS 10 foi qualificado no âmbito do PPI por meio do Decreto Federal n.º 10.743/2021, o que exige que o disposto no art. 11 da Resolução n.º 01/2016 do PPI seja aplicado na decisão do Poder Público em licitar o projeto, de modo a estabelecer modelagem que retrate a efetiva necessidade do setor, de maneira a evitar investimentos desnecessários; (d) existem processos e discussões administrativas, no âmbito do CADE, visando a definir qual o adequado tratamento editalício sob o ponto de vista concorrencial; (e) o Contrato de Arrendamento PRES/028.98 (cuja área é parte do objeto a ser licitado) tem vigência até 11.06.2023, com possibilidade de prorrogação; e (f) os órgãos de controle têm (i) determinado a utilização racional da infraestrutura portuária, de modo que as novas outorgas devam considerar a integralidade da oferta de capacidade do porto organizado, uma vez que o planejamento não se limita a projetar a demanda e comparar com a capacidade atualmente instalada (sem expansões) (Acórdão TCU n.º 778/2016 - Plenário que dispõe sobre o Plano Mestre do Porto de Santos), bem como (ii) condicionado a realização dos leilões portuários ao atendimento de condicionante específica relacionada à inconsistência na fundamentação do respectivo estudo de viabilidade (Acórdão TCU n.º 10.177/2015). É possível se constatar que não há, nesse momento, contexto jurídico-regulatório que permita realizar o procedimento licitatório, uma vez que a modelagem nos termos propostos não atende às determinações regulatórias ora apontadas e, assim, o projeto, nos atuais termos, coloca em risco a obtenção da proposta mais vantajosa, em função das incertezas quanto ao cenário da demanda e definição do ambiente concorrencial. Conseqüentemente, licitar o terminal diante de tal incerteza seria ir de encontro ao planejamento setorial, inviabilizando futuras e expansões em curso (i.e. Contrato PRES/69.97). Em outras palavras, é necessário que a decisão de licitar o STS 10, inserido em contexto de incerteza quanto às definições de demanda e de ambiente concorrencial, seja precedida de objetiva e clara fundamentação face as alternativas possíveis, conforme determinam os art. 20 e 22 caput do Decreto Lei n.º 4.657/1942, sob pena de responsabilização do agente. Dessa forma, uma vez que existem contratos de transição inseridos na área objeto do STS 10 (os quais são capazes de viabilizar a movimentação de contêineres no Porto de Santos no curto prazo), bem como que a movimentação mínima exigida revela que não há necessidade de ampliação de capacidade relevante até 2025, entende-se que a licitação não deve ser realizada nesse momento, sendo medida de prudência somente realizar o certame quando da efetivação de cenário de segurança jurídica e operacional (demanda vs investimentos), em linha com as orientações do PPI, dos órgãos de controle e considerando as discussões em curso perante o CADE.	Agradecemos a contribuição. Conforme citado na contribuição, o PDZ/2020 de Santos estimou que em 2022 a movimentação de contêineres atingiria 4,6 milhões de TEU. Ocorre que em 2021 a movimentação realizada já atingiu 4,8 milhões de TEU e para 2022 estima-se que a movimentação de carga containerizada atinja 4,95 milhões de TEU, tendo em vista a taxa de crescimento 3% indicada pelo PDZ/Santos/2020. Nesse sentido, o estudo de mercado aponta a necessidade de aumentar a capacidade aquaviária do Complexo Portuário de Santos para a movimentação de carga containerizada, sendo que a disponibilidade de capacidade plena ocorrerá após o período de obras de 3 anos, com previsão de início de contrato a partir 2023 para o terminal STS10. Observa-se que as projeções do Plano Mestre, publicado em 2019, a expectativa era que Santos atingiria a movimentação de 5 milhões de TEU em 2025, sendo que, provavelmente, está movimentação ocorrerá em 2022. Portanto, as projeções indicam que será necessário a implantação de um novo terminal de contêineres em Santos.
89	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	6.1 A transferência, total ou parcial, direta ou indireta, do controle societário da Arrendatária ficará sujeita à análise e aprovação da ANTAQ, sob pena de descumprimento contratual, declaração de extinção do Arrendamento por culpa da Arrendatária e aplicação das penalidades cabíveis.	Contextualização: O item 6.1. prevê que a transferência, total ou parcial, direta ou indireta, do controle societário da Arrendatária ficará sujeita à análise e aprovação da ANTAQ, sob pena de descumprimento contratual, declaração de extinção do Arrendamento por culpa da Arrendatária e aplicação das penalidades cabíveis . Comentário: Em função da dinâmica do mercado atual e a complexa estrutura societária dos potenciais licitantes, sugerimos que seja exigida a aprovação da ANTAQ apenas para o caso da transferência direta do controle societário. No caso da transferência indireta, poderia ser exigida uma mera comunicação a posteriori da operação;	Contribuição indeferida. E competência legal da Antaq analisar as transferências de controle societário, seja direta ou indireta.
90	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a:	Sugerimos alterar o item xxiv da subcláusula 7.1.1. para o seguinte: "xxiv. Atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de operação de cargas pelo terminal, inclusive operadores ferroviários que tenham interesse em acessar o Ramal Ferroviário indicado na alínea "a" do subitem "ii" da subcláusula 7.1.2.3., 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, e as Resoluções da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que tratam da prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas, devendo eventual descumprimento ser comunicado a` ANTAQ, à ANTT e ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), conforme o caso."	Contribuição indeferida. O item xxiv da subcláusula 7.1.1 já prevê o acesso de terceiros aos serviços do terminal, de forma não discriminatória. Assim, não há necessidade de especificar no contrato quais grupos de usuários poderão ter esse acesso.

91	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a:	Alterar o item ix da subcláusula 7.1.1 para o seguinte: "ix. Elaborar o projeto básico e projeto executivo, executar as obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias, bem como substituir ou reparar, à suas custas, quaisquer bens ou serviços relacionados a` s Atividades que venham a ser justificadamente considerados pelo Poder Concedente ou pela ANTAQ, como defeituosos, incorretos, insuficientes ou inadequados, assim entendidos os bens ou serviços inaptos a viabilizar as obrigações assumidas pela Arrendatária, notadamente os Parâmetros do Arrendamento e os Investimentos Mínimos previstos na Subcláusula 7.1.2.3;"	Contribuição indeferida. Conforme a definição, parâmetros do arrendamento são "referências a características técnicas operacionais mínimas que definirão o dimensionamento do projeto, os investimentos e as Atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária, nos termos da Subcláusula 7.1.2.2.", ou seja, seria redundante incluir no final "os Investimentos Mínimos previstos na Subcláusula 7.1.2.3".
92 101	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10 Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10ST	iv. Obter e apresentar à ANTAQ todas as licenças e autorizações exigidas pelos órgãos competentes, nos termos deste Contrato e seus Anexos;	Contextualização: Os itens 7.1. (iv) e 7.1 (xxv) preveem que é obrigação da Arrendatária (a) obter e apresentar à ANTAQ todas as licenças e autorizações exigidas pelos órgãos competentes, nos termos deste Contrato e seus Anexos; e (b) obter, renovar e manter vigentes, durante todo o período do Contrato, todas as licenças, permissões e autorizações ambientais necessárias ao pleno exercício das Atividades objeto do Arrendamento. Comentário: Os itens 7.1. (iv) e (xxv) são redigidos em termos extremamente genéricos e não deixam claro quais licenças e autorizações são de responsabilidade da Arrendatária. Nesse sentido, sugerimos a introdução de uma matriz que delimite quais são as licenças e autorizações a cargo da Arrendatária;	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a cláusula traz o comando necessário à plena execução do contrato, restando a questão da alocação de riscos já disciplinada na matriz de riscos, conforme cláusula 13.1.3, alocado como um risco do arrendatário.
93	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	v. Implantar as ações necessárias à eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas, arrendadas ou não, em que as Atividades deverão ser executadas, devendo a Arrendatária arcar com todas as despesas respectivas e obter a prévia autorização da Administração do Porto e da ANTAQ;	Contextualização: O item 7.1. (v) prevê que é obrigação da Arrendatária implantar as ações necessárias à eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas, arrendadas ou não, em que as Atividades deverão ser executadas, devendo a Arrendatária arcar com todas as despesas respectivas e obter a prévia autorização da Administração do Porto e da ANTAQ . Comentário: Da forma como está redigido, o item 7.1. transfere à Arrendatária a reponsabilidade por arcar com a realocação das infraestruturas que impedem a prestação dos serviços, independentemente da arrendatária ter tido participação na implantação da infraestrutura. Nesse sentido, sugerimos que o item limite a responsabilidade da arrendatária à remoção dos itens geridos por ela e/ou que a arrendatária possa se ressarcir dos custos com quem for o responsável pela infraestrutura.	Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula aloca a responsabilidade ao arrendatário, na forma do contrato.
94	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	v. Implantar as ações necessárias à eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas, arrendadas ou não, em que as Atividades deverão ser executadas, devendo a Arrendatária arcar com todas as despesas respectivas e obter a prévia autorização da Administração do Porto e da ANTAQ;	O dispositivo em análise atribui como obrigação da Arrendatária a implantação das ações necessárias a eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestruturas públicas, arrendadas ou não, em que as Atividades serão executadas, devendo a Arrendatária arcar com todas as despesas respectivas e obter a prévia autorização da Administração do Porto e da ANTAQ. Ocorre que, conforme esclarecido pelos documentos da modelagem, o terminal de STS10 é resultante da consolidação de uma série de terminais que anteriormente ocupavam a área, cada qual com suas respectivas edificações, equipamentos e bens reversíveis, incluindo bens reversíveis cuja desafetação ao serviço público incumbe à ANTAQ, edificações em áreas comuns do Porto, sob a responsabilidade da Autoridade Portuária, e outros bens de naturezas diversas em relação às atividades que serão prestadas pela Arrendatária de STS10. Não está claro, assim, quais licenças ou procedimentos serão demandados para garantir o direito à Arrendatária de realizar as demolições necessárias à implantação do Terminal, nem quem se responsabilizaria pela sua obtenção ou mesmo pelos eventuais custos relacionados ao atraso para a obtenção das licenças necessárias às demolições ora referidas - as quais, como visto, dependerão em grande monta da atuação desta própria ANTAQ e da SPA.	Agradecemos a contribuição e informamos que é obrigação da arrendatária obter as licenças necessárias, inclusive as necessárias a realocação ou demolição de instalações ou equipamentos.
95	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	viii. Mitigar danos ou perturbação à propriedade de terceiros, resultantes de poluição, inclusive ruído e outras causas advindas do seu método de trabalho;	A Cláusula em questão atribuiu à Arrendatária a obrigação de mitigar danos ou perturbação à propriedade de terceiros, cujo resultado provenha de poluição ou quaisquer outras causas que tenham como origem o seu método de trabalho. Nada obstante, não há qualquer indicativo ou parâmetro que explicita como tal mitigação às externalidades referidas deve ser realizada, tampouco há detalhamentos sobre quais tipos de perturbação dariam causa à tal obrigação - isto é, quais os limites inerentes aos trabalhos realizados num terminal portuário como o que será detido pela Arrendatária e em quais termos tais externalidades devem ser mitigadas.	Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula atribui a arrendatária a responsabilidade de mitigar os danos provenientes de suas atividades, sendo uma obrigaçã de caráter geral intrínseca ao negócio e a operação portuária, de tal maneira que não cabem detalhamentos pormenorizados além dos já dispostos na cláusula.

96	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	xi. Manter a qualquer tempo durante a execução do Contrato, compatibilidade com as obrigações ora assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas e atendidas por ocasião da licitação;	A Arrendatária tem a obrigação de manter, durante a execução do Contrato de Arrendamento, todas as condições de habilitação e qualificação as quais foram submetidas quando da realização da licitação. Nesse ponto, menciona-se especialmente a condição que diz respeito ao capital social mínimo exigido no Edital, o qual é definido com base no conjunto de investimentos que a Arrendatária é obrigada a realizar. Não parece fazer sentido, portanto, manter tal condição durante toda a execução do Contrato, na medida em que o racional para o estabelecimento de um valor elevado de capital social mínimo para a Arrendatária perde a razão de ser na medida em que os investimentos já tenham sido feitos no terminal. Assim, espera-se que a Arrendatária possa realizar reduções no capital social mínimo, sem a necessidade de prévia aprovação, à medida em que os investimentos obrigatórios tiverem sido concluídos.	Agradecemos a contribuição e informamos que as regras sobre capital social estão disciplinadas no contrato, inclusive quanto a eventual redução, conforme cláusula 20.1.3.
97	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	xvi. Ajustar-se às medidas e determinações do Poder Concedente e da ANTAQ relacionadas à correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou na Área de Influência do Porto Organizado;	Contextualização: O item 7.1. (xvi) prevê que é obrigação da Arrendatária ajustar-se às medidas e determinações do Poder Concedente e da ANTAQ relacionadas à correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou na Área de Influência do Porto Organizado ; Comentário O item 7.1. (xvi) é extremamente aberto pois não deixa claro (a) em que situações pode incidir; e (b) quais as consequências da sua aplicação. Assim, sugerimos a sua exclusão ou seu esclarecimento, em item específico.	Contribuição indeferida. A prerrogativa dada à Antaq para inibir e/ou corrigir eventuais falhas de mercado é derivada de Lei. A ação da Agência, nestes casos, dependerá do caso concreto, motivo pelo qual não é possível descrever as situações em que poderão incidir.
98	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	xvii. Providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento do Passivo Ambiental relacionado ao Arrendamento, nos termos previstos na Cláusula 12;	Contextualização O item 7.1. (xvii) prevê que é obrigação da Arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento do Passivo Ambiental relacionado ao Arrendamento, na forma do item 12; O item 12 do Contrato prevê que (a) a arrendatária é responsável pela recuperação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais; (b) no caso dos passivos não conhecidos mas identificados no prazo de 360 dias da data da assunção, os custos serão de responsabilidade do Poder Concedente, conforme laudo a ser elaborado por consultoria ambiental independente; (c) somente serão objeto de ressarcimento pelo Poder Concedentes os passivos indicados no laudo ambiental e exigidos pelo órgão ambiental competente; (d) a ausência de entrega do laudo no prazo estabelecido importará no reconhecimento da inexistência de passivos; e (e) os passivos ambientais conhecidos, os desconhecidos mas não indicados no laudo e os posteriores serão de responsabilidade da arrendatária; Comentário O item 12 estabelece uma sistemática inadequada de divisão de responsabilidade pelos passivos ambientais, pois confere um tratamento extremamente favorável ao Poder Público. Na nossa avaliação, em regra, os passivos ambientais anteriores à data de assunção deveriam ser de responsabilidade integral do Poder Concedente. Nesse sentido, em primeiro lugar, achamos indevido que haja um prazo limite de 360 dias para a identificação dos passivos ocultos pela arrendatária, sendo que os passivos pretéritos descobertos para além dessa data deverão ser arcados pela arrendatária. Note-se que não é o fato do passivo ser descoberto após esse período que esse fato transforma o passivo em responsabilidade do arrendatário. Além disso, entendemos indevida a limitação do ressarcimento dos passivos indicados no laudo ambiental e exigidos pelo órgão ambiental pois pode haver custos adicionais que não podem e não devem ser arcados pela arrendatária. Assim, sugerimos a revisão do referido item, de modo a deixar claro que os passivos ambientais, independentemente da data da sua identificação, serão integralmente custeados pelo Poder Concedente.	Agradecemos a contribuição e informamos que o prazo indicado é praxe dos contratos de arrendamento do setor portuário. Adicionalmente, entendemos como sendo um prazo razoável para a realização das investigações necessárias acerca dos passivos ambientais existentes.
99	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	xxii. No prazo máximo de 12 (doze) meses a partir da Data de Assunção realizar avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento, incluindo estimativa de vida útil e valor de mercado de cada ativo, registrada por meio de laudo independente e em consonância com o PBI aprovado, e submetê-la à ANTAQ; e	A Cláusula 7.1.1.xxii do Contrato estabelece como dever da Arrendatária a realização, no prazo máximo de 12 (doze) meses de avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento, incluindo estimativa de vida útil e valor de mercado de cada ativo, registrada por meio de laudo independente e em consonância com o PBI aprovado. Ocorre que a adaptação da Área do Arrendamento demandará a demolição de numerosas edificações e a retirada de diversos equipamentos que hoje integram a Área do Arrendamento. Indaga-se, portanto, como será possível realizar a avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento em até 12 (doze) meses, a partir da Data de Assunção, se, no prazo descrito, boa parte do Terminal ainda estará ou sendo demolida ou em etapas ainda intermediárias de construção. Por isso, essa cláusula precisa ser ajustada para a realidade técnica do projeto, considerando suas diversas fases de implantação.	Agradecemos a contribuição e informamos que a contribuição será acatada.
100	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	xxiii. No prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses a partir do Prazo Limite para Início das Atividades indicado na Subcláusula 5.2, implantar e certificar sistema de gestão e controle ambiental.	(xxiii) A Arrendatária terá o prazo de 24 meses a partir do início das atividades para implantação e certificação de um Sistema de Gestão e Controle Ambiental, porém não menciona se haverá a necessidade de implantar um sistema integrado que inclui Saúde e Segurança do Trabalho, além de outros aspectos. Favor esclarecer.	A implantação e certificação dos sistemas estão descritas na Seção F - Ambiental, e devem ser elaborados seguindo as diretrizes da ISO 14.001 e ISO 45.001.
102	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	xxv. Obter, renovar e manter vigentes, durante todo o período do Contrato, todas as licenças, permissões e autorizações ambientais necessárias ao pleno exercício das Atividades objeto do Arrendamento.	A cláusula 7.1.1, XXV do Contrato dispõe que a Arrendatária deverá "obter, renovar e manter vigentes, durante todo o período do Contrato, todas as licenças, permissões e autorizações ambientais necessárias ao pleno exercício das Atividades objeto do Arrendamento", sem, contudo, abordar o status atual da regularidade ambiental do terminal. Nesse sentido, sugerimos a inclusão de cláusula nos seguintes termos: 7.1.1.2. "A Ecoporto Santos S.A. atesta possuir e manter válidas todas as licenças, autorizações, outorgas, registros, cadastros e demais atos ambientais necessário ao pleno exercício das Atividades objeto do Arrendamento, bem como atender integralmente a todas as exigências específicas contidas nestes atos".	Agradecemos a contribuição e entendemos que o contrato de arrendamento não tem o condão de gerar obrigações a terceiros não partes da avença. Dessa forma a contribuição não será acatada.

103	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	xxvi. Ao término do Contrato, efetuar a transferência de titularidade do processo de licenciamento ambiental à administração do porto ou a quem o Poder Concedente determinar, devendo manter vigentes as licenças até a conclusão do processo de transferência.	A cláusula 7.1.1, XXVI do Contrato dispõe que a Arrendatária deverá, "ao término do Contrato, efetuar a transferência de titularidade do processo de licenciamento ambiental à administração do porto ou a quem o Poder Concedente determinar, devendo manter vigentes as licenças até a conclusão do processo de transferência".	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada.
104	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	xxvi. Ao término do Contrato, efetuar a transferência de titularidade do processo de licenciamento ambiental à administração do porto ou a quem o Poder Concedente determinar, devendo manter vigentes as licenças até a conclusão do processo de transferência.	Recomenda-se que a minuta do Contrato de Arrendamento contenha regras de transição da área do arrendamento para a arrendatária, especialmente quanto à transferência do licenciamento existente, em especial, quanto às licenças detidas pela Ecoporto, uma vez que tal área será a única área operacional no início do arrendamento da área STS10.	Agradecemos a contribuição. Foi avaliado que o mecanismo não seria adequado no presente caso. O Plano de Transição Operacional tem sido utilizado nos arrendamentos portuários em casos excepcionais, em que eventual interrupção das operações poderia causar graves danos à economia ou a cadeias logísticas. Tendo em vista que as atividades realizadas pelo atual operador de contêineres da área são pouco expressivas, não se vislumbrou a necessidade de adoção do referido mecanismo.
105	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2 A Arrendatária obriga-se ainda a:	A exigibilidade de movimentação mínima, por premissa, tem como condição a efetiva disponibilidade integral da área licitada. Não há qualquer cláusula que flexibilize ou compatibilize a exigência a cenários alternativos (de assunção posterior). Dessa forma, é necessário que o contrato expressamente disponha que, sem prejuízo do conceito de Data de Assunção, caso haja atraso na disponibilidade da área do arrendamento, a movimentação mínima somente será exigível quando da efetiva assunção da área. Portanto, propõe-se a seguinte redação: 7.1.2 A Arrendatária obriga-se ainda a: 7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual de cargas conteneurizadas, indicados no quadro abaixo: (...) i. Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, somente serão contabilizadas as movimentações realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento. ii. A Movimentação Mínima Exigida somente passará a ser exigível a partir da efetiva assunção da área do Arrendamento pela Arrendatária, ainda que esta esteja disponível em momento posterior à Data de Assunção.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula 13 do Contrato de Arrendamento estabelece a alocação de risco entre o Poder Concedente e a Arrendatária. A Cláusula 13.2 do contrato estabelece os riscos atribuídos ao Poder Concedente: "A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações. A cláusula 14 do contrato estabelece os mecanismos em caso de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro. "Qualquer uma das partes poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro somente nos casos em que, após a celebração deste Contrato, vierem a se materializar quaisquer dos riscos expressamente assumidos pela outra parte nos termos deste Contrato, com reflexos econômico-financeiros negativos para a solicitante. Portanto, o contrato de arrendamento, por meio da matriz de risco, estabelece os mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento.
106	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual cargas conteneurizadas, indicados no quadro abaixo:	Considerando que: (a) o Contrato de Arrendamento PRES/69.97, por meio do 5º Termo Aditivo, previu a inclusão de novos investimentos para a ampliação da sua capacidade, lastreados em estudo de viabilidade aprovado pela ANTAQ por meio da Resolução n.º 3.598/2014; (b) o estudo de viabilidade em questão resultou na alteração não só dos investimentos de obrigação do arrendatário, mas também da movimentação mínima contratual e dos valores devidos pela exploração do arrendamento; (c) o §2º da Cláusula 16ª do referido contrato prevê, ainda, que o contrato poderá ser encerrado em 28/11/2044 caso a arrendatária não realize os investimentos aditados ou deixe de pagar os correspondentes pagamentos, o que evidencia a vinculação da viabilidade dos investimentos, com as obrigações de pagamento e de movimentação de carga; (d) o 7º termo aditivo ao referido contrato, não alterou o referido §2º ao consolidar o instrumento contratual; e (e) aos contratos de arrendamento aplicam-se os dispositivos da Lei Federal 8.666/1993 e da Lei Federal n.º 8.987/1995, que aloca ao poder concedente os riscos inerentes à área extraordinária; (f) os dados de capacidade dos terminais de contêineres considerados nos estudos estão defasados e divergem daqueles publicados nos documentos de desestatização do Porto de Santos pelo BNDES. Enquanto os dados atualizados do BNDES apontam capacidade do BTP superior a 2.400.000 TEUs por ano, enquanto os estudos do STS 10 apontam que o terminal teria capacidade de 1.400.000, chegando a 2 milhões de TEUs somente em 2028, evidenciando a defasagem dos estudos que, portanto, não se mostram aptos a revelar suposto cenário que imponha a realização do certame; e (g) a defasagem dos estudos evidencia, ainda, a necessidade de que a viabilidade e a própria conveniência de realização do certame considerem a capacidade de expansão dos terminais existentes. A Portaria n.º 530/2019 do Ministério da Infraestrutura impõe a necessidade de avaliação da eficiência portuária para efetivar alterações contratuais. O TCU já manifestou que o planejamento não se limita a projetar a demanda e comparar com a capacidade atualmente instalada (sem expansões) (Acórdão TCU n.º 778/2016 - Plenário que dispõe sobre o Plano Mestre do Porto de Santos) Ou seja, há necessidade de avaliar possíveis expansões, que podem ser efetivadas inclusive mediante iniciativa do poder concedente para novos investimentos, visando a eficiência portuária. Tal exercício é um poder dever do gestor para decidir a destinação e vantajosidade da infraestrutura portuária, face às avaliações de expansões e novas licitações, sobretudo quando há o risco de consolidação de impactos concorrenciais. Todavia tal avaliação não se mostra endereçada no âmbito do STS 10 A licitação do STS 10, em função dos impactos concorrenciais em discussão perante o CADE e suscitados na audiência pública presencial do projeto, deve ensejar o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento PRES/69.97, em decorrência de ato estatal (fato do príncipe e/ou fato da Administração) que pode acabar por esvaziar os pressupostos que fundamentaram a aprovação da prorrogação antecipada e inclusão de novos investimentos naquele contrato. Assim, por mais essa razão, não se deve licitar o STS 10 nesse momento de incerteza quanto aos impactos concorrenciais, que tem como consequência e contexto a ausência de incremento efetivo demanda de contêineres no curto prazo (até 2025). Vale destacar que, ao licitar o STS 10 nesse momento e, assim, ensejar o desequilíbrio econômico-financeiro de contrato cuja prorrogação antecipada foi lastreada em decisão que estabeleceu a nova equação econômico-financeira do contrato (investimentos vs receitas), tem-se como consequência onerar o contribuinte, em função dos potenciais impactos ao Erário para a promoção do reequilíbrio.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que as capacidades dos terminais existentes serão reavaliadas pela equipe técnica. Com relação aos projetos de expansão dos terminais existentes, destaca-se que somente são considerados nos estudos de mercado, projetos com níveis de maturidade suficientes para serem considerados na análise concorrencial, no intuito de mitigar reservas de mercado. Cabe esclarecer, que o estudo de mercado aponta a necessidade de aumentar a capacidade aquaviária do Complexo Portuário de Santos para atendimento da movimentação de carga conteneurizada, a partir de 2026, tendo em vista o período de 3 anos de obras do terminal STS10. Observa-se que em 2021 a movimentação de contêineres já atingiu 4,8 milhões de TEU contra 4,6 milhões de TEU projetado pelo PDZ/Santos/2020. Para 2022, estima-se que a movimentação de carga conteneurizada atinja 4,95 milhões de TEU, tendo em vista a taxa de crescimento 3% indicada pelo PDZ/Santos/2020.
107	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual cargas conteneurizadas, indicados no quadro abaixo:	A Mínima Movimentação Exigida (MME) foi definida como 82% da capacidade dinâmica projetada do STS10, o que é extremamente alto, baseado i) nos atuais contratos dos terminais de contêineres no Porto de Santos - Santos Brasil é 590 mil contêineres por ano (equivalente a ~800 mil TEUs/ano vs capacidade dinâmica de 2,3M TEUs), enquanto BTP possui uma MMC equivalente a cerca de 300 mil TEUs/ano vs capacidade dinâmica de 1,4M TEUs; e ii) nas variações naturais de demanda ano-a-ano - na visão de um terminal operado por um player não verticalizado garantir esta movimentação é inviável e adiciona um risco desnecessário ao Contrato, que apenas destrói valor enxergado pelo proponente. A sugestão é que o Poder Concedente altere o critério para definição da MME, de modo que fique proporcionalmente parecida com a MMC dos terminais concorrentes em Santos, o que garantiria igualdade de competição dos players no processo licitatório do STS10 e a igualdade de competição do arrendatário durante a operação do STS10.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a metodologia utilizada visa atender a recomendação exarada no Acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário, por meio do Value at Risk (VaR) histórico para um grau de confiança de 95%, tendo em vista o histórico de movimentação de contêineres entre 2020 e 2001. Não acatada.

108	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual cargas conteneirizadas, indicados no quadro abaixo:	Redação sobre MME é pouco específica sobre o indicador considerado. Contabilizam igualmente Cheios e Vazios? Visando defender o interesse público, seria mais efetivo se a métrica de MME fosse específica para contêineres cheios (e portanto, recalculada), de modo a evitar que o STS10 seja utilizado por um armador para operações secundárias.	Resp. Agradecemos a contribuição. Conforme cláusula 7.1.2.1 do contrato de arrendamento, "Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, somente serão contabilizadas as movimentações realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento". Nesse sentido, são contabilizadas as operações com contêineres cheios, vazios, transbordo e remoção. Não acatada.
109	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual cargas conteneirizadas, indicados no quadro abaixo:	Redação sobre MME é pouco específica sobre o indicador considerado. Operações de Transbordo contabilizam dois movimentos ou apenas um contêiner operado? A sugestão é de que a MME seja recalculada e considere transbordo como apenas 1 contêiner para MME, para não incentivar que o STS10 seja um ativo utilizado para operações secundárias de armadores.	Resp. Agradecemos a contribuição. Conforme cláusula 7.1.2.1 do contrato de arrendamento, "Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, somente serão contabilizadas as movimentações realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento". Nesse sentido, são contabilizadas as operações com contêineres cheios, vazios, transbordo e remoção. Não Acatada.
110	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual cargas conteneirizadas, indicados no quadro abaixo:	Redação sobre MME é pouco específica sobre o indicador considerado. Movimentos de rearranjo das pilhas do navio (Ship to Shore e Ship to Ship) estão inclusos na MME? Estas operações são intrínsecas do serviço portuário e utilizam parte da capacidade de berço, ainda que em pequena escala	Resp. Agradecemos a contribuição. Conforme cláusula 7.1.2.1 do contrato de arrendamento, "Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, somente serão contabilizadas as movimentações realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento". Nesse sentido, são contabilizadas as operações com contêineres cheios, vazios, transbordo e remoção. Não Acatada.
111	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual cargas conteneirizadas, indicados no quadro abaixo:	Contribuição: Tendo em vista o conjunto de fatores apresentados a seguir que inviabilizam a operação na área atualmente arrendada ao Ecoporto, requer-se a exclusão da obrigação MME prevista na Cláusula 7.1.2.1 para os 3 primeiros anos do Arrendamento. Justificativa: A sugestão de exclusão do MME se fundamenta em: (i) Características dos berços de atracação, descontinuidade do layout e ausência de retroárea contígua: de acordo com o Edital, na 1ª fase, a operação do Terminal ocorrerá nos Berços Corte e Valongo e a armazenagem de contêineres ocorrerá em 3 áreas descontínuas e de formato irregular. As áreas com formatos irregulares dificultam a disposição adequada dos contêineres no pátio, na forma de ground slots, assim como a manobra dos equipamentos (empilhadeiras e RTGs) que realizam a movimentação dos contêineres entre a armazenagem e o cais. Essa dificuldade limita a capacidade de armazenagem e a produtividade da operação, aumentando os custos envolvidos. A Seção C - Engenharia, cita que nos berços posicionados no trecho em "Vê™", o calado autorizado é de 13,4m, mas o comprimento de cais de 320m limita as operações a navios com no máximo 300m de LOA. Conforme Relatório de Mercado do Estudo de Desestatização de Santos (em consulta pública), mais de 78% dos navios de contêineres que frequentaram o Porto de Santos em 2021 tinham LOA superior a 300m e calado superior a 14m, argumentos que reforçam a baixa atratividade da área para os armadores, impondo limitações às operações e implicando em baixa eficiência. O fato de que o Terminal Ecoporto, que atualmente opera na área, não registra volumes relevantes desde 2018, corrobora essa dificuldade de atração de linhas para o Terminal. (ii) Necessidade de novo alfandegamento da área: segundo o art. 32, § 2º, I da Portaria RFB nº 143, de 2022, a vigência do alfandegamento deve obedecer ao prazo "de vigência do contrato ou ato de arrendamento, autorização, concessão, permissão, delegação ou licença que legitimou sua solicitação", desse modo, mesmo que vigente o alfandegamento da área do Ecoporto, será necessário novo processo para alfandegamento da área STS-10, o que demandará investimentos e ajustes operacionais, que podem ocorrer em prazo que não dependerá totalmente do novo arrendatário. (iii) Possíveis adequações no acesso rodoviário e no fornecimento de energia elétrica ao Terminal: de acordo com o Edital, o acesso rodoviário ao Terminal durante os primeiros anos seria realizado através do gate de veículos da área atualmente ocupada pelo Ecoporto. Entretanto, tendo em vista o vulto das obras previstas, pode não haver espaço adequado para recepção e manobras dos veículos e operacionalização dos fluxos de caminhões, o que dificultará a operação no Terminal. O mesmo também se aplica à avaliação da forma e da capacidade de fornecimento de energia elétrica no Terminal. Assim, a incerteza sobre esses pontos que são fundamentais para a operação portuária, impactam na operacionalização do terminal nos primeiros anos. (iv) Questões ambientais: conforme a Seção F - Ambiental, as licenças de operação do Ecoporto e emitidas pela CETESB venceram em 2017 e 2020 e não há informações disponibilizadas no EVTEA sobre eventual processo de renovação do licenciamento ambiental. Portanto, é impossível avaliar se o prazo de 24 meses, previsto no Anexo F-1, para a obtenção da LI é ou não compatível com a complexidade do licenciamento e com o tempo de análise e aprovação dos estudos pelo órgão licenciador. Além disso, a futura arrendatária também deverá conduzir uma investigação de possíveis passivos ambientais na área do Arrendamento, o que não deve ocorrer em concomitância com a operação portuária sob pena de não ser possível identificar se eventual passivo ambiental é preexistente ao Arrendamento ou não. (v) insegurança jurídica em relação à desocupação da área atualmente operada pelo Ecoporto: o Contrato de Arrendamento PRES/028.98, de titularidade do Ecoporto, estará vigente até 11.06.2023. Portanto, considerando a assinatura do contrato de arrendamento do STS 10 em data anterior a junho de 2023, qualquer atraso na ocupação da área impactará diretamente a capacidade de movimentação no 1º ano contratual e, provavelmente, no 2º ano contratual. Conclusão: qualquer desdobramento desses assuntos que causem impactos sobre a ocupação e a utilização plena da área acarretará um impacto direto na capacidade operacional da nova arrendatária. Dessa forma, solicita-se uma revisão do layout e do faseamento das obras, impactando em consequente retirada da obrigação de MME nos primeiros anos do arrendamento e na modelagem de receitas nos primeiros anos do Arrendamento e a inclusão de proteções no Contrato com relação a não desocupação da área (abordados em outro item da contribuição).	Resp. Agradecemos a contribuição e informamos que as fases de implantação do terminal STS10/ramp up serão reavaliadas pela equipe técnica, impactando a Movimentação Mínima Exigida - MME.
112	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual cargas conteneirizadas, indicados no quadro abaixo:	Contribuição: Recomenda-se a inclusão de subitem à Cláusula 7.1.2.1 da minuta de contrato de Arrendamento como forma de garantir que, caso um novo Terminal entre em operação ou ocorra aumento da capacidade de movimentação durante o período de arrendamento, o MME do Terminal STS10 será objeto de revisão: "7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual cargas conteneirizadas, indicados no quadro abaixo: (...) ii. Os quantitativos mínimos de movimentação anual de cargas conteneirizadas, indicados no quadro da Cláusula 7.1.2.1, poderão ser objeto de revisão, caso alteradas as condições originalmente previstas na data de assinatura do Contrato. Justificativa: A Cláusula 7.1.2. da minuta do contrato de Arrendamento apresenta a Movimentação Mínima Exigida (MME) a ser atendida pela Arrendatária durante a operação do Terminal. Ao analisar a Seção B - Estudo de Mercado do EVTEA, identifica-se que a MME é função direta da micro demanda tendencial (Capítulo 5), que, por sua vez, é definida de acordo com a capacidade de movimentação dos terminais de contêineres de Santos, conforme consta na Tabela 10, o que é chamado de capacity share. Assim, entendemos que na eventualidade de entrada em operação de um novo Terminal ou aumento de capacidade de movimentação de um dos terminais existentes durante o período de arrendamento, o MME do Terminal STS10 deverá ser revisitado, tendo em vista que os capacities shares em relação a movimentação de contêineres no Porto de Santos terão se alterado.	Resp. Agradecemos a Contribuição. Informamos que o Contrato de Arrendamento estabelece a alocação de risco entre o Poder Concedente e a Arrendatária. A cláusula 13, estabelece que: "Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao Arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado; Atraso na obtenção das licenças federais, estadual". Portanto, o risco demanda deverá ser suportado pelo arrendatário do terminal.
113	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual cargas conteneirizadas, indicados no quadro abaixo:	JUSTIFICATIVA: O contrato de arrendamento exige MME de 237 TEUs no primeiro ano do contrato. Entretanto, não foi considerado um prazo para regularização ambiental previamente ao início das operações. PROPOSIÇÃO: Alterar a cláusula 7.1.2, de modo que não seja exigido MME no primeiro ano do contrato. Adequar o modelo financeiro, prevendo um prazo para obtenção das licenças ambientais.	Resp. Agradecemos a contribuição e informamos que as fases de implantação do terminal STS10/ramp up serão reavaliadas pela equipe técnica, impactando a Movimentação Mínima Exigida - MME, bem como o modelo econômico-financeiro.

114	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:	Redação sobre prancha mínima é pouco específica sobre o indicador considerado ("60 ou 90 unidades por hora"). As unidades citadas são em TEUs/hora ou número de contêineres/hora?	Agradecemos a contribuição e informamos que a unidade de medida considerada é contêineres/hora. A prancha média geral, que corresponde à relação média de carga movimentada pelo período total de atracação, foi calculada para fase definitiva do projeto em aproximadamente 90 unidades por hora, que corresponde 90 contêineres por hora.
115	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:	Redação sobre prancha mínima é pouco específica sobre quais tipos de operações serão considerados. Contabilizam Cheios e Vazios? Sugestão é que para contabilização de prancha média, devem ser considerados todos os movimentos feitos pelos guindastes, inclusive os de hatch covers.	Agradecemos a contribuição e informamos que a prancha geral contabiliza todos os movimentos realizados pelo STS, compreendendo todos os contêineres cheios e vazios, independentemente de suas dimensões, tipos, sentido, tipo de navegação, incluindo também o rearranjo das pilhas do navio ("Ship to Shore" e "Ship to Ship", remoção).
116	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:	Redação sobre prancha mínima é pouco específica sobre quais tipos de operações serão considerados. Movimentos de rearranjo das pilhas do navio (Ship to Shore e Ship to Ship) estão inclusos para prancha mínima?	Agradecemos a contribuição e informamos que a prancha geral contabiliza todos os movimentos realizados pelo STS, compreendendo todos os contêineres cheios e vazios, independentemente de suas dimensões, tipos, sentido, tipo de navegação, incluindo também o rearranjo das pilhas do navio ("Ship to Shore" e "Ship to Ship", remoção).
117	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:	Redação para prancha mínima é pouco específica sobre a mensuração de tempo. Quais tempos de operação serão contabilizadas neste indicador? Não faz sentido considerar o tempo total de atracação do navio, visto que há diversos eventos que não são de responsabilidade OU SOB CONTROLE do operador portuário. Além disso, a redação não é clara sobre tempos de manobra de atracação e pré e pós operacional - estão inclusos na métrica de prancha mínima?	Conforme o item "I" da subcláusula 7.1.2.2, combinado como a cláusula 3.2 da Seção D - Operacional, o indicador utilizado é a Prancha Geral Média, ou seja, considera todo o tempo atracado.
118	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:	A minuta de contrato não é clara sobre quais as penalidades para o não cumprimento da prancha mínima. A penalidade é estar sujeito a extinção do contrato? Sugerimos a previsão de um prazo para cumprimento das obrigações de performance.	Contribuição indeferida. A cláusula 18.2 da minuta de contrato lista as penalidades cabíveis pelo descumprimento ou atraso no cumprimento do contrato. O tipo de sanção dependerá do caso concreto, sempre garantida a ampla defesa e o contraditório.
119	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:	Contextualização: O item 7.1.2.2 fixa os parâmetros do arrendamento, em especial no que tange à elevação da Prancha Geral Média de 60 para 93 unidades por hora a partir do 4º ano; O item 7.2.2.3. estabelece os investimentos mínimos relativos (a) ao sistema aquaviário e de acostagem, incluindo a construção de cais de atracação e a dragagem de aprofundamento dos berços; (b) ao desenvolvimento do terminal, incluindo a implantação de pátios de contêineres, rede de drenagem, rede elétrica, rolamentos, implantação de gates automatizados, demolições, etc.; (c) aos equipamentos, como, por exemplo, aquisição de 9 portêineres STS, 41 transtêires RTG, plataformas, balanças, scaneres, etc; e (d) realocação da Estação de Tratamento de Água existente (fora da área do arrendamento; O item 7.7.2.3. prevê os parâmetros técnicos, dentre os quais: (a) os parâmetros de projeto; e (b) parâmetros da construção; Comentário: Da leitura do dispositivo não fica claro se o Arrendatário pode propor alternativas de investimentos, garantindo as mesmas capacidades e produtividades, com mudança de equipamentos e tecnologia. Nesse sentido, sugerimos que seja prevista expressamente a possibilidade do Arrendatário alterar os investimentos mínimos, garantindo os parâmetros do arrendamento .	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos obrigatórios mínimos em equipamentos serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
120	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	i. Prancha Geral Média, nos 3 (três) primeiros anos do contrato, de 60 unidades por hora, e, a partir do 4º (quarto) ano de contrato, de 93 unidades por hora. Sendo a Prancha Geral Média o volume de carga movimentada no Terminal por todo o período de tempo atracado.;	JUSTIFICATIVA: Os Estudos de engenharia, página 13, mencionam que: foi calculado para fase definitiva do projeto em aproximadamente 93 unidades por hora, considerando a consignação média observada em 2020 de 1.548 unidades por navio, tendo como referência o desempenho do terminal BTP em 2021 . Entretanto, segundo dados oficiais da Antaq, no ano de 2021, o terminal BTP apresentou média de 51,6 unidades/hora, operando com 8 portêineres, em 3 berços. Mesmo terminais como Santos Brasil, que opera com 3 berços e 13 portêineres, historicamente não conseguiram obter produtividades semelhantes às exigidas no Contrato de Arrendamento do STS10. A tabela enviada como anexo MND0935-ANEXO.A apresenta os indicadores divulgados pela Antaq para os principais terminais de contêineres do Brasil. A produtividade do terminal é um parâmetro considerado como essencial por parte dos armadores na contratação de um terminal portuário. Trata-se de item que normalmente é previsto nos contratos particulares de prestação de serviços entre as duas partes que contemplam bônus e ônus em função do nível de desempenho do terminal. Ou seja, terminais com níveis de produtividade baixos tendem a perder mercado para os concorrentes. Além disso, a produtividade está intimamente ligada a capacidade de terminal. Uma vez que o contrato de arrendamento já prevê uma garantia e volumes mínimos, indiretamente também prevê níveis mínimos de produtividade a serem garantidos pelo terminal. Do ponto de vista da Autoridade Portuária, o não atingimento dos níveis de produtividade esperado pelo terminal causam pouco impacto em termos de receita, dado que a tendência é que a demanda migre para outro terminal no mesmo porto e ainda há a garantia de receita dado pelo MME. PROPOSIÇÃO: â€¢ Revisão do parâmetro de arrendamento exigido em contrato, a partir de uma análise de benchmarking mais detalhada. â€¢ Desconsideração do indicador de produtividade de cais como parâmetro de arrendamento, dado que já há uma definição de garantia de volume mínimo por parte do terminal e porque trata-se de um indicador de desempenho já amplamente exigido no contexto das relações comerciais entre os terminais e seus clientes.	Agradecemos a contribuição e informamos que na modelagem do estudo foi projetada a operação com 4 equipamentos STS por navio, de forma a alcançar com prancha operacional de aproximadamente 126 unidades/hora . A prancha média geral, que corresponde à relação média de carga movimentada pelo período total de atracação, foi calculado para fase definitiva do projeto em aproximadamente 93 unidades por hora, considerando a consignação média observada no terminal BTP em 2020 de 1.548 unidades por navio, a previsão de 4,3 horas de tempo não operacional por atracação (tempo médio para início de operação e tempo médio para desatracar) e prancha operacional de 126 unidades por hora, com 4 STS por berço. Vale destacar que o estudo será revisado, com atualização da data-base, consequentemente o ano base será atualizado e a micro-capacidade do sistema revisada. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
121	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	Contribuição: Sugere-se a exclusão de obrigação de "execução de vigas de rolamento para atendimento ao trânsito de Transtêineres - Rubber Tyred Gantry Crane (RTG)", prevista na Cláusula 7.1.2.3, item ii, alínea "a", subitem (iii) da minuta do Contrato de Arrendamento, tendo em vista que a Seção C - Engenharia do EVTEA prevê que o layout do Terminal e o dimensionamento do sistema de armazenagem é prerrogativa do vencedor do leilão. Justificativa: A Cláusula 7.1.2.3 da minuta do contrato de Arrendamento apresenta os investimentos mínimos necessários para a operação do Terminal. Nesse sentido, o item ii Desenvolvimento do Terminal, alínea "a", subitem (iii) indica que deverá ser realizada a "execução de vigas de rolamento para atendimento ao trânsito de Transtêineres - Rubber Tyred Gantry Crane (RTG) - com extensão total de aproximadamente 11.282 m". Por outro lado, a Seção C - Engenharia do EVTEA estabelece que "o layout do Terminal e o dimensionamento do sistema de armazenagem é prerrogativa do vencedor do leilão, observadas as condicionantes contratuais". Em vista disso, sugere-se a retirada da obrigatoriedade de construção de metros lineares de viga para suporte aos RTGs do Contrato de Arrendamento, dado que a futura Arrendatária poderá desenvolver layout diferente daquele considerado e que a quantidade de vigas a serem executadas está diretamente relacionada a esse item, o que resulta em inconsistência das obrigações, pois o investimento mínimo será garantido pela aquisição da quantidade requerida de equipamentos.	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos obrigatórios mínimos em equipamentos e obras serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
122	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	Contribuição: Sugere-se a exclusão de obrigação de (i) "Construção de cais de atracação com extensão total de 1.209 m lineares (sem inflexão) [...]", (ii) implantação de pátio de contêineres com no mínimo 9.840 ground slot [...], (iii) previstas na Cláusula 7.1.2.3, da minuta do Contrato de Arrendamento, tendo em vista que a Seção C - Engenharia do EVTEA prevê que o layout do Terminal e o dimensionamento do sistema de armazenagem é prerrogativa do vencedor do leilão. Justificativa: A Cláusula 7.1.2.3 da minuta do contrato de Arrendamento apresenta os investimentos mínimos necessários para a operação do Terminal. Nesse sentido, destacam-se o item i Sistema Aquaviário e Acostagem, alínea "a", subitem (i) indica que deverá ser realizada a "Construção de cais de atracação com extensão total de 1.209 m lineares (sem inflexão) [...]", o item ii Desenvolvimento do Terminal alínea "a" que estabelece [...]implantação de pátio de contêineres com no mínimo 9.840 ground slot [...] e o item iii Equipamentos, que define "Aquisição de Plataformas com tomadas reefer para no mínimo 4.410 unidades". Por outro lado, a Seção C - Engenharia do EVTEA estabelece que o layout do Terminal e o dimensionamento do sistema de armazenagem é prerrogativa do vencedor do leilão, observadas as condicionantes contratuais . Dessa forma, considerando que os i) projetos disponibilizados no presente Edital são conceituais e que caberá ao futuro arrendatário a execução do projeto e do layout final do Terminal, ii) que há de diversos riscos envolvidos em relação a demanda e a capacidade de outros terminais, iii) a viabilidade ambiental e iv) o custo para execução das obras, v) as particularidades operacionais em função dos clientes atendidos, sugere-se que seja retirado do edital a obrigatoriedade dos itens destacados acima, permitindo que de fato fique a cargo do futuro arrendatário a melhor solução de engenharia e de projeto que se adequar às necessidades do mercado, do arrendatário e operacionais, desde que atendidas as características mínimas de capacidade previstas no Edital.	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos obrigatórios mínimos em equipamentos e obras serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
123	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	RAZÕES DE JUSTIFICATIVA: A minuta de contrato estabelece, na Cláusula 7.1.2.3, uma lista de investimentos obrigatórios, a qual inclui especificações e quantitativos. No que diz respeito a: ii - Desenvolvimento do terminal; iii - Equipamentos, Esta obrigatoriedade não leva em consideração a possibilidade de novas tecnologia e otimização de ativos que podem resultar não apenas em preços mais baixos, como também em melhores níveis de serviços. Destaca-se que já foram celebrados contratos de arrendamentos portuários nos quais o arrendatário é livre para elaborar seu projeto de engenharia, desde que atinja os parâmetros operacionais estabelecidos em contrato. PROPOSTA: â€¢ O prazo entre a primeira e a terceira fase do projeto do STS10 é de cinco anos. Considerando que o arrendatário deverá estar em conformidade com a quantidade e especificação dos equipamentos e infraestrutura determinados pelo contrato, como as melhorias tecnológicas que possam surgir neste período podem ser consideradas pelo poder concedente para evitar a obrigação de investir em bens, tecnologias e soluções obsoletos? â€¢ Alteração da minuta de contrato, com exclusão da cláusula 7.1.2.3, de modo a permitir que o arrendatário seja livre para elaborar seu projeto de engenharia, desde que atinja os parâmetros de arrendamento estabelecidos em contrato, relativos à produtividade e capacidade de armazenagem e cais.	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos obrigatórios mínimos em equipamentos e obras serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.

124	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	Sugerimos substituir o texto do item 7.1.2.3 pelo seguinte: "7.1.2.3. Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: (...)li. Desenvolvimento do terminal: (...)b. Com vista a recepção e expedição terrestre, deverá ser realizada: i) implantação de Gates automatizados, de no mínimo 8 Gates in e 5 Gates out; e ii) implantação de Ramal Ferroviário com, no mínimo, 1.500 m úteis de extensão, a ser construído conforme características operacionais, definidas de acordo com as normas técnicas aplicáveis, atendendo, ainda, a regulação da ANTAQ e da ANTT, e as normas técnicas e operacionais da MRS, de forma que possam atender a todos os operadores ferroviários potencialmente interessados, garantindo a interligação entre o Ramal Ferroviário e pátio de Santos da MRS, independentemente de os operadores ferroviários já possuírem, ou não, acesso a outros terminais portuários localizados em áreas contíguas ou próximas do terminal STS 10."	Agradecemos a contribuição e informamos que a solicitação será avaliada pela equipe técnica, caso seja alterada, as informações complementares serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
125	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	Sugestão de inclusão de subcláusula: "7.1.2.3.1. A extensão do Ramal Ferroviário prevista no subitem 7.1.2.3. é meramente indicativa e corresponde ao menor tamanho admissível para as obras a serem executadas pela Arrendatária, sendo certo, portanto, que, para viabilizar a criação de acessos e interligação para as linhas férreas existentes no entorno do Porto de Santos e com capacidade para comportar todas as operadoras ferroviárias interessadas no acesso ao terminal, seria importante haver dispositivo contratual que preveja a realização de estudos para aumento da capacidade ferroviária do terminal caso este se mostre insuficiente para atender a demanda de todos os operadores ferroviários."	Agradecemos a contribuição e informamos que o ramal ferroviário representa a oferta de maior flexibilidade no sistema de recepção e expedição do terminal, mas não restringe a capacidade do terminal, visto que o sistema rodoviário isoladamente possui capacidade para atender a demanda terrestre de embarque e desembarque do terminal. O percentual mínimo de movimentação ferroviária não foi estipulado no estudo devido a dependência da realização de obras de conexão com o sistema ferroviário do porto. A execução de investimentos pelo arrendatário para execução do ramal ficará condicionada a prévia execução de obras do sistema ferroviário do porto organizado que permitam a integração do ramal do STS10.
126	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	"Sugestão de inclusão da alínea b.7.1.2.3, iv. Investimentos em área fora do arrendamento:(...) b. Obra de interligação do Ramal Ferroviário com o Pátio de Santos da MRS.	Agradecemos a contribuição e informamos que o ramal ferroviário representa a oferta de maior flexibilidade no sistema de recepção e expedição do terminal, mas não restringe a capacidade do terminal, visto que o sistema rodoviário isoladamente possui capacidade para atender a demanda terrestre de embarque e desembarque do terminal. A execução de investimentos ferroviários fora da área de arrendamento, a princípio, não será incluída nas obrigações contratuais do futuro arrendatário.
127	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	Investimentos obrigatórios: A lista de equipamentos (principalmente de pátio) leva a uma operação inchada e que pouco otimiza os ativos. Sugere-se que ao invés de uma lista de investimentos obrigatórios de equipamentos, seja monitorado e cobrado algum indicador de produtividade de pátio, tal como Tempo de Visita do Caminhão (Truck Visit Time). Este artifício é amplamente utilizado em terminais estrangeiros de alta produtividade.	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos obrigatórios mínimos em equipamentos serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
128	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	Investimentos obrigatórios: A lista de equipamentos (principalmente de pátio) não é a ideal para terminais de contêineres modernos. Por exemplo, a frota de Reach Stackers é superestimada, a frota e dimensionamento dos RTGs pode variar dependendo do layout adotado. Diferentemente de um terminal de granéis, a operação de um terminal de contêineres é menos rígida do ponto de vista de dimensionamento (i.e. há uma variedade maior de equipamentos disponíveis e métodos de gestão operacional do terminal para atingir uma mesma capacidade dinâmica). Com a atual lista de investimentos obrigatórios, há um grande risco do arrendatário adquirir uma frota de equipamentos que não serão úteis durante o arrendamento e dar mal uso aos ativos/investimentos, ou de não permitir que o arrendatário utilize técnicas que otimizariam sua capacidade. Se há uma prancha mínima a ser cumprida, não há necessidade de estipular a frota de equipamentos que o arrendatário deve adquirir, até por que do ponto de vista de reversão ao Poder Público, qualquer equipamento adquirido neste arrendamento será completamente defasado ao final do contrato.	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos obrigatórios mínimos em equipamentos serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
129	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	"Os investimentos mínimos descritos na cláusula 7.1.2.3 são extremamente específicos e detalhados, mas tais investimentos não necessariamente garantem um nível de serviço mínimo aos usuários, que é o principal objetivo do serviço público a ser prestado por este novo terminal. Além disso, especificar o tipo/modelo e quantidade de equipamentos de forma detalhada desconsidera o surgimento de novas tecnologias/equipamentos, razão pela qual recomenda-se que as obrigações de investimento na minuta do Contrato de Arrendamento sejam modificadas para prever a obrigação de investimento em um cais novo para atender a um navio de 366m LOA, em conjunto com níveis de serviços mínimos contratuais (KPIs) para a operação do cais (prancha média) e do pátio/gate (Tempo de Recepção/Entrega de Carga - "truck turn around time"), junto com uma obrigação de investir na expansão da capacidade de cais, caso uma ocupação/utilização média pré determinada seja atingida durante 18 meses consecutivos."	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos obrigatórios mínimos em equipamentos e obras serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
130	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	i. Sistema Aquaviário e Acostagem:	Confirmar que o cais de atracação pode ser construído em mais fases que proposta no EVTEA	Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo será revisado, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
131	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	b. Dragagem de aprofundamento na área dos berços de atracação e acesso aos berços, para cota mínima de -15m (DHN).	JUSTIFICATIVA: A minuta do contrato de arrendamento do STS10 determina que a é obrigação do arrendatário a Dragagem de aprofundamento na área dos berços de atracação e acesso aos berços, para cota mínima de -15m (DHN). Entretanto, não diz nada a respeito da manutenção da dragagem, embora a Seção E - Financeiro não considere este gasto no modelo financeiro. PROPOSTA: â€¢ Inclusão de cláusula no contrato com esclarecimento a respeito da dragagem de manutenção, que será responsabilidade da Autoridade Portuária.	Agradecemos a contribuição e informamos que a obrigação da dragagem de manutenção dos berços do STS10, será de responsabilidade do poder concedente.
132	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	ii. Desenvolvimento do terminal:	Entre os investimentos mínimos previstos pelo Contrato está a realização de dragagem de aprofundamento na área dos berços de atracação e acesso aos berços, para cota mínima de -15m (DHN). Contudo, como é cedição no setor portuário, dragagem não é uma atividade de responsabilidade do setor privada e deve ser realizada pelo poder público, por imposição legal. Nesse sentido, entendemos que a obrigação de dragagem deve ser retirada do Contrato de Arrendamento e, conseqüentemente, da modelagem econômico-financeira.	Contribuição indeferida. Conforme consta na minuta de contrato, a obrigação acerca da dragagem de aprofundamento na área dos berços de atracação e acesso será da arrendatária. Assim, tal obrigação deverá ser considerada no cálculo de eventual proposta pelo arrendamento.
133	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	a. Com vista a implantação de pátio de contêineres com no mínimo 9.840 ground slot e implantação das vias de circulação do terminal, deverá ser realizada: i) a construção de pátio (retroárea), na área compreendida entre o cais existente e o novo cais, de aproximadamente 97.310 m²; ii) execução de rede drenagem, melhorias pavimento, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio, para adequação dos pátios existentes, em área de aproximadamente 294.422 m²; e iii) execução de vigas de rolamento para atendimento ao	A viga de rolamento para o trânsito de transteineres - RTG, pode ser suprimida se os estudos de projeto básicos não indicarem a sua necessidade?	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos obrigatórios mínimos em equipamentos e obras serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.

134	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	b. Com vista a recepção e expedição terrestre, deverá ser realizada: i) implantação de gates automatizados, de no mínimo 8 gates in e 5 gates out; e ii) implantação de Ramal Ferroviário com extensão total de no mínimo 1.500 m;	Se os estudos de projeto básico assim indicarem, pode ser modificada a quantidade de gates de entrada e de saída?	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos obrigatórios mínimos em equipamentos e obras serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
135	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	b. Com vista a recepção e expedição terrestre, deverá ser realizada: i) implantação de gates automatizados, de no mínimo 8 gates in e 5 gates out; e ii) implantação de Ramal Ferroviário com extensão total de no mínimo 1.500 m;	JUSTIFICATIVA: Os estudos de engenharia e a minuta de contrato estabelecem a obrigatoriedade de implantação de Ramal Ferroviário com extensão total de no mínimo 1.500 m. Entretanto, o estudo de engenharia do EVTEA (Seção C), pág 22, apresenta um layout no formato de 4 linhas de 375 m cada. Considerando que o ramal ferroviário representa a oferta de maior flexibilidade no sistema de recepção e expedição do terminal, mas não restringe a capacidade do terminal (Estudo de Engenharia, pág 22), não sendo exigida uma capacidade mínima de atendimento, considera-se mais eficiente que o futuro arrendatário possa desenvolver seu próprio arranjo operacional, incluindo o layout do ramal ferroviário, visto que não foram apresentadas as premissas, nem estudo de viabilidade da implementação deste layout. Ainda, a Minuta do Contrato de Arrendamento não especifica a responsabilidade a respeito do investimento e da realização de obras de conexão com o sistema ferroviário do porto. PROPOSIÇÃO: ã€ç Esclarecimento de que o investimento no ramal ferroviário obrigatório se refere à extensão total de 1.500 m e não ao seu layout e que essa extensão será implementada integralmente dentro da área do terminal. ã€ç Inclusão de cláusula no contrato esclarecendo que o investimento e a execução da obra de conexão do sistema ferroviário do porto ao ramal ferroviário do STS10 serão feitos pela Concessionária da malha do porto de Santos.	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos obrigatórios mínimos em equipamentos e obras serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
136	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	a. Realocação da Estação de Tratamento de Água (ETA) atualmente existente para área contígua ao terminal..	A extensão da atividade de responsabilidade da Arrendatária deve ser devidamente qualificada, sob pena de que as propostas considerem possíveis obrigações adicionais, como eventual licenciamento e/ou manutenção da ETA. Ainda, considerando que a Arrendatária realizará intervenções em área fora do terminal, é necessário que seja feita a avaliação ambiental da área e a devida alocação dos riscos nas cláusulas pertinentes. Vale destacar que, para o projeto do STS 11, esta ANTAQ reconheceu a aplicação da cláusula de avaliação de passivos ambientais para os investimentos realizados fora da área do terminal. Dessa forma, sugere-se a seguinte redação: 7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: (...) iv. Investimento em área fora do arrendamento: a. Realocação da Estação de Tratamento de Água (ETA) atualmente existente para área contígua ao terminal. b. A arrendatária caberá exclusivamente a realocação da ETA, sendo o respectivo licenciamento e as obrigações de manutenção, guarda e outras, de responsabilidade da Autoridade Portuária. c. Aplica-se aos investimentos realizados na área comum do Porto Organizado a sistemática prevista na cláusula 12 do Contrato.	Contribuição indeferida. A obtenção de licenças caberá à arrendatária, conforme subcláusula 13.1.3 da minuta de contrato.
137	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.4 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros Técnicos:	Sugerimos alterar a subcláusula 7.1.2.4 para o seguinte: "7.1.2.4 Prestar as Atividades e realizar os Investimentos Mínimos de acordo com os seguintes Parâmetros Técnicos:"	Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula trata dos parâmetros técnicos relacionados às atividades, inclusive aos parâmetros de construção, de tal forma que os aspectos relacionados aos investimentos já estão englobados aos Parâmetros Técnicos.
138	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	7.1.2.4 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros Técnicos:	Sugerimos alterar a subcláusula 13.1.4 para o seguinte: 13.1.4. Custos excedentes relacionados às Atividades objeto do Arrendamento, inclusive os necessários à realização dos Investimentos Mínimos;	Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula trata dos parâmetros técnicos relacionados às atividades, inclusive aos parâmetros de construção, de tal forma que os aspectos relacionados aos investimentos já estão englobados aos Parâmetros Técnicos.
139	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	9.2 Condições de Pagamento	A aplicação de obrigação de pagamento do Valor do Arrendamento Variável pressupõe a efetiva movimentação de carga. O próprio conceito previsto na cláusula 1.1 xliv, prevê que tal valor decorre da movimentação de carga destinada ou proveniente do transporte aquaviário. Portanto, tal obrigação somente poderá ser exigível quando houver a efetiva assunção da área do arrendamento pela arrendatária Portanto, sugere-se a seguinte redação: 9.2.3.3 O pagamento do Valor do Arrendamento Variável somente será exigível quando da efetiva assunção da área do Arrendamento prevista na cláusula 2.1 pela Arrendatária, ainda que ocorra posteriormente à Data de Assunção.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula 13 do Contrato de Arrendamento estabelece a alocação de risco entre o Poder Concedente e a Arrendatária. A Cláusula 13.2 do contrato estabelece os riscos atribuídos ao Poder Condente: "A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações. A cláusula 14 do contrato estabelece os mecanismos em caso de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro. "Qualquer uma das partes poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro somente nos casos em que, após a celebração deste Contrato, vierem a se materializar quaisquer dos riscos expressamente assumidos pela outra parte nos termos deste Contrato, com reflexos econômico-financeiros negativos para a solicitante. Portanto, o contrato de arrendamento, por meio da matriz de risco, estabelece os mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento.
140	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	9.2 Condições de Pagamento	Contribuição: Requer-se uma revisão dos valores de arrendamento fixo e variável previstos no Edital, considerando as diversas inconsistências entre os parâmetros modelados pela EPL e a realidade do mercado. Justificativa: Todos os apontamentos apresentados em diversas contribuições denotam claras discrepâncias entre as premissas assumidas pela EPL na elaboração do estudo e a realidade do mercado. Como efeito de modelagem prático, o resultado é um valor de arrendamento extremamente elevado e incompatível com os outros terminais do porto de Santos e que não possuem obrigações de investimentos tão pesadas quanto o Saboó. O resultado é único: repasse dos custos ao cliente final, onerando a cadeia produtiva/consumidora, ou inviabilizando a existência do terminal. Resumindo os efeitos das premissas de modelagem que causam um alto valor de arrendamento, tem-se: - Ao considerar uma projeção de demanda muito mais alta que qualquer outra projeção de carga para o Complexo de Santos, o Terminal de Contêineres do Saboó terá suas receitas artificialmente altas, aumento o VPL do ativo e consequentemente dos arrendamentos a serem pagos; - Ao não considerar os projetos de expansão anunciados por Santos Brasil, BTP e DPW, a modelagem do arrendamento direciona ao terminal do Saboó mais volume do que de fato o terminal capturará, seguindo-se a metodologia de projeção por capacity share; - Ao considerar preços acima do praticado no mercado, a receita do Saboó novamente encontra-se destoante da realidade, gerando sobrevaloração do ativo e, portanto, maiores Valores do Arrendamento; - Ao considerar os custos unitários com mão de obra equivalente a 1/3 dos valores de mercado (que podem ser comparados com Santos Brasil e BTP, que têm suas demonstrações financeiras públicas), são subestimados os custos operacionais do ativo ao longo do arrendamento, sobrevalorando o ativo e os Valores de Arrendamento; - Ao não atualizar o CapEx aos valores atuais de mercado, que foram fortemente impactados pela alta do dólar e aumento no custo de insumos, como o aço, a modelagem do ativo subestima os desembolsos necessários, sobrevalorando novamente o ativo e os Valores de Arrendamento; - Ao não considerar todas as obras e intervenções necessárias no ativo, deixando de considerar obras de infraestrutura civil e marítima e as características do solo na região do Saboó, por exemplo, novamente a modelagem pública distorce o valor do ativo a ser licitado, sobrevalorando-o. Todas as referências aos custos das atuais arrendatárias foram identificadas em suas respectivas demonstrações financeiras.	Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo será revisado e os parâmetros serão reavaliados.
141	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	9.2 Condições de Pagamento	Contribuição: Requer-se que a cobrança do Arrendamento variável seja realizada por contêiner (move) e não pela unidade padrão de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Justificativa: O valor de movimentação variável, definido na cláusula 9.2 da minuta de Contrato de Arrendamento, é de R\$ 54,55 por TEU movimentado. Em termos absolutos a cobrança por contêiner representa o mesmo que a cobrança por TEU, entretanto a cobrança por contêiner é a mais recorrente na estrutura tarifária dos terminais portuários, permitindo um melhor alinhamento entre a estrutura tarifária dos terminais e o pagamento pela parcela variável do arrendamento. Com base nesses argumentos requer-se que a cobrança sobre a parcela variável do arrendamento ocorra sobre contêiner movimentado.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de mercado (Seção – B) considerou a demanda futura de contêineres tendo como referência a movimentação em TEU. As receitas do terminal STS10 também foram consideradas em TEU/movimentado. Não Acatado

142	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	9.2 Condições de Pagamento	Contribuição: Sugere-se incluir nova cláusula na minuta do Contrato de Arrendamento para prever que a eventual indenização por investimentos realizados e não amortizados e devidos à arrendatária titular do contrato de arrendamento PRES/028.98 será realizada a partir do Valor da Outorga: 9.2.9 O pagamento da indenização referente a bens reversíveis não depreciados ou amortizados devida à arrendatária titular do Contrato PRES/028.98 será realizado com recursos das parcelas do Valor de Outorga, sendo que eventual valor que exceda o Valor da Outorga será pago direta e exclusivamente pelo Poder Concedente. Justificativa: De acordo com a Nota Técnica 58/2021 da EPL, há passivos relevantes em relação à Ecoporto, atual arrendatária de parte da área compõe o STS10, que decorrem (i) da possível necessidade de indenização pela não amortização de bens reversíveis, em razão de investimentos adicionais vinculados a bens reversíveis que foram autorizados pela ANTAQ e (ii) de pleito reequilíbrio econômico-financeiro formulado pela Ecoporto por eventos pretéritos, que poderá dar origem a processo arbitral. A instauração de processo arbitral ou judicial pela Ecoporto poderá gerar atrasos ao andamento da presente licitação e, sobretudo, à execução do contrato, dado que a atual arrendatária poderá pleitear a sua suspensão até que os seus pleitos sejam discutidos. Em vista disso, como forma de conferir maior segurança jurídica à arrendatária titular do Contrato PRES/028.98 a respeito do pagamento de indenização por investimentos não amortizados e evitar eventual suspensão do processo licitatório ou a execução contratual, sugerimos a inclusão de Cláusula no Contrato de Arrendamento que preveja a possibilidade de que o Valor de Outorga a ser pago pela futura arrendatária seja utilizado para o pagamento dos valores devidos à arrendatária titular do Contrato PRES/028.98.	A proposta de cláusula em questão não é adequada, tendo em vista que já é previsto no Edital o depósito de valor que poderá ser utilizado para pagamento de eventual indenização à arrendatária anterior. Conforme o item 27.2.9 da minuta do Edital, é obrigação prévia à celebração do contrato a apresentação de comprovante de depósito de valor em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada a indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98. Desse modo, a Concessionária pagará o valor estabelecido no edital e o Poder Concedente assumirá o risco de eventual alteração desse valor. Nesse sentido, as subcláusulas 13.2.7 e 13.2.8 da minuta de contrato também atribuem ao poder concedente riscos decorrentes de decisão judicial ou administrativa que inviabilize a arrendatária de desempenhar as Atividades ou usufruir a integralidade da área do arrendamento, bem como custos decorrentes do atraso na disponibilização da área do arrendamento, conforme as condições estabelecidas nos referidos dispositivos contratuais.
143	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	Contribuição: Sugere-se alterar a redação da cláusula 9.2.1 para refletir a unidade correta para a carga a ser movimentada no terminal do STS 10, conforme redação a seguir: 9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento: (...) ii. R\$ 54,55 (cinquenta e quatro reais e cinquenta e cinco centavos) por TEU de qualquer carga movimentada, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1. Justificativa: A Cláusula 9.2.1 da minuta do contrato de Arrendamento define que a Arrendatária deverá pagar os seguintes valores de arrendamento "(...) ii. R\$ 54,55 (cinquenta e quatro reais e cinquenta e cinco centavos) por tonelada de qualquer carga movimentada, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1". Considerando a modelagem econômico-financeira do Edital e a especificidade do mercado de contêineres, o entendimento é o que o valor devido de R\$ 54,55 se refere a unidade TEU (Twenty Foot Equivalent Unit - unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Em vista disso, recomenda-se a alteração da previsão, para contemplar a unidade de medida adequada.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a contribuição será acatada.
144	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	Contribuição: Requer-se que no pagamento do valor do arrendamento variável previsto no item 9.2.1 incida apenas uma cobrança sobre o contêiner movimentado nas operações de transbordo, de forma que, o contêiner movimentado em operações de transbordo que realiza dois movimentos (o de embarque e o de desembarque no navio) pagará apenas uma vez o valor do arrendamento variável. A forma como a cobrança está estruturada no Edital onera demais essas operações e compromete a movimentação e competitividade do Porto de Santos. Justificativa: O valor de movimentação variável, definido na cláusula 9.2 da minuta de Contrato de Arrendamento, é de R\$ 54,55 por TEU movimentado (apesar dos documentos disponibilizados na consulta pública fazerem referência ao preço por tonelada movimentada, entendemos que isso é um erro material e que o valor, indicado representa o preço a ser cobrado por TEU movimentado). Ao se comparar esse valor àquele que é cobrado dos terminais que já operam no Complexo Santista, identifica-se que o contrato da BTP não possui parcela variável de arrendamento, que o contrato da Santos Brasil prevê a incidência de um valor variável de movimentação apenas sobre os volumes movimentado que excederam a movimentação mínima exigida, e que a DPW, por se tratar de TUP não possui cobranças nesse sentido. Ainda, os estudos de privatização preveem uma cobrança de R\$ 27,44 por TEU movimentado a ser instituída a todos terminais, (Anexos Relatório de Mercado - parte 1 no âmbito da Audiência Pública nº 01/2022-ANTAQ que trata da Concessão do Porto Organizado de Santos), valor bem abaixo do definido na cláusula 9.2 da minuta de Contrato de Arrendamento. Soma-se a isso o fato de que os contêineres movimentados em operação de transbordo são duplamente contabilizados, no momento em que são descarregados do navio e no momento em que são embarcados no segundo (no sistema hub-feeder ou feeder-hub) e que estes atendem a outros mercados, não tendo o Complexo Santista como destino final. Ainda, ao avaliar o item 4.3.4 da Seção B - Estudos de Mercado percebe-se que a movimentação portuária de transbordo gera uma receita menor enquanto onera a utilização do berço de atracação, ativo importante do Terminal. Com base nesses argumentos e considerando a viabilidade financeira do empreendimento, a isonomia de cobranças entre os terminais existentes e a vocação do Porto de Santos para realização de operações de transbordo requer-se que sobre o valor do arrendamento variável nas operações de transbordo em que ocorrem dois movimentos (o de desembarque de um navio e embarque em outro) incida apenas uma cobrança sobre esse contêiner.	Agradecemos a contribuição. A contribuição será avaliada no âmbito da revisão pós audiência pública.
145	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	O arrendamento fixo mensal resultante é extremamente elevado, principalmente se comparado aos concorrentes diretos em Santos. Enquanto o arrendamento fixo do STS10 é de R\$10,32/m2 (~600mil m2; R\$6,2M/mês), Santos Brasil é de R\$6,79/m2 (~610mil m2; R\$4,1M/mês) e BTP é de R\$3,32/m2 (430mil m2; R\$1,4M/mês). Isto implica num risco elevado ao arrendatário do STS10 (altos custos fixos = "alavancagem operacional") e reduz drasticamente a competitividade financeira do terminal se comparado aos concorrentes diretos.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que os valores de arrendamento fixo e variável são variáveis de saída do modelo econômico-financeiro, tendo vista os dados de entrada tais como: demanda futura, preço estimado, custos operacionais e gastos em capital fixo. Portanto, esta metodologia tem sido utilizada no programa de arrendamento portuários desde 2003. Não Acatada.
146	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	A minuta do contrato aparenta estar com a unidade do arrendamento variável errada, de R\$54,55/tonelada, o que não parece ser factível com o objeto do terminal e o EVTEA. O correto seria R\$54,55/TEU?	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a contribuição será acatada e a redação será corrigida para substituir tonelada por TEU.
147	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	O arrendamento variável do STS10 de R\$54,55/TEU (~R\$87/contêiner - utilizando 1,6 TEUs/contêiner) é muito superior a dos concorrentes. Santos Brasil paga R\$63,37/cont abaixo de MMC e R\$31,55/box para movimentações acima de MMC (já considerando reajustes de inflação para data presente). A BTP atualmente não paga mais arrendamento variável (6o Aditivo - Fixou remuneração mensal em R\$831mil/mês, independente da quantidade movimentada). O STS10 está sendo extremamente penalizado financeiramente e parte de uma estrutura de custos pouco competitiva em comparação a seus concorrentes diretos no Porto de Santos.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que os valores de arrendamento fixo e variável são variáveis de saída do modelo econômico-financeiro, tendo vista os dados de entrada tais como: demanda futura, preço estimado, custos operacionais e gastos em capital fixo. Portanto, esta metodologia tem sido utilizada no programa de arrendamento portuários desde 2003. Não acatada.
148	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	i. R\$ 6.200.404,33 (seis milhões, duzentos mil, quatrocentos e quatro reais e trinta e três centavos) por mês, a título de Valor do Arrendamento Fixo, pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento; e	A Cláusula 9.2.1.i em comento prevê o pagamento de valor estanque a título de arrendamento fixo, pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento. Entretanto, há que considerar que, por um lado, a Arrendatária não deverá explorar, desde logo, as Atividades, considerando que nem todas as áreas a serem integradas no STS10 estarão em condições operacionais. Além disso, ressalta-se o fato de que o contrato de arrendamento do Ecoporto S/A possivelmente estará vigente no período inicial do arrendamento do STS10. Ademais, por outro lado, a própria Área do Arrendamento deverá ser expandida, conforme as obrigações de investimento dispostas na cláusula 7.1.2.3 da Minuta do Contrato. Neste sentido, percebe-se que a exigência de um valor fixo como contraprestação do arrendamento, sem qualquer faseamento proporcional à operação do terminal, onera excessivamente o setor privado, impedindo-o de ofertar um lance de outorga maior e mais atrativo para o poder público. Assim, em reconhecimento à realidade do projeto, esta ilustre Agência deveria exigir o pagamento do arrendamento fixo apenas e tão somente quanto o terminal começasse a gerar receitas efetivas, uma vez que as áreas a serem consolidadas no STS10 sejam configuradas como operacionais, de forma que a modelagem proponha um ramp up do arrendamento fixo em linha com a operacionalidade do terminal. Essa alteração faria com que os potenciais interessados no certame ofertassem lances maiores, evitando considerar em seu modelo financeiro custos operacionais em momento em que não há qualquer geração receita, ou geração de receita muito diminuta.	Resp. Agradecemos a contribuição e informamos que as fases de implantação do terminal STS10/ramp up serão reavaliadas pela equipe técnica, impactando a Movimentação Mínima Exigida – MME, bem como o modelo econômico-financeiro.

149	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	ii. R\$ 54,55 (cinquenta e quatro reais e cinquenta e cinco centavos) por tonelada de qualquer carga movimentada, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1.	"Por meio da cláusula 9.2.1 (ii) impõe-se ao arrendatário o pagamento de uma remuneração variável à Administração do Porto pela quantidade de carga movimentada. Neste sentido, a cláusula 7.1.2.1 estabelece uma movimentação mínima exigida que deverá ser realizada pela arrendatária em cada ano contratual, e há, ainda, na cláusula 9.2.3.1, a obrigatoriedade do pagamento da remuneração variável inclusive sobre eventual parcela de movimentação mínima que não seja atingida pela arrendatária. Ou seja, o contrato contém mecanismos para penalização da arrendatária caso certas obrigações não sejam atingidas. Porém, não existem mecanismos de incentivos que recompensem a arrendatária pelo atingimento/superação de metas e pela elevação do nível de serviço prestado ao usuário. Deste modo, recomenda-se a revisão da minuta do Contrato de Arrendamento para a inclusão de mecanismos de incentivo da performance da arrendatária, como, por exemplo, a redução do valor da remuneração variável a partir de determinada movimentação anual e enquanto mantidos os níveis de serviço além daqueles exigidos como mínimos."	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que os valores de arrendamento fixo e variável são variáveis de saída do modelo econômico-financeiro, tendo vista os dados de entrada tais como: demanda futura, preço estimado, custos operacionais e gastos em capital fixo. Portanto, esta metodologia tem sido utilizada no programa de arrendamento portuários desde 2003. Não Acatada.
150	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	ii. R\$ 54,55 (cinquenta e quatro reais e cinquenta e cinco centavos) por tonelada de qualquer carga movimentada, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1.	Há divergência entre o valor do arrendamento variável a ser pago pela arrendatária previsto na minuta do Contrato de Arrendamento e nos demais Estudos, sendo apresentado o valor de R\$ 54,55 por tonelada de carga movimentada na minuta de contrato e de R\$ 54,55 por container/TEU movimentado na Nota Técnica nº 3/2022/CPLA e no Estudo Financeiro. Neste sentido, recomenda-se que seja esclarecida a base correta e que os documentos sejam ajustados e, se for o caso, revisados.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada. A cláusula 9.2.1 da minuta de contrato será corrigida.
151	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	9.2.2 O Valor do Arrendamento previsto no item i da Subcláusula 9.2.1 será pago pela Arrendatária à Administração do Porto, a partir da Data da Assunção até o final do Prazo do Arrendamento, em moeda corrente nacional, no prazo de até 30 (trinta) dias contados a partir do último dia do mês de referência, mediante depósito em conta corrente a ser oportunamente indicada ou mediante guia específica.	O pagamento, pela Arrendatária, dos valores mensais, pressupõe a efetiva exploração do terminal licitado. Isto porque a definição do valor mensal a ser pago pela arrendatária resulta, necessariamente, da avaliação da geração de caixa do projeto durante o prazo da sua exploração nos termos licitados, isto é, mediante a disponibilidade da área do arrendamento. Dessa forma, sem que a Arrendatária possa explorar a área licitada, não se verifica a condição que possa ensejar a obrigação de pagamento nos valores licitados, sob pena de considerar que o valor foi previsto independentemente das condições licitadas sobre a disponibilidade de área e do prazo do arrendamento, o que violaria as disposições da Lei Federal n.º 8.987/1995, em seu art. 23, especialmente os incisos I e II. Dessa forma, sugere-se a seguinte redação: 9.2.2 O Valor do Arrendamento previsto no item i da Subcláusula 9.2.1 será pago pela Arrendatária à Administração do Porto, a partir da efetiva assunção, pela Arrendatária, da área do Arrendamento prevista na cláusula 2.1.1, até o final do Prazo do Arrendamento, em moeda corrente nacional, no prazo de até 30 (trinta) dias contados a partir do último dia do mês de referência, mediante depósito em conta corrente a ser oportunamente indicada ou mediante guia específica.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula 13 do Contrato de Arrendamento estabelece a alocação de risco entre o Poder Concedente e a Arrendatária. A Cláusula 13.2 do contrato estabelece os riscos atribuídos ao Poder Concedente: "A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações. A cláusula 14 do contrato estabelece os mecanismos em caso de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro. "Qualquer uma das partes poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro somente nos casos em que, após a celebração deste Contrato, vierem a se materializar quaisquer dos riscos expressamente assumidos pela outra parte nos termos deste Contrato, com reflexos econômico-financeiros negativos para a solicitante." Portanto, o contrato de arrendamento, por meio da matriz de risco, estabelece os mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento.
152	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	9.2.4 A Arrendatária deverá pagar à Autoridade Portuária cinco parcelas de R\$ _____ (_____ reais) a título de Valor da Outorga, correspondente à diferença entre o valor da oferta realizada no Leilão do presente Arrendamento e o valor já pago pela Arrendatária vencedora como obrigação prévia à celebração do Contrato.	Contextualização: Adicionalmente, o arrendatário deverá pagar um valor de outorga, em 5 parcelas (corrigidas pelo IPCA), correspondente à diferença entre o valor da oferta realizada no Leilão do presente Arrendamento e o valor já pago pela Arrendatária vencedora como obrigação prévia à celebração do Contrato . Comentário: A redação da cláusula é pouco clara pois não esclarece qual o valor já pago pela Arrendatária vencedora como obrigação prévia à celebração do Contrato. Sugerimos deixar a redação mais clara no que tange a este ponto.	NOVA RESPOSTA: Agradecemos pela contribuição. A obrigação da Arrendatária de pagar a primeira parcela do Valor da Outorga como obrigação prévia à celebração do contrato está estabelecida expressamente no item 27.2.2 da minuta de Edital. Portanto, não se verifica necessidade de alteração da redação do contrato.

153	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	10 Remuneração da Arrendatária	JUSTIFICATIVA: De acordo com o item 10.2 da Minuta do Contrato de Arrendamento: O preço estabelecido pela prestação das Atividades será livremente fixado pela Arrendatária, compreendendo, mas não se limitando às seguintes operações: â€¢ Carga e/ou descarga de embarcações; â€¢ Carga e/ou descarga de veículos; â€¢ Armazenagem; e â€¢ Serviços acessórios. É de fundamental importância permitir que o terminal tenha a capacidade de formação de preços e suas próprias tabelas, por serviços prestados, e esteja autorizado a realizar negociações de preços dos serviços prestados, não estando sujeito a um preço-teto e que a formação das tabelas de preços seja livre, de forma a garantir a competitividade do STS10 com os demais terminais de contêineres do Complexo Portuário de Santos. PROPOSIÇÃO: â€¢ Manter o item 10 da Minuta do Contrato de Arrendamento, confirmando a liberdade por parte do Arrendatário na definição dos preços dos serviços oferecidos pelo terminal, sem que haja fixação de tarifas-teto ou intervenção da Autoridade Portuária ou Poder Concedente na definição da estratégia comercial do terminal.	Contribuição indeferida. A cláusula 10.2 da minuta de contrato é taxativa ao afirmar que "o preço estabelecido pela prestação das Atividades será livremente fixado pela Arrendatária, compreendendo, mas não se limitando às seguintes operações:"
154	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	10.1 Como contrapartida às Atividades, a Arrendatária poderá estabelecer o Preço a ser cobrado do Usuário, observada a prerrogativa da ANTAQ de coibir eventual abuso de poder econômico contra os usuários, mediante prévio procedimento administrativo, no qual poderá solicitar e utilizar informações fornecidas pelos interessados.	A cláusula 10.1 estabelece que a Arrendatária tem liberdade para estabelecer o preço dos serviços a ser cobrado do usuário, observada a prerrogativa da ANTAQ de coibir eventual abuso de poder econômico. O preço estabelecido pela prestação das atividades será livremente fixado pela Arrendatária, compreendendo, mas não se limitando, às seguintes operações: (i) carga e/ou descarga de embarcações; (ii) carga e/ou descarga de veículos; (iii) armazenagem; e (iv) serviços acessórios. No entanto, o contrato não esclarece se a liberdade de preços se aplica a toda a estrutura tarifária (i.e., desagregação daqueles serviços em itens específicos, ou agregação deles em cestas). Nesse sentido, por se tratar de um tema bastante sensível (especialmente por conta das discussões da taxa SSE), é importante que esse ponto esteja mais claramente regulado no Edital e no Contrato de Arrendamento, razão pela qual sugerimos as seguintes alterações: 10.2 O preço estabelecido pela prestação das Atividades bem como toda a estrutura de cobrança (cobrança separada de serviços específicos, ou sua integração de pacotes de serviços) serão livremente fixados pela Arrendatária, compreendendo, mas não se limitando às seguintes operações: 10.2.1. Carga e/ou descarga de embarcações; 10.2.2. Carga e/ou descarga de veículos; 10.2.3. Armazenagem; e 10.2.4. Serviços de Segragação e Entrega; e 10.2.4.5 Serviços acessórios. 10.3 As Atividades poderão, a critério da Arrendatária, passar a abarcar, a qualquer tempo, outras operações não incluídas na Subcláusula 10.2, bem como segregá-las em serviços e tarifas distintas, com vistas a permitir a adequada perpetuação da prestação dos serviços aos usuários.	Contribuição indeferida. A cláusula 10.2 da minuta de contrato é taxativa ao afirmar que "o preço estabelecido pela prestação das Atividades será livremente fixado pela Arrendatária, compreendendo, mas não se limitando às seguintes operações:"
155	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	10.2 O preço estabelecido pela prestação das Atividades será livremente fixado pela Arrendatária, compreendendo, mas não se limitando às seguintes operações:	À Arrendatária é permitido definir livremente os preços para a prestação das atividades definidas no Contrato de Arrendamento, ainda que o preço cobrado por suas operações deva incluir os serviços de (i) carga e descarga de embarcações; (ii) carga e descarga de veículos; (iii) armazenagem e (iv) serviços acessórios. Não fica claro pela redação contratual, todavia, qual a cesta de serviços está incluída nas atividades descritas na Cláusula 10.2. Isso porque os estudos que fundamentaram a presente modelagem mencionam uma série de serviços mandatoriamente compreendidos nos preços cobrados pela Arrendatária. Tal detalhamento, por outro lado, não foi refletido na minuta do Contrato. Sugere-se o esclarecimento a respeito de quais serviços deverão ser necessariamente abarcados pela Arrendatária na estipulação do preço pela prestação de suas atividades.	Contribuição indeferida. A cláusula 10.2 da minuta de contrato é taxativa ao afirmar que "o preço estabelecido pela prestação das Atividades será livremente fixado pela Arrendatária, compreendendo, mas não se limitando às seguintes operações:"
156	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	12 Obrigações e Passivos ambientais	JUSTIFICATIVA: O relatório Ambiental do EVTEA menciona que verificou-se que a área de estudo pode apresentar indícios ou evidências de contaminação por substâncias causadoras de danos ou riscos à saúde humana, com o monitoramento realizado pela atual arrendatária apresentou Valores de Intervenção uma concentração de determinada substância no solo e na água subterrânea acima da qual existem riscos potenciais diretos e indiretos à saúde humana, considerado um cenário de exposição genérico, a área do STS10 foi classificada como Área Contaminada sob Investigação (AI). Destaca-se que existem ações de continuidade aos trabalhos de monitoramento para encerramento, visando à obtenção de Termo de Reabilitação de Área para o Uso Declarado e atendimento às diretrizes do órgão ambiental que deverão ser realizadas pelo atual arrendatário, ou seja, serão de total responsabilidade da Ecoporto Santos S/A. Entretanto, não há menção a este passivo na minuta do contrato de arrendamento. PROPOSTA: â€¢ Inclusão de cláusula no contrato de arrendamento do STS10 indicando a existência dos passivos mencionados nos estudos ambientais e esclarecendo que, mesmo após transição de propriedade da área, a resolução destes passivos não será responsabilidade da nova arrendatária. â€¢ Inclusão de cláusula no contrato de arrendamento do STS10 indicando que eventuais atrasos na resolução dos passivos que eventualmente causem atrasos no cronograma de implementação do projeto do STS10 ou que causem interrupção ou descontinuidade nas operações serão sujeitos à ressarcimentos ou revisão da equação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.	Será verificada a possibilidade de atribuição ao poder concedente, além de passivos não conhecidos conforme disposto na subcláusula 12.2 da minuta de contrato, também os identificados pela Seção F - Ambiental que ainda não foram remediados.
157	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	12.1 Caberá à Arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais relacionados ao Arrendamento, de forma a manter a regularidade ambiental.	Considerando a possibilidade de atraso na assunção da área do Arrendamento pela Arrendatária, faz-se necessário que as obrigações envolvendo a avaliação dos passivos ambientais tenham como marco inicial a efetiva assunção da área, ainda que ocorra após a Data de Assunção. Dessa forma, sugere-se a seguinte redação, como forma de aplicar uma orientação geral para a cláusula: 12.1 Caberá à Arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais relacionados ao Arrendamento, de forma a manter a regularidade ambiental. 12.1.1 Os prazos previstos nessa cláusula aplicam-se da data em que ocorrer a efetiva assunção da integralidade da área do Arrendamento prevista n cláusula 2.1, ainda que ocorra posteriormente à Data de Assunção.	O prazo para identificação de passivos ambientais não conhecidos já é contado a partir da data de assunção da área conforme a subcláusula 12.2 na minuta de contrato.
158	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	12.1 Caberá à Arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais relacionados ao Arrendamento, de forma a manter a regularidade ambiental.	"Obrigações e Passivos ambientais" - Esse item determina que a Arrendatária será responsável pela recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais relacionados ao Arrendamento, de forma a manter a regularidade ambiental. É importante registrar que passivos ambientais relativos à uma eventual contaminação da área poderão limitar as intervenções previstas no cronograma de obras, uma vez que, o órgão ambiental exigirá que o rito estabelecido no processo de gerenciamento de áreas contaminadas seja cumprido adequadamente até a liberação da área. Além disso, o processo de remediação poderá onerar de forma significativa o CAPEX tendo em vista que no atual momento não é possível confirmar de fato a presença ou ausência de contaminação e tampouco a extensão da pluma de contaminantes. Outra situação que deve ser considerada, é a eventual identificação de fortuitos arqueológicos durante as atividades de movimentação de solo (escavações, terraplanagem, etc). Embora o projeto seja enquadrado no Nível I da Instrução Normativa IPHAN 01/15, que não demanda estudos arqueológicos durante as atividades de obra, caso sejam identificadas ocorrências arqueológicas, o empreendedor deverá comunicar imediatamente o órgão federal que, por sua vez, poderá determinar a paralisação da obra na área em questão e a realização de estudos complementares (monitoramento arqueológico, prospecções e/ou salvamento) que poderão impactar diretamente no cronograma da obra e no CAPEX. Favor esclarecer a quem caberá a responsabilidade no caso supracitado.	De acordo com a subcláusula 12.2 da minuta de contrato "Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental". Em relação a possibilidade de identificação de ocorrências arqueológicas será verificada a possibilidade de atribuição ao poder concedente de riscos dessa natureza.

159	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	12.1 Caberá à Arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais relacionados ao Arrendamento, de forma a manter a regularidade ambiental.	A cláusula 12.1 do Contrato dispõe que "Caberá à Arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais relacionados ao Arrendamento, de forma a manter a regularidade ambiental". Por sua vez, a cláusula 13.1.14 dispõe que "Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao Arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: (...) Recuperação, remediação e gerenciamento do Passivo Ambiental relacionado ao Arrendamento, com exceção do expressamente assumido pelo Poder Concedente nos termos deste Contrato". Contudo, o Contrato não dispõe acerca da responsabilidade pelo gerenciamento em curso da área classificada como Área Contaminada sob Investigação. Segundo o EVTEA, as ações de continuidade aos trabalhos de monitoramento para encerramento, visando à obtenção de Termo de Reabilitação de Área para o Uso Declarado e o atendimento às diretrizes do órgão ambiental, deverão ser realizadas pela atual arrendatária, ou seja, serão de total responsabilidade da Ecoporto Santos S/A. Nesse sentido, sugerimos a inclusão de sub-cláusula nos seguintes termos: 12.1.1 "A Ecoporto Santos S.A. e/ou o Poder Concedente reconhece(m) ser integral e exclusivamente responsável civil, administrativa e criminalmente pelas ações de continuidade aos trabalhos de monitoramento para encerramento da área classificada como Área Contaminada sob Investigação até a data da emissão do Termo de Reabilitação de Área para o Uso Declarado". 13.1.14: Recuperação, remediação e gerenciamento do Passivo Ambiental relacionado ao Arrendamento, com exceção do expressamente assumido pelo Poder Concedente e/ou pela Ecoporto Santos S.A., nos termos da Cláusula 12.1.1 e demais cláusulas deste Contrato.	Será verificada a possibilidade de atribuição ao poder concedente, além de passivos não conhecidos conforme disposto na subcláusula 12.2 da minuta de contrato, também os identificados pela Seção F - Ambiental que ainda não foram remediados.
160	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental.	"Obrigações e Passivos ambientais" - os passivos ambientais e, entende-se que, os seus respectivos custos para remediação/recuperação serão de responsabilidade do Poder Concedente desde que identificados em até 360 dias contados a partir da data de Assunção. Diante disso entendemos que os todos os custos relativos às etapas de gestão, contratação, execução, fiscalização e obtenção da anuência do órgão ambiental serão de responsabilidade do Poder Concedente. Nosso entendimento está correto? Qual o prazo máximo para a emissão da autorização do serviço pelo Poder Concedente?	O entendimento não está correto. Os custos que são atribuídos ao poder concedente estão estabelecidos na subcláusula 13.2.2 e são relacionados a passivos ambientais não conhecidos, e não ao licenciamento ou "anuência do órgão ambiental". Conforme a subcláusula 13.1.3 a arrendatária é responsável pela obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao Arrendamento
161	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental.	Contribuição: Requer-se a inclusão de nova cláusula na minuta do Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: Cláusula 12.2.2. Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo superior a 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção também serão de responsabilidade do Poder Concedente quando esses Passivos Ambientais foram e só poderiam ter sido identificados no decorrer das obras previstas no cronograma do PBI . Justificativa: A Seção F - Ambiental do EVTEA não apresenta quaisquer informações sobre as consequências e responsabilização pela demolição e destinação de elementos construtivos que representem itens que necessitam de destinação específica, como, por exemplo, amianto, fossas sépticas e outros. Ao longo das obras, poderão ser identificados passivos subterrâneos, como fossas de efluentes domésticos, dutos contendo efluentes contaminados, domésticos ou industriais etc. Vale pontuar que a Cláusula 12.2 da minuta do Contrato de Arrendamento prevê que os Passivos Ambientais não conhecidos e que sejam identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente. Nos termos da Cláusula 1.1.1.xxviii da minuta do Contrato de Arrendamento, os passivos ambientais são definidos como qualquer fato, ato ou ocorrência, conhecido ou não, que implique no atendimento a uma determinação legal ou regulamentar, relacionada ao meio ambiente . Tendo como base essas cláusulas, entendemos que a demolição de elementos construtivos que representem itens que necessitam de destinação específica será considerada como Passivo Ambiental e que, caso ocorra após o prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção, será de responsabilidade do Poder Concedente. Por isso, sugerimos que seja adicionada uma previsão expressa na minuta do Contrato de Arrendamento nesse sentido, como forma de auxiliar as futuras licitantes na formação do preço e garantir que a futura Arrendatária não deverá arcar com custos inesperados e extraordinários.	O prazo de 360 dias é razoável e é necessário como marco para diferenciar os passivos existentes daqueles que possam ter sido causados pela própria arrendatária, inclusive durante as obras previstas no cronograma do PBI. Ademais, conforme a subcláusula 12.3 da minuta de contrato, no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção, a Arrendatária poderá contratar consultoria ambiental independente e apresentar um laudo ambiental técnico à ANTAQ, com indicação de eventuais passivos ambientais não conhecidos até a Data de Assunção.
162	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	12.2.1 Entendem-se como Passivos Ambientais conhecidos aqueles indicados: (i) nas licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento ambiental; (ii) em relatórios e estudos públicos; (iii) e em processos administrativos públicos ou processos judiciais.	A cláusula 12.2.1 da minuta do Contrato de Arrendamento faz referência a licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento ambiental . Assumindo como premissa de que está sendo feita referência ao processo de licenciamento ambiental das empresas que atualmente ocupam a área do STS10, recomenda-se a disponibilização dos estudos ambientais que subsidiaram referidas licenças, assim também das licenças ambientais anteriores e dos pareceres técnicos que subsidiaram a emissão de tais licenças para análise pelos proponentes.	As licenças atuais e anteriores já foram disponibilizadas no site da ANTAQ, juntamente com os demais documentos obtidos durante o processo de elaboração da Seção F - Ambiental.

163	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	12.2.1 Entendem-se como Passivos Ambientais conhecidos aqueles indicados: (i) nas licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento ambiental; (ii) em relatórios e estudos públicos; (iii) e em processos administrativos públicos ou processos judiciais.	Em relação à cláusula 12.2.1 da minuta do Contrato de Arrendamento, recomenda-se que sejam disponibilizadas informações sobre processos administrativos ou judiciais envolvendo a área objeto do Contrato ou que seja incluída a confirmação de que inexistem passivos envolvendo a área objeto do Contrato discutidos em procedimentos administrativos ou judiciais.	Os Processos administrativos e judiciais identificados durante a elaboração do EVTEA constam na Nota Técnica No 58_2021_CEPRO1-EPL_GEPRO1-EPL_DPL-EPL. A Seção F - Ambiental especifica a situação em relação aos passivos ambientais conhecidos. Já no que diz respeito aos passivos ambientais não conhecidos se aplica a regra estabelecida na subcláusula 12.2 da minuta de contrato.
164	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	12.2.1 Entendem-se como Passivos Ambientais conhecidos aqueles indicados: (i) nas licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento ambiental; (ii) em relatórios e estudos públicos; (iii) e em processos administrativos públicos ou processos judiciais.	A cláusula 12.2.1 dispõe que "Entendem-se como Passivos Ambientais conhecidos aqueles indicados: (i) nas licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento ambiental; (ii) em relatórios e estudos públicos; (iii) e em processos administrativos públicos ou processos judiciais". No que se referem aos itens (ii) e (iii), que tratam de informações públicas a serem obtidas, de forma independente, pelas licitantes, existe o risco de não obtenção de mencionadas informações, seja por indisponibilidade / negativa de acesso pelos órgãos que possuem as informações, seja porque, em razão da não centralização de dados públicos, alguma informação não se torne de conhecimento da licitante. Diante disso, sugerimos que (i) a ANTAQ disponibilize todos os documentos que possuam informações sobre o ativo, inclusive as que constem em relatórios e estudos públicos e em processos administrativos públicos e judiciais e (ii) crie um data-room de acesso público e geral para a inclusão de todas as informações.	Todas as informações levantadas, relativas aos aspectos ambientais, constam na Seção F- Ambiental. Da mesma forma, as licenças atuais e anteriores já foram disponibilizadas no site da ANTAQ, juntamente com os demais documentos obtidos durante o processo de elaboração do EVTEA.
165	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	12.3.3 Apenas serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato os custos com recuperação, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais indicados no laudo apresentado pela Arrendatária e que sejam exigidos pelo órgão ambiental competente.	Em relação à cláusula 12.3.3 da minuta do Contrato de Arrendamento, considerando que a implementação de tais medidas pode ser exigida por força de ação judicial não movida pelo órgão ambiental competente e/ou por requerimento de certificadora responsável pela emissão de certificação ISO (cuja observância é exigida nos termos da cláusula 7.1.2.4(i)(b)), recomenda-se que a redação seja revista para que os custos incorridos para a implementação dessas ações - se motivados por força de ação judicial e/ou exigência de certificadora - também sejam expressamente referidos como passíveis de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.	Entendemos que a distribuição de riscos ambientais, da forma atualmente disposta na minuta de contrato, está equilibrada. De um lado assegura-se que o arrendatário não terá prejuízo em relação a passivos ambientais não conhecidos nos termos da subcláusula 12.2, limitado as exigências do órgão ambiental nos termos da subcláusula 12.3.3. Por outro lado, a responsabilidade pela obtenção das licenças ambientais, bem com certificações ISO para implantação da obras e benfeitorias do arrendamento, são da arrendatária. Destaca-se que a certificadoras são empresas privadas e dessa forma constitui risco atribuir ao poder concedente custos a serem determinados livremente por tais empresas.
166	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	12.3.3 Apenas serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato os custos com recuperação, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais indicados no laudo apresentado pela Arrendatária e que sejam exigidos pelo órgão ambiental competente.	Esse item sugere que serão passíveis de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro do Contrato apenas os custos relativos à remediação de áreas contaminadas. Não indica que outros passivos ou situações específicas poderão ser contemplados (Ex: passivos legais, ocorrência de sítio arqueológico) . A quem caberá a responsabilidade no caso de ocorrência de outros passivos ambientais?	Agradecemos a Contribuição. A referida cláusula não se restringe somente a áreas contaminadas, mas sim aos passivos ambientais indicados no laudo apresentado pela Arrendatária e que sejam exigidos pelo órgão ambiental competente. Destaca-se que, conforme o inciso xxviii da subcláusula 1.1.1 os passivos ambientais abrangem "Qualquer fato, ato ou ocorrência, conhecido ou não, que implique no atendimento a uma determinação legal ou regulamentar, relacionada ao meio ambiente, observadas as especificidades previstas no Contrato". Em relação a possibilidade de identificação de ocorrências arqueológicas será verificada a possibilidade de atribuição ao poder concedente de riscos dessa natureza.
167	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13 Alocação de Riscos	A minuta do contrato prevê que o Poder Concedente é responsável pelos riscos ambientais cujo Arrendatário identificar nos primeiros 360 dias após assinatura do Contrato. O prazo de 1 ano é muito curto e implica num risco desnecessário ao proponente/arrendatário do STS10. O prazo para identificar os passivos ambientais poderia ser expandido para 5 anos, que é o prazo previsto de obras, uma vez que imprevistos durante a obra podem surgir.	Agradecemos a Contribuição. Entendemos que o prazo é suficiente tendo como lastro os demais arrendamentos portuários realizados.
168	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13 Alocação de Riscos	A alocação de riscos é extremamente onerosa contra o proponente/arrendatário do STS10, desproporcional as condições cedidas para Santos Brasil e BTP (podendo gerar uma desigualdade de competição entre os players de Santos). Vale ressaltar que a atual alocação e redação dada é exagerada, e não abre possibilidade de no futuro o corpo técnico do Poder Concedente analisar o mérito de qualquer pedido de reequilíbrio contratual, o que pode levar a inviabilidade do ativo. Um exemplo prático é a recente alteração de índice de preços para reajuste de valores contratuais, onde o Poder Concedente alterou o IGP-M pelo IPCA para o BTP e Santos Brasil, visto que o índice anterior já não era mais o que melhor refletia a realidade do setor. No entanto, caso cenário similar se repita no futuro, BTP e Santos Brasil poderiam ter seus índices alterados para outros, enquanto no caso do STS10, o próprio Poder Concedente na prática estaria impedido pelo Contrato de avaliar a mudança.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a matriz de riscos contratual é equilibrada e está em linha com as práticas setoriais quanto a distribuição de riscos.

169	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13 Alocação de Riscos	Contexto: Na minuta contratual, mais exatamente no capítulo que trata de riscos, não clareza quanto a responsabilidade do Poder Concedente caso ele demore para dragar uma determinada área impactando no cumprimento das obrigações operacionais pelo arrendatário. Contribuição: Quanto aos riscos gerais apresentados na Minuta do Contrato (Item 13), solicitamos deixar claro que a falta de dragagem no berço por responsabilidade da SPA e a consequente redução de calado, como também os impactos comerciais deste cenário, representam risco do Poder Concedente. No caso do arrendatário ter que dragar as áreas de menor calado, solicitamos esclarecer como serão os critérios de reequilíbrio econômico por parte do Poder Concedente.	NOVA RESPOSTA: Agradecemos pela contribuição. A capacidade do poder público realizar investimentos em infraestruturas do porto depende de uma série de circunstâncias e fatores, entre os quais a disponibilidade de recursos públicos, questões relacionadas ao planejamento, entre outras. Desse modo, embora o poder público tenha como atribuição a possibilidade de realizar obras de construção e melhoramento das instalações portuárias, entende-se que a falta de dragagem no berço e a consequente redução de calado não deve ser risco atribuído contratualmente ao Poder Concedente. Quanto à possibilidade do arrendatário vir a dragar áreas do porto organizado, deverão ser observadas as normas setoriais sobre o tema como, por exemplo, a Portaria MINFRA nº 530/2019.
170	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13 Alocação de Riscos	Sugerimos a inclusão da Subcláusula 13.6, conforme segue: "13.6. Caso sejam identificados quaisquer riscos ambientais que impossibilitem ou prejudiquem a construção do Ramal e interligação ferroviários previstos na Subcláusula 7.1.2.3, a Arrendatária terá a obrigação de prever e construir outro traçado com iguais dimensões e que atendam às normas ambientais vigentes e aplicáveis, a qual deverá ser apresentada para prévia aprovação do Poder Concedente."	Conforme as subcláusulas 12.2 e 13.2.2 da minuta de Contrato, os passivos ambientais não conhecidos, identificados pela arrendatária no prazo de até 360 dias da Data de Assunção, serão de responsabilidade do Poder Concedente. Ademais, conforme a subcláusula 13.2.3, o poder concedente é responsável pela paralisação das atividades em razão dos riscos ambientais previstos na referida Subcláusula 13.2.2. Desse modo, caso haja passivo ambiental que impossibilite o cumprimento das atividades, essa situação será avaliada conforme a matriz de riscos já estabelecida.
171	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1 Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao Arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:	Contextualização: Em breve síntese, o item 13.1 prevê que os seguintes riscos são de responsabilidade exclusiva e integral do arrendatário, a saber (a) projeto, engenharia e construção; (b) inadimplência; (c) obtenção de licenças; (d) custos excedentes; (e) atraso no cronograma; (f) tecnologia; (g) danos aos bens arrendados; (h) manifestações sociais; (i) greve; (j) mudanças no custo de capital/taxas de juros; (k) variação da taxa de câmbio; (l) alteração da legislação do IR; (m) caso fortuito ou força maior cobertos por seguro; (n) recuperação do passivo ambiental, na forma do item 12; (o) inflação; (p) responsabilidade por danos ambientais; (q) prejuízos a terceiros; (r) vícios dos bens arrendados; (s) queda de demanda decorrente da implantação de outros portos/instalações; (t) decisões judiciais; e (u) limitações administrativas Comentário: Na nossa avaliação, há a necessidade da mitigação da atribuição de responsabilidade exclusiva e integral à arrendatária no que tange aos seguintes temas: (a) obtenção de licenças: conforme mencionado, entendemos necessário a definição objetiva de quais licenças são responsabilidade da arrendatária, sendo inadequada a atribuição de responsabilidade irrestrita para a obtenção de um rol desconhecido de licenças; (b) manifestações sociais: as manifestações sociais, dependendo das suas características, podem ser classificadas como eventos de força maior, que afasta a responsabilidade da arrendatária. Nesse sentido, seria interessante delimitar quando a manifestação social é risco do arrendatário; (c) mudanças no custo de capital/taxas de juros; variação da taxa de câmbio; inflação: todos os eventos indicados podem ser previsíveis mas, em determinadas situações, tem efeitos incalculáveis. Desse modo, entendemos que há a necessidade de repartição do risco cambial e eventos correlatados por meio do estabelecimento de uma banda máxima de variação; (d) alteração da legislação do IR: a alteração de tributos, em regra, é visto como evento de força maior, que exclui a responsabilidade do particular; (e) vícios dos bens arrendados: a existência de vícios nos bens arrendados prévios à data de assunção deveria ser classificado como risco do Poder Concedente pois não há razão da arrendatária assumir esse ônus; (f) queda de demanda decorrente da implantação de outros portos/instalações: trata-se de uma situação típica em que a demanda pode variar em decorrência de fatores externos, gerenciados pela Administração Pública dentro de seu planejamento setorial, o que deve ser objeto de revisão do contrato e indenização; (g) limitações administrativas: tratam-se de típicos fatos da administração, evento esse que exclui a responsabilidade do particular; Nesse sentido, sugerimos que o risco com relação a tais eventos seja transferido total ou parcialmente ao Poder Concedente.	Agradecemos a contribuição. Quanto ao ponto (a), entendemos que a distribuição de riscos de licenças é clara e objetiva, sendo a futura arrendatária a responsável pela obtenção e os riscos associados ao licenciamento de suas próprias atividades e realização de investimentos; (b) no que tange as manifestações sociais, a matriz de risco é clara ao alocar o risco ao arrendatário; (c) as mudanças de custos de capital, taxas de juros e câmbio são riscos atribuídos ao arrendatário, não havendo, no caso concreto, aspectos relevantes que levem a um grau de compartilhamento dos riscos citados, em nossa visão; (d) as alterações de IR são comumente alocadas ao arrendatário, sendo que outras alterações tributárias são alocadas ao poder concedente; (e) a matriz de riscos é clara quanto aos vícios dos bens arrendados, conforme cláusula 13.1.18; (f) o risco de demanda é alocado ao arrendatário de forma recorrente no setor portuário, não havendo elementos que corroborem uma alocação de risco diferenciada no caso concreto.
172	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1 Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao Arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:	Sugerimos a inclusão da subcláusula 13.1.24, na Cláusula 13.1: "13.1.24. Custos excedentes, que não tenham sido calculados no momento da elaboração da proposta, relacionados a exigências de alterações dos projetos básico, executivo e/ou do Plano Básico de Implantação, por parte do Poder Concedente, da ANTAQ, da SPA e/ou da ANTT, que tenham por objetivo assegurar os requisitos de demanda e adequação previstos no Contrato."	Agradecemos a contribuição e informamos que será avaliada a redação a fim de incorporação ao contrato.
173	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1.3 Obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao Arrendamento;	Recomenda-se que a minuta do Contrato de Arrendamento seja ajustada para deixar claro que a arrendatária não será responsável pela obtenção das licenças e autorizações para a realização de investimentos fora da área do arrendamento (i.e. Estação de Tratamento de Esgoto), bem como que a eventual inviabilidade ou atraso do licenciamento e/ou obtenção das aprovações necessárias para a realização dos investimentos mínimos na área fora do arrendamento, em especial, da ETA, não poderá resultar na aplicação de sanções à Arrendatária, desde que a arrendatária não tenha dado causa à inviabilidade de obtenção do licenciamento/aprovação. Ademais, caso o referido atraso ou inviabilidade de licenciamento impacte a implantação do terminal STS10, o Contrato de Arrendamento deverá ser objeto de reequilíbrio.	Agradecemos a contribuição e informamos que a SPA será responsável pela operação e manutenção da futura ETA, cabendo ao futuro arrendatário a responsabilidade de construir e equipar a estação de tratamento, assim como a obtenção das autorizações e licenças da ETA. Após a conclusão dos investimentos referenciados no estudo, a ETA deverá ser entregue para gestão, operação e manutenção da SPA.
174	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1.5 Atraso no cumprimento dos cronogramas previstos neste Contrato ou de outros prazos estabelecidos entre as Partes ao longo da vigência do Contrato;	O risco decorrente da morosidade do órgão ambiental em analisar os processos e emitir as devidas licenças e autorizações poderá ser compartilhado com o Poder Concedente?	Agradecemos a contribuição e informamos que a alocação de riscos de licenças já estão previstas no capítulo 13 da minuta do contrato.
175	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato;	Nos termos da cláusula em comento, nota-se que o risco relacionado à ocorrência de manifestações sociais foi alocado à Arrendatária. Todavia, tal disposição não deve prosperar pois não há, a nosso ver, qualquer razão técnica para que o contrato aloque referido risco 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 Arrendatária, tampouco sua resolução encontra-se sob o controle e a ingerência da Arrendatária. Em verdade, dado o caráter do risco em questão, quem possui algum controle sobre a resolução de manifestações sociais é o próprio Poder Concedente. O fechamento de portos organizados em decorrência de manifestações sociais, por exemplo, pode afetar drasticamente a Arrendatária, prejudicando a continuidade das suas atividades e frustrando as expectativas de receitas que tenha. Eventos recentes, como os 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 e informamos que os riscos de manifestações sociais foram alocados ao arrendatário, como é normalmente posto nos contratos de arrendamento do setor.
176	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1.14 Recuperação, remediação e gerenciamento do Passivo Ambiental relacionado ao Arrendamento, com exceção do expressamente assumido pelo Poder Concedente nos termos deste Contrato;	Conforme apontado anteriormente, a ocorrência de passivos ou de situações específicas que demandem a elaboração de estudos específicos e posterior aprovação dos órgãos intervenientes no processo de licenciamento ambiental, poderão impactar no cronograma das obras e no CAPEX, algo que não parece ser levado em consideração nos prazos, ramp up e fluxo de caixa do projeto.	Agradecemos a contribuição e informamos que a alocação de riscos de licenças já estão previstas no capítulo 13 da minuta do contrato.

177	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1.18 Vícios dos Bens do Arrendamento por ela adquiridos após a Data da Assunção, arrendados ou locados para operações e manutenção do Arrendamento ao longo do Prazo do Arrendamento;	Contextualização: O item 13.1.18 prevê que a existência de vícios nos bens arrendados prévios à data de assunção é risco exclusivo e integral do Arrendatário. Comentário: Considerando que o evento não é qualificado como uma álea ordinária do contrato, sugerimos que o risco seja transferido total ou parcialmente ao Poder Concedente.	Agradecemos a contribuição e entendemos que a matriz de riscos é clara quando aos vícios dos bens arrendados, conforme cláusula 13.1.18.
178	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1.19 Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado;	Contextualização: O item 13.1.19 prevê que a queda de demanda decorrente da implantação de outros portos/instalações é risco exclusivo e integral do Arrendatário. Comentário: Considerando que o evento não é qualificado como uma álea ordinária do contrato, sugerimos que o risco seja transferido total ou parcialmente ao Poder Concedente.	Resp. Agradecemos a Contribuição. Informamos que o Contrato de Arrendamento estabelece a alocação de risco entre o Poder Concedente e a Arrendatária. A cláusula 13, estabelece que: "Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao Arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado; Atraso na obtenção das licenças federais, estadual". Portanto, o risco demanda deverá ser suportado pelo arrendatário do terminal.
179	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1.20 Atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, inclusive licenças relacionadas especificamente com a Área do Arrendamento, quando não houver estipulação de prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão pelas autoridades competentes;	"A cláusula 13.1.20 do Contrato de Arrendamento atribui à Arrendatária, de forma geral e irrestrita, a responsabilidade pelo atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, inclusive licenças relacionadas especificamente com a Área do Arrendamento, quando não houver estipulação de prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão pelas autoridades competentes. Não obstante isso, consideramos que a responsabilidade pelo atraso na obtenção de licenças somente deverá ser atribuída à Arrendatária quando decorrer de fatos a ela imputáveis, independentemente de haver ou não prazo máximo legal ou regulamentar para a emissão da licença. Além disso, a expressão inclusive licenças relacionadas especificamente com a Área do Arrendamento deve ser excluída (ou melhor redigida), pois, conforme regramento previsto em outras cláusulas do Contrato de Arrendamento (em especial, 13.1.3), a Arrendatária somente é responsável pelas licenças relacionadas à Área do Arrendamento (e não pelas demais áreas do Porto Organizado). Por este motivo, recomenda-se que a Cláusula 13.1.20 adote a seguinte redação: Atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais relacionadas com a Área do Arrendamento, desde que o atraso decorra de fato imputável à Arrendatária . "	Agradecemos a contribuição e informamos que as cláusulas de alocação de riscos de licenças contidas no capítulo 13 da minuta de contrato são suficientemente claras, atribuindo o risco a arrendatária, na forma do contrato.
180	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1.20 Atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, inclusive licenças relacionadas especificamente com a Área do Arrendamento, quando não houver estipulação de prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão pelas autoridades competentes;	A matriz de riscos do Contrato de Arrendamento aloca à Arrendatária o risco sobre o atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, quando não houver definição de prazo máximo legal ou regulamentar pelas autoridades competentes para sua emissão. Sabe-se, no entanto, que muitas das 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 ou fixo para a obtenção dos atos autorizativos exigidos por parte da Concessionária. Por isso, à exceção do atraso na obtenção de tais licenças que tenha por culpa atos ou omissões atribuíveis à Concessionária, todas as demais hipóteses deveriam configurar riscos alocados ao Poder Concedente. Soma-se a esse risco, a obrigação disposta na cláusula 7.1.2.1.iv.a), da minuta do Contrato de Arrendamento, que exige da Arrendatária a realocação de uma Estação de Tratamento de Água, que ocorrerá fora da Área do Arrendamento - isto é, serão demandas da Arrendatária licenças que dizem respeito a áreas exteriores ao seu arrendamento. Nesse sentido, conforme as boas práticas para modelagem de contratos de longo prazo entre parceiros públicos e privados, os riscos deverão ser atribuídos às partes que são mais capazes de mitigá-los, e, portanto, o atraso na obtenção de licenças emitidas pelo Poder Público deverá, em verdade, ser alocado contratualmente ao próprio Poder Público. Dessa forma, e no intuito de preservar a atratividade do projeto, solicita-se que seja realizada a adequação da matriz de riscos de acordo com as premissas indicadas acima, alterando a redação da cláusula de acordo com a sugestão a seguir: 13.1.20. Atraso na obtenção de licenças federais, estaduais e municipais, inclusive licenças relacionadas especificamente com a Área do Arrendamento, quando não houver estipulação de prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão pelas autoridades competentes, desde que a Arrendatária não tenha dado causa ao atraso; .	Agradecemos a contribuição e informamos que as cláusulas de alocação de riscos de licenças contidas no capítulo 13 da minuta de contrato são suficientemente claras, atribuindo o risco a arrendatária, na forma do contrato.

181	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1.21 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, nos casos em que a Arrendatária, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão.	De acordo com a Cláusula 13.1.21, é atribuído à Arrendatária o risco sobre decisões judiciais ou administrativas que inviabilizem o desempenho das atividades objeto do Contrato de Arrendamento, bem como na legislação e regulamentação, nos casos em que a Arrendatária tiver dado causa ou contribuído para tal decisão. Inicialmente, questiona-se a respeito da condição disposta acima, sobre dar causa ou contribuir para eventual alteração sobre a legislação e regulamentação: (i) de qual maneira poderia a Arrendatária dar causa às alterações dos dispositivos mencionados? Além disso, não fica claro (ii) em qual extensão a legislação ou a regulamentação entram no risco que não seria suportado pela Arrendatária: seriam quaisquer alterações na legislação e regulamentação? Alterações que impactem nas operações e majorem custos da Arrendatária seriam consideradas ou somente alterações que inviabilizem as atividades da Arrendatária? É preciso que se pondere que, ao elaborarem suas propostas, as empresas interessadas tomam por base um determinado cenário legal, regulatório e técnico, considerando nas propostas todos os custos de atendimento ao ordenamento jurídico (legal e infralegal) vigente no momento de sua elaboração. Nesse sentido, de forma geral, uma mudança nesse cenário constitui fator completamente alheio à vontade das proponentes e a alteração na legislação pode vir a desequilibrar significativamente a equação econômico-financeira do Contrato de Arrendamento. Por isso, tradicionalmente, no direito brasileiro, esse tipo de risco é alocado ao Poder Concedente, tendo em vista que os agentes privados, geralmente, não possuem instrumentos para se precaver desses riscos.	A cláusula 13.1.21 é clara ao imputar a arrendatária o risco sobre decisões judiciais ou administrativas que inviabilizem o desempenho das atividades objeto do contrato. Não versa sobre a alteração dos dispositivos legais, mas sim das decisões administrativas e judiciais provocadas, na forma da legislação, pela arrendatária, direta ou indiretamente, por ação ou omissão ou houver dado causa a decisão. Portanto, o entendimento da cláusula não guarda sintonia para com a minuta de contrato.
182	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1.22 Transtornos causados por limitações administrativas, direito de passagem ou servidões suportadas pela Arrendatária, sem prejuízo do direito de ser remunerada pela pessoa beneficiada, nos termos da regulamentação;	O dispositivo atribui como risco da Arrendatária a assunção de transtornos causados por limitações administrativas, direitos de passagem ou servidões suportadas pela Arrendatária, sem prejuízo do direito de ser remunerada pela pessoa beneficiada, nos termos da regulamentação, ora embarcada na Resolução Normativa ANTAQ nº 07/2016. Ocorre que, muito embora os contratos de passagem possam representar a imposição de limitações administrativas em área já ocupada por terceiros no âmbito da poligonal do porto organizado, tais limitações devem ser tão somente instrumentais à garantia de acesso de terceiros ao seu destino final, isto é, áreas comuns do porto organizado que serão utilizadas para suas operações. Deve ser previsto, portanto, os regramentos específicos sobre eventual direito de passagem sobre os berços integrantes do terminal de STS10 e sobre os quais a Arrendatária possuirá uso preferencial.	NOVA RESPOSTA: Agradecemos pela contribuição. Não foi verificada a necessidade de se estabelecer regras contratuais específicas sobre direito de passagem na minuta de contrato. Portanto, sobre esse tema deverão ser observadas as normas setoriais vigentes como, por exemplo, a Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016.
183	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.1.22 Transtornos causados por limitações administrativas, direito de passagem ou servidões suportadas pela Arrendatária, sem prejuízo do direito de ser remunerada pela pessoa beneficiada, nos termos da regulamentação;	A cláusula 13.1.22 estabelece que "Transtornos causados por limitações administrativas, direito de passagem ou servidões suportadas pela arrendatária são de sua responsabilidade, sem prejuízo do direito de ser remunerada pela pessoa beneficiada, nos termos da regulamentação". No entanto, o contrato não esclarece se os custos decorrentes de contratos celebrados anteriormente ao arrendamento também serão arcados pelo Arrendatário. Neste sentido, e considerando que, idealmente, eventuais custos decorrentes de limitações administrativas formalizadas anteriormente ao arrendamento devem ser alocados ao Poder Concedente, sugerimos o seguinte ajuste da redação: 13.1.22."Transtornos causados por limitações administrativas, direito de passagem ou servidões decorrentes de acordos celebrados após a assinatura do Contrato de Arrendamento serão suportadas pela arrendatária, sem prejuízo do direito de ser remunerada pela pessoa beneficiada, nos termos da regulamentação".	Contribuição indeferida. Conforme cláusula 13.1.4 os custos excedentes relacionados às Atividades objeto do Arrendamento são de responsabilidade da arrendatária.
184	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	A Nota Técnica nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, em seu item 7, dispõe do levantamento dos passivos jurídicos e regulatórios da área STS10, buscando-se identificar a existência de entraves ao procedimento licitatório futuro ou impactos ao novo arrendamento. Logo, considerando a multiplicidade de instrumentos jurídicos que incidem e permanecerão incidindo sobre a área de STS10, mesmo após a celebração do Contrato de Arrendamento, deverá ser assegurado à Arrendatária o direito de ver reequilibrados eventuais passivos jurídicos supervenientes que se relacionem com tais instrumentos, incluindo multas, penalidades, indenizações e eventuais restrições regulatórias ou judiciais às quais os arrendatários pretéritos tenham dado causa.	NOVA RESPOSTA: Agradecemos pela contribuição. Informamos que a minuta de contrato já estabelece medidas para mitigar riscos dessa natureza que possam afetar a futura arrendatária. Nesse sentido, a matriz de riscos estabelecida na Cláusula 13 prevê uma série de situações atribuídas como riscos do poder concedente. Por exemplo, a arrendatária não será responsável pela paralisação das atividades em razão de determinados riscos ambientais (Subcláusula 13.2.3), ou, ainda, por decisão judicial, arbitral ou administrativa que inviabilize o desempenho das atividades ou a fruição da área do arrendamento (Subcláusula 13.2.7). A Arrendatária também não será responsável por custos decorrentes do atraso na disponibilização da área do arrendamento, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações (Subcláusula 13.2.8).
185	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Contribuição: Sugerimos alterar a redação da cláusula 13.2.7 da minuta do Contrato de Arrendamento para incluir o termo arbitral, conforme previsto a seguir: 13.2.7 Decisão judicial, arbitral ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão; Justificativa: De acordo com a Nota Técnica 58/2021 da EPL, a Ecoporto, atual arrendatária de parte da área compõe o STS10, solicitou que a controvérsia relativa ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro por eventos pretéritos fosse submetida à arbitragem. Segundo informações disponibilizadas pela Nota Técnica 58/2021, a solicitação ainda está sob análise. No entanto, é notável que os andamentos de uma eventual arbitragem poderão afetar negativamente as receitas da futura Arrendatária, especialmente pelo potencial atraso no início das operações dessa área. Assim, considerando que eventual instauração de arbitragem e seus respectivos andamentos são eventos completamente imprevisíveis e sobre os quais a futura Arrendatária não só não pode controlar a ocorrência, como também não pode calcular os possíveis resultados, sugerimos a inclusão de eventuais decisões arbitrais que inviabilizem a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato no rol de riscos a serem suportados pelo Poder Concedente.	Agradecemos a contribuição e informamos que a contribuição será acatada.
186	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Contribuição: Sugere-se a inclusão de cláusula que alocue ao Poder Concedente o risco por indenização superior ao valor previsto em Edital para compensação da antiga arrendatária do Contrato PRES/028.98 por bens reversíveis não amortizados. 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: [...] 13.2.[â€œ] Pagamento de indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98 por bens reversíveis não amortizados ou depreciados que ultrapassem o valor de R\$ 287.755.972,11 (duzentos e oitenta e sete milhões, setecentos e cinquenta e cinco mil, novecentos e setenta e dois reais e onze centavos), conforme previsto pelo item 27.2.9 do Edital. Justificativa: De acordo com a Nota Técnica 58/2021 da EPL, há passivos relevantes em relação à Ecoporto, atual arrendatária de parte da área compõe o STS10, inclusive quanto a possível necessidade de indenização pela não amortização de bens reversíveis, em razão de investimentos adicionais vinculados a bens reversíveis que foram autorizados pela ANTAQ. Considerando que há imprevisibilidade sobre o valor exato da indenização por bens reversíveis, entende-se que deve ser alocado ao Poder Concedente o risco pelo pagamento de indenização que ultrapasse o valor de R\$ 287.755.972,11 (duzentos e oitenta e sete milhões, setecentos e cinquenta e cinco mil, novecentos e setenta e dois reais e onze centavos), previsto em Edital e apurado pelos estudos. Essa previsão tem como objetivo conferir maior segurança jurídica (i) aos potenciais licitantes sobre os valores que deverão ser desembolsados e (ii) à Ecoporto sobre a certeza quanto ao pagamento de eventuais valores que ultrapassem o originalmente previsto.	Agradecemos a contribuição e informamos que a única obrigação relacionada a pagamento da arrendatária anterior está estabelecida no Edital como obrigação prévia a assinatura do contrato, não acabando outros pagamentos em função do citado fato gerador.

187	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Contribuição: Sugerimos a inclusão de um novo item para esclarecer que os riscos geológicos/arqueológicos estão na esfera de eventos extraordinários do Poder Concedente, conforme a seguinte redação: 13.2.9. Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de intervenções geológicas e/ou arqueológicas existentes dentro da área do Arrendamento, desde que que não tenham sido ocasionados pela Arrendatária e que não estejam previstos nos estudos da licitação . Justificativa: Os estudos de viabilidade técnico, econômico-financeiro e ambientais do projeto não qualificam integralmente as condições geológicas e arqueológicas do projeto. Ademais, os estudos do projeto, apesar de serem referenciais para a modelagem do arrendamento e não conterem laudo técnico assinado por responsável com anotação de responsabilidade técnica (ART), são utilizados para precificar o valor mínimo de outorga e, portanto, não podem conter erros materiais ou omissões de intervenções que deverão ser realizadas pelo arrendatário. A própria Lei 14.133/2021 (a nova Lei de Licitações) prevê que o projeto básico deve conter o conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado para definir e dimensionar a obra ou o serviço, que assegure a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução (art. 6º, XXV). Nesse contexto, o Tribunal de Contas da União, no Acórdão 490/2019 - Plenário, ao analisar o projeto de arrendamento do STS 13A, identificou erro material nos valores alocados para a manutenção de equipamentos e obras civis apontados nos estudos do projeto e promoveu diligências com a ANTAQ para corrigir os estudos e refletir tais ajustes no valor mínimo da outorga da licitação. Assim, diante da omissão dos estudos do projeto, o arrendatário não pode ser responsabilizado por custos decorrentes de intervenções geológicas e/ou arqueológicas na área do arrendamento, sendo fundamental que o Poder Concedente assumira esses riscos.	Contribuição indeferida. Conforme item 5.1 do edital, os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes, sem prejuízo de outras instruções complementares a serem divulgadas pela CPLA e demais órgãos competentes.
188	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Contribuição: Sugere-se a inclusão de nova cláusula na matriz de riscos para alocar o risco de custos decorrentes de eventual necessidade de adequação da bacia de evolução do Porto de Santos ao Poder Concedente: 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: [...] 13.2.[â€¢]. Custos decorrentes de eventual necessidade de adequação da bacia de evolução do Porto Organizado de Santos para permitir a manobra de giro dos navios de classe New Panamax com 366m de LOA. Justificativa: De acordo com o item "3.2.4 - Bacia de Evolução" da Seção A - Apresentação, há 4 bacias de evolução no porto organizado. Pela localização apresentada, duas delas poderão ser utilizadas para a manobra de giro para atracação no cais STS 10: uma defronte ao cais do Saboó e outra defronte ao terminal da BTP. Conforme apresentado na "Tabela 4 - Bacias de Evolução Porto de Santos" do mesmo item, tais bacias atendem navios com LOA de até 340 m. No entanto, conforme apresentado no item "1.1.1 - Investimentos Sistema Aquaviário" da Seção C - Engenharia, o navio de projeto a ser considerado no Terminal STS 10 é da classe New Panamax com 366 m de LOA. Portanto, a minuta do Contrato de Arrendamento deve alocar como risco do Poder Concedente eventuais intervenções para adequar a bacia de evolução do Porto Organizado de Santos para permitir a manobra de giro dos navios de classe New Panamax com 366m de LOA.	A capacidade do poder público realizar investimentos em infraestruturas do porto depende de uma série de circunstâncias e fatores, entre os quais a disponibilidade de recursos públicos, questões relacionadas ao planejamento, entre outras. Desse modo, embora o poder público tenha como atribuição a possibilidade de realizar obras de construção e melhoramento das instalações portuárias, entende-se que a adequação da bacia de evolução do Porto de Santos não deve ser risco atribuído contratualmente ao Poder Concedente.
189	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Contribuição: Sugerimos incluir nova cláusula na matriz de riscos para alocar ao Poder Concedente os custos que resultem da eventual exigência de compensações decorrentes do processo de licenciamento ambiental, conforme redação a seguir: 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: [...] 13.2.[â€¢]. Custos que resultem da eventual exigência de compensações decorrentes do processo de licenciamento ambiental acima do percentual exigido pela lei . Justificativa: A Seção F - Ambiental do EVTEA não dispõe sobre eventuais compensações adicionais que venham a ser exigidas da futura Arrendatária pelo IBAMA ou pelo Município de Santos. Considerando a imprevisibilidade desses custos, é importante que o risco de custeio de compensações que excedam a 0,5% dos custos totais previstos para a implantação do procedimento (art. 36, § 1º, da Lei Federal 9.985/200) seja alocado ao Poder Concedente, como forma de garantir segurança às potenciais licitantes sobre o responsável pelo pagamento de tais valores	Agradecemos a contribuição e informamos que os custos excedentes são alocados ao futuro arrendatário. Cumpre destacar ainda que conforme previsto no item 5.1 do edital, os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes, sem prejuízo de outras instruções complementares a serem divulgadas pela CPLA e demais órgãos competentes.
190	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Contribuição: Sugere-se a inclusão de cláusula na minuta do Contrato de Arrendamento que aloque o risco pelo remanejamento da ETA ao Poder Concedente. 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: [...] 13.2.[â€¢] Custos decorrentes das atividades necessárias para o remanejamento da Estação de Tratamento de Água - ETA que ultrapassem R\$ 22 milhões. Justificativa: Na Nota Técnica 58/2021 da EPL, os trabalhos na ETA são constantemente chamados de realocação. No entanto, não está claro se a realocação compreende uma demolição e construção de uma nova ETA ou se será reaproveitada alguma estrutura. A Tabela 13 da Nota Técnica 58/2021 indica apenas a remoção de dutos, sem indicativo de obras de demolição, com o valor de R\$ 22 milhões. Dado que inexistente previsibilidade sobre das atividades que deverão ser realizadas para o remanejamento da ETA, entende-se ser pertinente que qualquer custo que ultrapasse o valor de R\$ 22 milhões seja alocado ao Poder Concedente/Autoridade Portuária na minuta do Contrato de Arrendamento.	Agradecemos a contribuição e informamos que o valor no estudo é referencial. O valor final da obra pode ficar acima ou abaixo do orçamento como qualquer outra obra prevista no estudo. Nesse sentido, não se vislumbra a necessidade de inclusão da referida cláusula.
191	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2.2 Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da área do Arrendamento, desde que não conhecido até a Data de Assunção e identificado no laudo ambiental técnico mencionado na Cláusula 12 e que não tenha sido ocasionado pela Arrendatária;	JUSTIFICATIVA: De acordo com a documentação apresentada, depreende-se que os riscos associados a Paralisação das atividades da Arrendatária em razão dos riscos ambientais previstos na Subcláusula 13.2.2, desde que não tenham sido causados pela Arrendatária , não são responsabilidade da arrendatária e sim do Poder Concedente. No entanto, a minuta do contrato de arrendamento não especifica de que forma o Poder Concedente se responsabilizará por estes riscos. PROPOSIÇÃO: â€¢ Inclusão de cláusula no contrato de arrendamento do STS10 indicando que eventuais prejuízos que o arrendatário venha sofrer em razão dos riscos ambientais previstos na Subcláusula 13.2.2, que eventualmente causem atrasos no cronograma de implementação do projeto do STS10, ou descontinuidade nas operações ou qualquer outro tipo de prejuízo ao arrendatário, sejam sujeitos à ressarcimentos ou revisão da equação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Agradecemos a contribuição e informamos que os mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico do contrato, relacionados a matriz de riscos, estão disciplinados no capítulo 14 da minuta.
192	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2.2 Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da área do Arrendamento, desde que não conhecido até a Data de Assunção e identificado no laudo ambiental técnico mencionado na Cláusula 12 e que não tenha sido ocasionado pela Arrendatária;	Considerando a aplicação da cláusula 12 do contrato de arrendamento para a intervenção a ser realizada na área comum do Porto Organizado, é necessário que a alocação de risco alcance, de forma expressa, essa hipótese. Dessa forma, sugere-se a seguinte redação: 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2.2 Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da área do investimento previsto na cláusula 7.1.2.3 iv., desde que não conhecido até a Data de Assunção e identificado no laudo ambiental técnico mencionado na Cláusula 12 e que não tenha sido ocasionado pela Arrendatária;	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada.

193	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2.4 Alteração legislativa específica que comprovadamente altere a composição econômico-financeira do Contrato, a exemplo da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, com exceção de alterações relacionadas aos impostos incidentes sobre a renda ou qualquer outra circunstância em que inexistam relação direta de causalidade com o mencionado desequilíbrio;	A cláusula 13.2.4 prevê que é risco do Poder Concedente "Alteração legislativa específica que comprovadamente altere a composição econômico-financeira do Contrato, a exemplo da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, com exceção de alterações relacionadas aos impostos incidentes sobre a renda ou qualquer outra circunstância em que inexistam relação direta de causalidade com o mencionado desequilíbrio:". No entanto, a redação não contempla o aumento da carga tributária dos fornecedores, além de tratar do imposto de renda de forma genérica. Por tal razão, sugerimos alterar a redação para deixar claro que se trata do IRPJ e da CSLL, conforme abaixo: 13.2.4. "Alteração legislativa ou jurisprudencial específica que, comprovadamente, altere a composição econômico-financeira do Contrato, a exemplo da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos devidos pela Arrendatária ou pelos contratados da Arrendatária (fornecedores de serviços, bens e direitos), com exceção da majoração da alíquota do imposto de renda da pessoa jurídica ou da contribuição social sobre o lucro líquido ou qualquer outra circunstância em que inexistam relação direta de causalidade com o mencionado desequilíbrio".	Agradecemos a contribuição e entendemos que a cláusula, em sua forma original, atende ao princípio da distribuição dos riscos de forma clara, sendo imprudente fazer menção a tributos específicos, uma vez que podem haver alterações legislativas que alterem a natureza ou o nome dos tributos.
194	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações.	De acordo com a cláusula 13.2.8 do Contrato, o Poder Concedente somente será responsável pelos custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento se este for superior a 12 (doze) meses contados da Data de Assunção. Neste caso, deverá ser comprovada a existência de prejuízo significativo à Arrendatária. No entanto, em caso de descumprimento de obrigações em razão de atraso inferior a 12 meses na disponibilização de áreas pelo Poder Concedente, a Arrendatária não será isenta das penalidades ou reembolsada dos custos adicionais incorridos. Com isso em vista, há necessidade de ajuste na cláusula para prever que, independentemente do prazo do atraso, o Poder Concedente será responsável pelos custos dele decorrente. Segue a proposta de redação: 13.2.8: Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde haja comprovação de prejuízo significativo, ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações.	Agradecemos a contribuição e entendemos que o prazo estabelecido é salutar ao definir de forma objetiva a alocação de riscos, trazendo maior segurança jurídica a execução contratual.
195	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações.	A Cláusula 13.2.8 do Contrato prevê que o Poder Concedente será responsável pelos custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo, ficando a Arrendatária isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações. Alguns elementos do dispositivo em comento merecem destaque. De início, deve-se distinguir, de um lado, os custos decorrentes do atraso do Poder Concedente na disponibilização da Área do Arrendamento e, de outro, a frustração de receitas (conforme previstas na modelagem financeira do Leilão) que advirá da impossibilidade de fruição da área integral do Terminal. A esse respeito, consta salientar que a Área do Arrendamento contemplará antigos terminais que operavam na região, sendo que alguns deles possuem questões judiciais relevantes ainda pendentes. A Nota Técnica nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL explicita que existem processos em aberto referentes aos contratos de arrendamentos das seguintes companhias: (i) Deicmar Armazenagem e Distribuição Ltda); (ii) Ecoporto Santos S.A.; e (iii) Rodrimar S.A. - Terminais Portuários e Armazéns Gerais. Menciona-se, por exemplo, o pleito de prorrogação antecipada mediante a realização de novos investimentos, incluindo o reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de eventos pretéritos, realizado pelo Ecoporto S/A - que poderá eventualmente ser utilizado para a sua manutenção na área arrendada mesmo após a expiração de seu contrato de arrendamento. Vale destacar também os processos relacionados à Rodrimar S.A. - Terminais Portuários e Armazéns Gerais, que ainda pendem de julgamento, um deles tratando justamente do pedido para extensão dos efeitos do Contrato de Arrendamento nº 12/91, o qual, portanto, pode impactar a integridade e higidez da área de STS10. Como agravante, o Item 27.2.2 da minuta de Edital prevê que o Proponente vencedor do Leilão deverá, como condição prévia à celebração do Contrato, apresentar o comprovante de pagamento de 25% do Valor de Outorga proposto na licitação, valor esse que pode ser muito significativo. Além disso, o Proponente incorreria em todos os custos previstos nos itens 27.2.1, 27.2.3, 27.2.5 e 27.2.9 do Edital, custos esses relacionados, respectivamente, com o pagamento da B3, EPL, ANTAQ e ao reequilíbrio de Ecoporto, sem falar na integralização de 50% do capital social mínimo. Note-se que não existe qualquer previsão contratual para o ressarcimento desses custos caso as áreas não sejam disponibilizadas pelo poder público após a celebração do contrato. É necessário que exista uma solução contratual adequada para esse tipo de risco, que, reitera-se, para cuja existência o privado em nada contribuiu e, portanto, não deve ser alocado a ele. Diante do exposto, é de imperativa importância para a racional avaliação pelas Proponentes da extensão dos riscos envolvidos no Leilão que esta ANTAQ esclareça quais são as consequências da eventual indisponibilidade, ainda que parcial, da Área do Arrendamento pela materialização dos riscos jurídicos que permeiam o Leilão.	Em que pesem os processos existentes relativos à área STS10, detalhados na Nota Técnica nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, a princípio, não foram identificados elementos que justifiquem expectativa de entrave à futura licitação. Nesse sentido, destacou-se o seguinte: "Com base nas perspectivas contratual, processual e patrimonial, no caso das áreas ocupadas pela Termare, Conport e BTP, bem como das duas áreas ocupadas pela Santos Brasil, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, que gerem obrigação de ressarcimento ou outros riscos jurídicos dessa natureza. [...] conforme afirmado pela Advocacia-Geral da União – AGU mediante a Nota n. 00043/2021/NCO/PFANTAQ/PGF/AGU, de 05/08/21, sobre a área da Ecoporto entende-se 'não constatada qualquer ação que obste a futura licitação, salientando que já há decisão ministerial indeferindo a prorrogação contratual, que finda em 2023'". Ainda assim, no intuito de se resguardar a segurança jurídica da relação contratual, conforme as subcláusulas 13.2.7 e 13.2.8 da minuta de Contrato, constam os seguintes riscos atribuídos ao poder concedente: "13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão; e 13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações." Por fim, quanto à apuração dos eventuais prejuízos causados à arrendatária, destaca-se que, nos termos da subcláusula 14.1.1 da minuta de contrato, caso haja materialização de risco atribuído ao poder concedente, poderá ser solicitada a recomposição do econômico-financeiro contratual, em que serão considerados, no caso concreto, os impactos trazidos pelo evento de desequilíbrio relativos a custos e receitas da arrendatária.

196	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações.	A qualificação de um projeto no âmbito do programa de parcerias e investimentos da Presidência da República ( PPI ) pressupõe, a adequada disponibilidade das premissas que permitam a deflagração do certame. Nesse contexto, ao projeto em questão, qualificado no âmbito do PPI por meio do Decreto Federal n.º 10.743/2021, devem se aplicar as mesmas premissas. A Resolução PPI n.º 01/2016 prevê que (a) a matriz de riscos deve prever alocação dos riscos à parte que melhor possa gerenciá-lo com o menor custo para o processo de forma a evitar revisões extraordinárias e (b) os estudos de viabilidade serão construídos com premissas claras e objetivas. Todavia, não é o que se verifica no presente projeto. Isto porque, conforme aponta a Nota Técnica 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, acostada aos estudos de viabilidade, o Contrato de Arrendamento PRES/028.98 tem vigência até 11.06.2023, com possibilidade de prorrogação, tendo a arrendatária inclusive apresentado pedido de prorrogação ao Ministério da Infraestrutura. Verifica-se, portanto, que sequer a área do arrendamento está disponível nesse momento, havendo inclusive pleito administração em tramitação ainda sem decisão definitiva. Nesse contexto, e considerando ainda que o art. 78, XVI da Lei Federal n.º 8.666/1993 prevê a não liberação da área pela Administração nos prazos previstos, como fundamento para rescisão contratual, faz-se necessário tratamento específico para o tema. Não é admissível que seja alocado à Arrendatária o risco de assumir os custos decorrentes do atraso na assunção da área do Arrendamento por até 12 meses, uma vez que não possui qualquer ingerência para a mitigação dos impactos do risco. Vale destacar que a alocação ineficiente de riscos tem impacto direto na precificação e vantajosidade das propostas o que pode, conseqüentemente, refletir nas ofertas apresentadas. Dessa forma, é necessário que o atraso seja risco alocado ao poder concedente, independentemente da extensão. Ainda, o impacto do risco em significativo comporta demasiada subjetividade, o que pode trazer dificuldade para materializar o evento, de forma que deve haver a mera comprovação do prejuízo a ser reequilibrado, diante da garantia constitucional ao reequilíbrio. Propõe-se a seguinte redação: 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) 13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que haja comprovação de prejuízo significativo, ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações.	Agradecemos a contribuição e entendemos que o prazo estabelecido é salutar ao definir de forma objetiva a alocação de riscos, trazendo maior segurança jurídica a execução contratual.
197	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações.	"Recomendamos que a transição da área da Ecoporto para o futuro arrendatário da área STS10 seja concatenada com a data de término do arrendamento da Ecoporto atualmente vigente, com vistas a evitar a solução de continuidade da atividade nesta área, possibilitando, inclusive, eventual aproveitamento da mão de obra qualificada existente, evitando, assim, graves prejuízos sociais. A transição sem solução de continuidade poderia ser garantida por meio de: (a) concatenação do término da vigência do contrato de arrendamento da Ecoporto com a assunção da área pela futura arrendatária do STS10; e/ou (b) celebração de um contrato de transição pela Ecoporto com vigência até a assunção da área do STS10 pela nova arrendatária, se necessário. Ressalta-se que os estudos realizados assumem que não haverá eventual interrupção na operação da área atualmente operada pela Ecoporto entre o término da vigência do atual contrato de arrendamento da Ecoporto e o início do arrendamento da área STS10. Caso tal risco exista, os estudos deverão ser revistos."	NOVA RESPOSTA: Agradecemos pela contribuição. Informamos que o Plano de Transferência Operacional – PTO tem sido utilizado nos arrendamentos portuários para assegurar a não descontinuidade das operações. Contudo, esse mecanismo é utilizado em casos excepcionais, em que eventual interrupção das operações poderia causar graves danos à economia ou a cadeias logísticas. Tendo em vista que as atividades realizadas pelo atual operador de contêineres da área são pouco expressivas, não se vislumbrou a necessidade de adoção do referido mecanismo.
198	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações.	Considerando que a área atualmente correspondente ao contrato celebrado com a Ecoporto será a única área com a possibilidade de geração de caixa no início da operação, recomenda-se que, para esta área, não exista prazo de tolerância para disponibilização, sendo sua transição para a futura arrendatária condição para início da eficácia do contrato de arrendamento.	Agradecemos a contribuição e entendemos que o prazo estabelecido é salutar ao definir de forma objetiva a alocação de riscos, trazendo maior segurança jurídica a execução contratual.

199	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	13.5 Caso o valor efetivamente cobrado da Arrendatária a título de IPTU seja superior ou inferior ao valor que foi considerado nos estudos que precederam a elaboração do edital de licitação, a Arrendatária ou o Poder Concedente, conforme o caso, farão jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso comprovado o impacto sobre o fluxo de receitas e despesas do terminal portuário arrendado.	Contexto: O Item 13.5 do Contrato prevê que "Caso o valor efetivamente cobrado da Arrendatária a título de IPTU seja superior ou inferior ao valor que foi considerado nos estudos que precederam a elaboração do edital de licitação, a Arrendatária ou o Poder Concedente, conforme o caso, farão jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso comprovado o impacto sobre o fluxo de receitas e despesas do terminal portuário arrendado." Contribuição: Solicitamos informar sobre a situação tributária e cadastral das áreas que compõe o STS10 junto a Prefeitura de Santos (Habite-se e IPTU), como também apresentar informações sobre a existência de processos administrativos e judicial, e históricos relacionados ao imóvel.	A documentação relacionada ao certame está disponível na página eletrônica da Antaq.
200	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	14.2.2 Após a conclusão da análise do EVTEA, a ANTAQ apresentará ao Poder Concedente cenários alternativos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento portuário, conforme diretrizes do Ministério da Infraestrutura.	A Cláusula 14.2.2 prevê que, uma vez finalizada a análise do EVTEA, a ANTAQ apresentará a pretensão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, de acordo com as diretrizes do Ministério da Infraestrutura. No entanto, os instrumentos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento deverão ser negociados em comum acordo com a Arrendatária, sendo que a Cláusula 14.4 inclui no leque de instrumentos disponíveis para tanto a atribuição do pagamento da indenização para eventual novo arrendatário. Assim, importa esclarecer quais seriam os eventuais instrumentos alternativos aptos à recomposição da equação econômico-financeira do Contrato, considerando: (i) a prorrogação do prazo do Contrato; (ii) a redução do valor de arrendamento; (iii) a redução do valor de outorga devido; (iv) a revisão de cronograma de investimentos; (v) a indenização direta pelo Poder Concedente; ou (vi) a utilização conjugada de uma ou mais dessas modalidades.	As formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato estão estabelecidas na cláusula 14 do contrato e na regulamentação vigente.
201	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	14.2.2 Após a conclusão da análise do EVTEA, a ANTAQ apresentará ao Poder Concedente cenários alternativos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento portuário, conforme diretrizes do Ministério da Infraestrutura.	Alternativamente à contribuição apresentada visando a tornar exigível a obrigação do pagamento do Valor do Arrendamento Fixo somente quando da efetiva assunção da área do Arrendamento, caso haja indisponibilidade da área para a execução contratual, sendo este um risco alocado ao Poder Concedente, o reequilíbrio econômico-financeiro deve ser adotado mediante alteração dos valores financeiros devidos pela Arrendatária (que foram estabelecidos partindo da premissa de assunção integral), sendo este o mecanismo preferencial previsto no art. 14, I da resolução ANTAQ n.º 3220/2014. Embora a definição do mecanismo seja uma prerrogativa da ANTAQ, considerando se tratar de um evento de desequilíbrio com reflexos financeiros imediatos, uma vez que ocorrerá o pagamento de valores sem a correspondente exploração portuária, entende-se que o tratamento do risco exige a necessária liquidez. Dessa forma, sugere-se a seguinte redação. 14.2.2 Após a conclusão da análise do EVTEA, a ANTAQ apresentará ao Poder Concedente cenários alternativos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento portuário, conforme diretrizes do Ministério da Infraestrutura. 14.2.3 Caso o evento de desequilíbrio consista no atraso na liberação da área do Arrendamento prevista na cláusula 2.1 para a exploração pela Arrendatária, a ANTAQ recomendará ao Ministério da Infraestrutura a alteração dos valores financeiros devidos pela Arrendatária, como forma prioritária de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.	Os instrumentos aptos a serem utilizados para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de um contrato de arrendamento estão listados na regulamentação que trata da matéria, sendo que a forma dependerá do caso concreto.
202	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	15 Bens do Arrendamento	Nos termos da Minuta de Contrato de Arrendamento, todos os bens vinculados ao arrendamento e transferidos à nova arrendatária irão constar do Termo de Aceitação e Permissão de Uso de Ativos (Cláusula 15.1.1 e 15.4). Estamos entendendo que os bens que serão transferidos ao novo arrendatário são aqueles considerados como reversíveis nos termos dos atuais contratos de arrendamento. Está correto o nosso entendimento?	Sim, o entendimento está correto.
203	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	15.2 A Arrendatária receberá os Bens do Arrendamento, inclusive as áreas, infraestruturas e Instalações Portuárias, no estado em que se encontram e por sua conta e risco.	Contextualização: O item 15.2 prevê que a arrendatária receberá os Bens do Arrendamento, inclusive as áreas, infraestruturas e Instalações Portuárias, no estado em que se encontram e por sua conta e risco. Por sua vez, o item 15.3 prevê que os Bens do Arrendamento deverão ser mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em perfeito estado, ressalvado o desgaste natural pela sua utilização. Comentário: Os itens 15.2 e 15.3 apresentam uma contradição em favor do Poder Concedente: o arrendatário receberá os bens no estado e deverá devolver em perfeito estado, sem distinção se houve investimento amortização pelo arrendatário sobre o bem. Nesse sentido, entendemos que a Cláusula 15.3 deve ser modificada passando a prever que os bens do arrendamento serão devolvidos (a) no estado em que estavam quando foram transferidos; ou (b) em estado melhor, caso tenham sido feitos investimentos amortizáveis;	Afirma-se que, para evitar solução de continuidade, os bens precisam ser entregues em perfeito estado ao final do contrato, sendo que os mesmos deverão estar devidamente amortizados no caso de ter ocorrido investimentos.

204	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	15.2 A Arrendatária receberá os Bens do Arrendamento, inclusive as áreas, infraestruturas e Instalações Portuárias, no estado em que se encontram e por sua conta e risco.	A tabela de equipamentos e ativos atuais que serão transferidos ao arrendamento não está preenchido no Anexo, prejudicando a avaliação financeira do STS10.	A tabela constante no apêndice 2 não é preenchida na publicação do edital. A futura arrendatária receberá os equipamentos nas condições que se encontram, conforme a subcláusula 15.2 da minuta de contrato. Por fim, de acordo com item 5.1 edital, poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes, sem prejuízo de outras instruções complementares a serem divulgadas pela CPLA e demais órgãos competentes.
205	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	15.2 A Arrendatária receberá os Bens do Arrendamento, inclusive as áreas, infraestruturas e Instalações Portuárias, no estado em que se encontram e por sua conta e risco.	Contribuição: Requer-se a inclusão de nova cláusula na minuta do Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: 15.2.1. A Autoridade do Porto providenciará a remoção de todos os equipamentos e bens da Área do Arrendamento que não sejam enquadrados como Bens do Arrendamento . Justificativa: A cláusula 36, parágrafo sétimo, do Contrato de Arrendamento PRES/028.98 prevê que quando houver a extinção contratual, a área arrendada deverá estar livre e desembaraçada de qualquer outro bem que não seja afeto às benfeitorias usuais do arrendamento e se encontrar em perfeitas condições de conservação, comprovada por atestado técnico da CODESP . Por sua vez, a minuta do Contrato de Arrendamento do STS 10 prevê que integram o Arrendamento todos os bens vinculados à operação e manutenção das Atividades, cedidos à Arrendatária, conforme indicados nos Termos de Aceitação e Permissão de Uso de Ativos (cláusula 15.1.1). Desta forma, antes da data de assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos, a Administração do Porto deve, obrigatoriamente, providenciar a remoção de todos e quaisquer bens que não serão enquadrados como Bens do Arrendamento. Caso contrário, há o risco de as partes iniciarem disputas sobre os bens e equipamentos que foram abandonados pela atual arrendatária do Contrato de Arrendamento PRES/028.98 e que não integrarão os Bens do Arrendamento.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a obrigação contratual, na forma posta, já garante à futura arrendatária que a área seja entregue livre e desembaraçada, não havendo necessidade de positividade no contrato na forma requerida.
206	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	15.2 A Arrendatária receberá os Bens do Arrendamento, inclusive as áreas, infraestruturas e Instalações Portuárias, no estado em que se encontram e por sua conta e risco.	Contribuição: Requer-se a inclusão de nova cláusula na minuta do Contrato de Arrendamento, com a seguinte redação: 15.2.2. A Autoridade do Porto providenciará a remoção de todas as cargas que estiverem na Área do Arrendamento na data da assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos . Justificativa: Antes da Data da Assunção do Contrato de Arrendamento, a Área deverá estar livre de cargas de terceiros, seja por estarem em pátio alfandegado, seja por estarem apreendidas pela Receita Federal do Brasil, seja por serem cargas abandonadas ou de perdimento.	NOVA RESPOSTA: Agradecemos pela contribuição. Não se vislumbra a necessidade da inclusão da cláusula sugerida, tendo em vista que a situação já é tratada mediante a Subcláusula 15.4.1 da minuta de contrato, que dispõe: "A Arrendatária poderá recusar-se, motivadamente, a receber bens móveis considerados desnecessários à operação e manutenção das Atividades ou que estejam anormalmente deteriorados [...]"
207	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	15.3 Os Bens do Arrendamento deverão ser mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em perfeito estado, ressalvado o desgaste natural pela sua utilização.	A cláusula 15.3 do Contrato prevê que "...os Bens do Arrendamento deverão ser mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em perfeito estado, ressalvado o desgaste natural pela sua utilização". No entanto, a expressão em "perfeito estado" pode permitir interpretação de que os bens devem ser devolvidos em condições que não seriam não condizentes com o uso ao longo dos anos de duração do Contrato de Arrendamento. Neste sentido, sugerimos que a cláusula preveja o conceito de "perfeito estado", nos seguintes termos: 15.3. Os Bens do Arrendamento deverão ser mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em perfeito estado, isto é, em condições tecnicamente adequadas para o uso, ressalvado o desgaste natural pela sua utilização.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada.
208	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	15.4 Os bens móveis e imóveis mencionados na Subcláusula 15.1.1 e existentes na data da celebração deste Contrato serão cedidos à Arrendatária mediante a assinatura de Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos entre a Arrendatária, o Poder Concedente, a Administração do Porto e a ANTAQ, cujo modelo integra o Apêndice 2 deste Contrato.	De acordo com os termos de aceitação provisória e definitiva e permissão de uso de ativos, a extinção dos Termos de Aceitação Provisória/Definitiva e Permissão de Uso de Ativos implicará a "...a imediata desocupação da área pela Arrendatária, ou em um prazo máximo de 180 (cento e oitenta dias), a critério do Poder Concedente, quando necessário para desmobilização de seus ativos e restituição das áreas cedidas, sob pena da Arrendatária ser considerada esbulhadora, para efeito de reintegração de posse, conforme artigos 560 e seguintes do Código de Processo Civil e suas alterações posteriores, bem como a devolução de todos os equipamentos cedidos, sem prejuízo das indenizações ao Poder Concedente, quando for o caso". O fato de o prazo de 180 dias ser discricionário não traz a segurança necessária para que o arrendatário tenha prazo suficiente para realizar as ações necessárias à desmobilização. Com isso vista, sugerimos que o prazo de 180 dias seja fixo, nos seguintes termos: 4.2. A extinção deste Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos implicará a desocupação da área pela Arrendatária, em um prazo máximo de 180 (cento e oitenta dias), sob pena da Arrendatária ser considerada esbulhadora, para efeito de reintegração de posse, conforme artigos 560 e seguintes do Código de Processo Civil e suas alterações posteriores, bem como a devolução de todos os equipamentos cedidos, sem prejuízo das indenizações ao Poder Concedente, quando for o caso.	Contribuição indeferida. Entende-se que a sugestão de redação não se distingue da redação original, pois nesta também o prazo máximo para a desocupação é de 180 dias.

209	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	16.2 Todas as apólices de seguros a serem contratados pela Arrendatária deverão estabelecer cláusula elencando o Poder Concedente, seus representantes, os financiadores, e seus sucessores, como cossegurados bem como deverão estipular que não terão cláusulas canceladas ou alteradas sem a anuência do Poder Concedente.	Contextualização: O item 16.2. prevê que todas as apólices de seguros a serem contratados pela Arrendatária deverão estabelecer cláusula elencando o Poder Concedente, seus representantes, os financiadores, e seus sucessores, como cossegurados bem como deverão estipular que não terão cláusulas canceladas ou alteradas sem a anuência do Poder Concedente . Comentário: Há seguros previstos que não terão como beneficiário - direta ou indiretamente - o Poder Concedente (ex. seguro de danos a terceiros). Nesses casos, não há a necessidade do Poder Concedente figurar como cossegurado (ex. item 16.5.3). Assim, sugerimos que haja uma limitação da indicação do Poder Concedente como segurado às hipóteses em que isso seja efetivamente necessário;	NOVA RESPOSTA: Agradecemos pela contribuição. Informamos que as cláusulas relativas a seguros foram analisadas e não foi verificada a necessidade da sua alteração. As situações que preveem cossegurados estão corretamente estabelecidas na minuta de contrato. Caso haja impossibilidade de elencar cossegurado em alguma situação específica, a arrendatária deverá informar essa situação e justificá-la.
210	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	23.1 O Poder Concedente poderá intervir no Arrendamento com o fim de assegurar a adequação na prestação das Atividades, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.	A cláusula 23.1 do Contrato prevê que "O Poder Concedente poderá intervir no Arrendamento com o fim de assegurar a adequação na prestação das Atividades, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes". No entanto, a cláusula não define ou descreve com maiores detalhes as situações que poderiam ensejar a intervenção. Com isso em vista, sugerimos a inclusão dos cenários específicos que poderiam ensejar a decretação da intervenção no arrendamento.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a redação da cláusula é adequada, tendo em vista que o processo de decretação da intervenção, a ser instruído na hipótese de utilização do instituto, deverá trazer os elementos necessários de fato e de direito, bem como o respeito ao contraditório e a ampla defesa.
211	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	24.4.2 O Poder Concedente não poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária nos casos de ocorrência de caso fortuito ou força maior não seguráveis.	Nos termos da Cláusula 24.4.2, o Poder Concedente não poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária nos casos de ocorrência de caso fortuito ou força maior não seguráveis. Inicialmente, faz-se a diferenciação entre o evento de caso fortuito e força maior e a mitigação de parcela de seus efeitos com base na contratação dos seguros disponíveis no mercado quando da contratação da apólice. Isso porque, por sua própria natureza, a ocorrência de eventos como o caso fortuito ou força maior podem ser capazes de, independentemente da eventual existência de mitigações seguráveis, inviabilizar a prestação do serviço contratualmente disciplinado. As indenizações securitárias (ou a falta de sua contratação) devem ser consideradas quando da avaliação das indenizações cabíveis de parte a parte. De todo modo, a Cláusula em questão deveria ser ajustada para absorver as lições extraídas de outros setores da infraestrutura nacional, como é o caso do setor ferroviário, cujos contratos de concessão sugerem que a Cláusula 24.4.2 deveria conter a seguinte redação: 24.4.2 A Arrendatária poderá requerer a extinção do Contrato em razão de caso fortuito ou força maior superveniente à data de sua assinatura, regularmente comprovados, cujos efeitos impeçam sua regular execução pela Arrendatária. 24.4.2.1. Na hipótese descrita na subcláusula 24.4.2, a Arrendatária não deverá qualquer multa ou penalidade e será indenizada pelo que houver executado até a data em que o Contrato for extinto e por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela Arrendatária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos de caso fortuito ou força maior.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que as questões afetas a indenização e multas ou penalidades devem ser analisadas no caso concreto, uma vez que podem existir penalidades aplicadas que não tenham origem nos eventos de força maior ou caso fortuito aventados na contribuição. Dessa forma, a redação atual delimita de forma precisa o instituto, não cabendo discussão, nesse item, acerca de indenização ou de penalidades.
212	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	24.4.7.2 Do montante previsto na Subcláusula anterior serão descontados:	As cláusulas 24.4.7.2 e 24.7.4.2, "i" preveem que, do valor da indenização devida nos casos de extinção do contrato por culpa da Arrendatária ou no caso de falência e outras causas de dissolução da Arrendatária, serão descontados os prejuízos causados pela Arrendatária ao Poder Concedente e à sociedade, calculados mediante processo administrativo. No entanto, a cláusula é muito genérica, o que não permite que a Arrendatária tenha previsibilidade sobre como serão calculados os valores que poderão ser descontados da indenização. Com isso em vista, sugerimos a seguinte redação: 24.4.7.2, "i: Os prejuízos causados pela Arrendatária ao Poder Concedente e à sociedade, calculados mediante processo administrativo. Para fins dessa cláusula, serão considerados como prejuízo as perdas ou danos causados ao patrimônio público e/ou aos bens do arrendamento.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que o processo de apuração da indenização seguirá rito específico, com apuração de eventuais haveres e deveres da arrendatária e do Poder Concedente.
213	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	26 Disposições Finais	Contribuição: Sugere-se a inclusão de nova cláusula na minuta do Contrato de Arrendamento para esclarecer que o instrumento será sub-rogado à nova concessionária do Porto de Santos após a conclusão do seu processo de desestatização: 26.[â€c]. A conclusão do processo de desestatização da Autoridade Portuária ensejará a sub-rogação deste Contrato de Arrendamento à futura concessionária do Porto Organizado de Santos, ficando a nova concessionária integralmente responsável por todas as obrigações originalmente assumidas pelo Poder Concedente neste Contrato. Justificativa: Nos termos do art. 22, do Decreto 8.033/2013, os contratos de arrendamento vigentes no momento da celebração do contrato de concessão do porto organizado poderão ter sua titularidade transferida à concessionária. Assim, para aumentar a segurança jurídica do presente certame, é fundamental a inclusão de um dispositivo no próprio contrato de arrendamento destacando que com a conclusão do processo de desestatização do Porto Organizado de Santos, o instrumento será sub-rogado integralmente pela futura concessionária, inclusive as obrigações assumidas pelo Poder Concedente.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a questão relacionada a Concessão do Porto de Santos, bem como os efeitos sobre os contratos de arrendamento, será disciplinada no âmbito daquele processo, não cabendo antecipação de mérito acerca da matéria.
214	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	26 Disposições Finais	Contribuição: Sugere-se a inclusão de cláusula na minuta do Contrato de Arrendamento para assegurar que a equação econômico-financeira será respeitada quando concluída a desestatização do Porto de Santos: 26.9. O processo de desestatização da autoridade portuária ensejará a alteração da presente relação contratual para as normas de direito privado, conforme previsto no art. 5º-A da Lei Federal 12.815/2013 e no art. 22 do Decreto Federal 8.033/2013. A Arrendatária e a futura concessionária do Porto Organizado deverão promover a adaptação do Contrato de Arrendamento, respeitada a equivalência entre encargos, remuneração e riscos assumidos por cada parte originalmente prevista no Contrato de Arrendamento, salvo se houver acordo de vontades entre as partes no sentido de alterar essa equivalência. Justificativa: Nos termos do art. 22, do Decreto 8.033/2013, os contratos de arrendamento vigentes no momento da celebração do contrato de concessão do porto organizado poderão ter sua titularidade transferida à concessionária. O processo de adaptação dos contratos de arrendamento não é detalhado na legislação, mas o § 1º do art. 22 prevê que os termos originalmente pactuados entre a arrendatária e o poder concedente devem ser respeitados. De acordo com o anexo 7 da minuta do contrato de concessão do Porto Organizado de Santos, disponibilizado na Audiência Pública 01/2022, as negociações entre a nova concessionária e a arrendatária deve respeitar a equivalência entre encargos, remuneração e riscos assumidos por cada parte originalmente prevista no contrato de arrendamento, exceto se houver acordo de vontades entre as partes no sentido de alterar essa equivalência. Assim, para aumentar a segurança jurídica do presente certame, é fundamental a inclusão de um dispositivo no próprio contrato de arrendamento destacando que a adaptação decorrente da desestatização da autoridade portuária não afetará as premissas adotadas quando da precificação da proposta para o arrendamento do STS 10, ou seja, que o equilíbrio econômico-financeiro (proporção entre encargos, remuneração e riscos) não será impactada, salvo se as partes consensualmente disporem em sentido contrário.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a questão relacionada a Concessão do Porto de Santos, bem como os efeitos sobre os contratos de arrendamento, será disciplinada no âmbito daquele processo, não cabendo antecipação de mérito acerca da matéria.
215	Minuta de Contrato - Par 004.2021 STS10	STS10	26.8.1 O Poder Concedente providenciará a publicação de extrato do presente Contrato e de seus respectivos aditamentos no DOU, sendo esta condição indispensável para sua eficácia.	Contexto: No Apêndice 4 da Minuta Contratual, sobre o Plano Básico de Implantação, não há clareza quanto aos critérios de avaliação sobre o que será proposto pela arrendatária. Contribuição: Solicitamos esclarecer como será o procedimento e, ainda, quais os critérios objetivos para a avaliação do Plano Básico de Implantação (PBI) pelo Poder Concedente. Havendo contrapropostas feitas pelo Poder Concedente em relação ao primeiro PBI disponibilizado, qual será o novo prazo para disponibilização para o PBI revisado?	Agradecemos a contribuição. Informamos que o rito de avaliação do PBI pela ANTAQ e Poder Concedente tem ocorrido de forma rotineira nos contratos de setor. Ademais, os requisitos do PBI estão definidos no apêndice 4 a minuta de contrato.

216	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	No item 3.2.2 - Acessos Ferroviários - sugerimos: Substituir o parágrafo: "A política pública desenhada para o enfrentamento dos potenciais gargalos logísticos do país envolve a expansão e modernização do modal ferroviário como alternativa privilegiada para o escoamento de mercadorias pelo território nacional, o que se observa, entre outros, (i) pela previsão de novos investimentos na Malha Paulista (ii) pela subconcessão de trecho da Ferrovia Norte-Sul, (iii) a implantação do Ferroanel Norte, e (iv) pelos esforços de viabilização do modelo de autorização para shortlines ferroviárias." Pelo seguinte: "A política pública desenhada para o enfrentamento dos potenciais gargalos logísticos do país envolve a expansão e modernização do modal ferroviário como alternativa privilegiada para o escoamento de mercadorias pelo território nacional, o que se observa, entre outros, (i) pela previsão de novos investimentos na Malha Paulista (ii) pela subconcessão de trecho da Ferrovia Norte-Sul, (iii) a implantação das Segregações Noroeste e Sudeste previsto no processo de prorrogação antecipada do contrato de concessão da MRS Logística S.A; (iv) Os investimentos na Baixada Santista também previstos no processo de prorrogação antecipada do contrato de concessão da MRS Logística S.A; e (v) pelos esforços de viabilização do modelo de autorização para shortlines ferroviárias."	Agradecemos a contribuição e informamos que a contribuição será acatada.
217	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	Contribuição: Esclarecer quais são as obras viárias previstas no planejamento do Porto Organizado de Santos que afetarão a capacidade de acesso rodoviário ao terminal STS 10, bem como os respectivos prazos de início e de entrega das obras. Justificativa: Diante da elevada demanda no acesso rodoviário, haverá impactos na capacidade e na recepção de cargas do terminal, bem como no CAPEX do projeto.	Agradecemos a contribuição e informamos que as obras viárias previstas no planejamento do Porto Organizado de Santo estão detalhadas no projeto FIPS - Ferrovia Interna do Porto de Santos. Todos os investimentos previstos serão apresentados na versão revisada do estudo e publicada após audiência pública.
218	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	O Edital prevê, dentre os investimentos obrigatórios ao arrendatário do STS-10, obras de dragagem na área dos futuros berços, para cota mínima de -15m (DHN). Esta obra visa comportar navios com calados de até 14,50m no futuro terminal. Por outro lado, conforme Tabela 3 - Canal de acesso - Especificações técnicas, apresentada na Seção A - Apresentação dos documentos técnicos do Edital de Arrendamento, os trechos I, II e III do canal de acesso ao Porto permitem, atualmente, calados máximos entre 13,50m e 14,50m, em Baixamar e Preamar, respectivamente. Uma vez que acesso ao terminal STS-10 se dará através destes trechos iniciais do canal de navegação, entende-se que pode vir a ser necessária a execução de uma dragagem adicional ao longo dos trechos I, II e III. Por gentileza, confirmar que o investimento para a dragagem dos trechos I, II e III do canal não competirá ao futuro arrendatário do STS-10, e, se possível, fornecer mais informações sobre os parâmetros de projeto exigidos e cronograma de execução para a dragagem da área dos berços e acessos.	A responsabilidade tanto para elaboração dos projetos quanto da execução das obras está alocada dentre o rol de investimentos mínimos obrigatórios da FIPS e, portanto, será dos associados investidores da Ferrovia interna do Porto de Santos. A Documentação adicional será divulgada no sítio eletrônico da ANTAQ.
219	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	A partir da Figura 8 - Bacias de evolução do Porto de Santos, apresentada na Seção A - Apresentação dos documentos técnicos do Edital de Arrendamento, observa-se que há uma bacia de evolução localizada defronte ao cais do Saboó. Pede-se esclarecer se esta bacia de evolução será afetada / inviabilizada pela construção do novo cais do futuro terminal STS-10, que avançará na direção norte, na antegarda do cais existente. Neste caso, favor confirmar que nenhum investimento é esperado do futuro arrendatário para acomodar eventual nova bacia de evolução em outro local.	Agradecemos a contribuição e informamos que as obras de dragagem, não afetam ou alteram a área da bacia de evolução. Não foram previstos investimentos por parte da futura arrendatária para intervenções na bacia de evolução.
220 313	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10ST	Documento todo.	teste	Não foi apresentada contribuição válida.
221	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	Contribuição: A "Seção A - Apresentação" do EVTEA deve ser ajustada para informar que as bacias de evolução do Porto Organizado de Santos atendem navios com LOA de até 366 m de LOA, previsto para utilização no Terminal STS 10. Justificativa: De acordo com o item "3.2.4 - Bacia de Evolução" da Seção A - Apresentação, há 4 bacias de evolução no porto organizado. Pela localização apresentada, duas delas poderão ser utilizadas para a manobra de giro para atracação no cais STS 10: uma defronte ao cais do Saboó e outra defronte ao terminal da BTP. Conforme apresentado na "Tabela 4 - Bacias de Evolução Porto de Santos" do mesmo item, tais bacias atendem navios com LOA de até 340 m. No entanto, conforme apresentado no item "1.1.1 - Investimentos Sistema Aquaviário" da Seção C - Engenharia, o navio de projeto a ser considerado no Terminal STS 10 é da classe New Panamax com 366 m de LOA. Portanto, a Seção A - Apresentação do EVTEA deve ser corrigida para refletir as dimensões adequadas das bacias de evolução.	Resposta: Agradecemos a informação e faremos a correção conforme portaria nº 74/CPSP, de 23 de fevereiro de 2021 que Estabelece procedimentos operacionais para entrada em operação, em caráter preliminar de navios porta contêiner, com LOA entre 340 e 366 metros (New Panamax), em complementos ou substituição, no que couber, ao previsto nas NPCP.
222	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	O documento da licitação indica que os novos berços devem estar preparados em sua capacidade final para acomodar ULCS(Ultra Large Container Ships). Isso significa que a arrendatária deve considerar os trabalhos de dragagem adicionais para 18 m e em caso positivo, esta previsão deve ser incluída no EVTEA?	Agradecemos a contribuição e informamos que as exigências para o sistema aquaviário estão expostas na Minuta do Contrato, Subcláusula 7.1.2.3..
223	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	Devem ser considerados para navio de projeto os ULCS (Ultra Large Container Ship) ou a arrendatária deve considerar navios New Post Panamax(367 de comprimento total)?	Agradecemos a contribuição e informamos que deve ser considerado, por parte do futuro arrendatário, como premissa para implantação da infraestrutura aquaviária, o atendimento de navios classe New Panamax e Triple E.
224	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	Existe algum estudo de navegação para acomodar navios ULCS (Ultra Large Container Ship) executado pela SPA e em caso positivo, este pode ser fornecido?	Agradecemos a contribuição e informamos que ainda não existe estudo pronto para esse classe de navios.
225	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	A localização do proposto pátio intermodal pode ser modificada para que o proponente possa melhor ajustar os comprimentos mínimos necessários?	A proposta do projeto do pátio pode ser modificada e/ou ajustada conforme interesse do licitante vencedor, mantendo-se os requisitos previstos no edital e no contrato.
226	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	Os documentos do Ministério da Infraestrutura e ANTAQ classificaram o STS10 como brownfield, por não ser uma área inexplorada e existir o canal de acesso e serviços da administração portuárias, mas, para efeitos concretos, o STS10 é tecnicamente um greenfield, onde praticamente toda infraestrutura e superestrutura do terminal deverão ser implantados. No momento da licitação as estruturas de movimentação ou armazenagem de contêineres deverão ser inteiramente refeitas para atender ao novo layout e especificação dos equipamentos. Sendo assim não há capacidade de gerar receitas à eventual vencedora do leilão quando da assunção da área, ou seja, não atende aos critérios operacionais, nem aos financeiros, de um ativo brownfield.	Agradecemos a contribuição e informamos que existem patios e equipamentos na área que conseguem gerar receitas já no primeiro ano contratual. Dessa forma entenda-se que a área deve ser classificada como brownfield.
227	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	Parte 1: I - CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES 1. Em 24/02/2022, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ publicou no Diário Oficial da União - DOU a Deliberação-DG nº 39/2022, que autoriza a realização de consulta e audiência públicas, visando a obtenção de subsídios para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório para o arrendamento de instalação portuária localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de Santos, destinada à movimentação e armazenagem de cargas containerizadas, denominada STS10 . 2. Na mesma data, a ANTAQ divulgou o Aviso de Audiência Pública n.º 06/2022, por meio do qual comunica aos usuários, agentes do setor aquaviário e demais interessados que realizará CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS, no período de 08/03/2022 a 21/04/2022, visando o recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, relativos à realização de certame licitatório para o arrendamento de instalação portuária localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de Santos, destinada à movimentação e armazenagem de cargas containerizadas, denominada STS10, disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <a href="https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/">https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/</a> 3. No dia 20/04/2022, o Diretor-Geral da ANTAQ editou a Deliberação-DG n.º 70/2022 - posteriormente referendada pela Diretoria Colegiada - que prorrogou o prazo para a apresentação das contribuições no âmbito da Audiência Pública n.º 06/2022 até 31/05/2022. 4. O objeto da Audiência Pública n.º 06/2022 é de extrema importância para a logística nacional pois versa sobre a modelagem do arrendamento de área destinada à implantação de um terminal de cargas que possuirá a maior capacidade de movimentação de contêineres no Porto de Santos. 5. A magnitude do empreendimento e os seus impactos dentro e fora do Porto de Santos demandam que o futuro arrendamento seja precedido da realização de estudos, análises e avaliações amplas e exaustivas, aptas a trazer segurança tanto para os investidores interessados quanto para os órgãos e entidades da Administração Pública envolvidos, de modo a evitar a ocorrência de externalidades negativas para o setor e prejuízos para o erário e para o interesse público em geral. 6. Nesse contexto, cumprimentando a ANTAQ pela iniciativa de trazer ao debate público tema de tamanha envergadura, apresentamos a seguir, respeitosamente: (a) ponderações acerca da conveniência e oportunidade da realização do leilão para o arrendamento da instalação portuária denominada STS10 neste momento, diante do contexto internacional, da demanda atual versus projetada na movimentação de contêineres, da pendência do procedimento de desestatização do Porto de Santos e da existência de relevantes questionamentos pelos agentes do setor quanto ao modelo proposto; (b) a indicação da necessidade de aprofundamento das análises de impacto do empreendimento, em particular no que tange à avaliação da capacidade ociosa e da escolha de carga; e (c) questionamentos, sugestões e solicitações pontuais acerca dos documentos disponibilizados no Audiência Pública n.º 06/2022.	Agradecemos a contribuição e entendemos que todas as justificativas para a realização do leilão do projeto denominado STS10 se encontram ao longo das seções da modelagem postas em consulta pública, bem como entendemos que não há conflito entre o processo de arrendamento do terminal em questão com o processo de desestatização da Santos Port Authority, uma vez que o STS10 decorre da necessidade do aumento de oferta de infraestrutura para movimentação e armazenagem de contêineres no Porto Organizado de Santos, enquanto que a desestatização da Autoridade Portuária se dá em razão de diretriz de política pública em conceder os portos organizados para a iniciativa privada buscando maior eficiência e atração de novos investimentos. Em relação ao demais pontos destacados, informamos que os mesmos serão apreciados durante o processo de revisão da referida modelagem, podendo ou não serem acatados.
228	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	Parte 2: II - DA CONVENIÊNCIA E OPORTUNIDADE DA IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO 7. Em primeiro lugar, entendemos necessário apresentar algumas ponderações acerca da conveniência e oportunidade da realização do leilão do arredamento do STS10 na atual conjuntura, haja vista o contexto internacional, a demanda atual versus projetada na movimentação de contêineres, a pendência do procedimento de desestatização do Porto de Santos e a existência de relevantes questionamentos pelos agentes do setor sobre o modelo proposto, fatores estes que representam um cenário de significativa incerteza acerca do momento para a implantação do empreendimento e um risco efetivo da redução da atratividade do certame e os eventuais benefícios com a sua realização. II.1. DO CONTEXTO INTERNACIONAL 8. Primeiramente, no contexto internacional temos um momento desfavorável para a realização de investimentos significativos na atividade de movimentação de contêineres. 9. Acerca do tema, recentemente, o Governo dos Estados Unidos deflagrou um ataque ao aumento das tarifas cobradas pelos armadores de contêineres, indicando ser esse um dos pilares do aumento inflacionário recorde experimentado pelos EUA, como largamente noticiado pela mídia internacional, indicado no link de reportagem veiculado pelo jornal The New York Times: <a href="https://www.nytimes.com/2022/03/21/business/economy/inflation-biden-shipping.html">https://www.nytimes.com/2022/03/21/business/economy/inflation-biden-shipping.html</a> . 10. Por certo, a iniciativa de questionamento do valor de frete internacional de contêineres acabará por impactar o Brasil, como já apontava a UNTACD - Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento em estudo disponibilizado em seu site: Rates to developing regions skyrocket The impact on freight rates has been greatest on trade routes to developing regions, where consumers and businesses can least afford it. Currently, rates to South America and western Africa are higher than to any other major trade region. By early 2021, for example, freight rates from China to South America had jumped 443% compared with 63% on the route between Asia and North America. <a href="https://unctad.org/news/shipping-during-covid-19-why-container-freight-rates-have-surged">https://unctad.org/news/shipping-during-covid-19-why-container-freight-rates-have-surged</a> 11. Não apenas o aumento do tamanho das embarcações, mas nessas circunstâncias de questionamento de valores de frete, pode-se assumir com alguma tranquilidade que o número de navios será reduzido, buscando otimizar as movimentações internacionais. Em especial esse fator pode ser potencializado para o Brasil - bem como para os demais mercados emergentes - pelas razões apontadas pela UNCTAD no estudo referido acima, aumentando, ainda mais, o poder de negociação dos armadores perante as infraestruturas portuárias nacionais.	Agradecemos a contribuição e entendemos que todas as justificativas para a realização do leilão do projeto denominado STS10 se encontram ao longo das seções da modelagem postas em consulta pública, bem como entendemos que não há conflito entre o processo de arrendamento do terminal em questão com o processo de desestatização da Santos Port Authority, uma vez que o STS10 decorre da necessidade do aumento de oferta de infraestrutura para movimentação e armazenagem de contêineres no Porto Organizado de Santos, enquanto que a desestatização da Autoridade Portuária se dá em razão de diretriz de política pública em conceder os portos organizados para a iniciativa privada buscando maior eficiência e atração de novos investimentos. Em relação ao demais pontos destacados, informamos que os mesmos serão apreciados durante o processo de revisão da referida modelagem, podendo ou não serem acatados.

229	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	<p>Parte 3: 12. Vemos, como noticiado pela própria ANTAQ, que esse tema é de preocupação para o órgão regulador, que busca construir mecanismos para coibir abusividades: A Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) pode responsabilizar os armadores (donos de navio) por parte do problema da escassez de contêineres que surgiu com a pandemia da covid-19. Para isso, a agência vai acompanhar de perto a programação de rotas para os portos brasileiros. (...) Em entrevista ao Valor, a diretora da Antaq ressalta que, no Brasil, os armadores têm privilegiado portos com terminais verticalizados - ou seja, onde eles têm participação societária. Ela explicou que a participação cruzada é permitida, não chega a ser considerada um conflito de interesse. Mas a agência deve pedir o envio das programações de paradas para que o problema de omissão não penalize os portos considerados de bandeira branca. (Fonte <a href="https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/03/22/antaq-quer-solucao-para-falta-de-containers.ghtml">https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/03/22/antaq-quer-solucao-para-falta-de-containers.ghtml</a>) A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) vai fazer uma rodada de conversas com os terminais portuários para procurar formas de mitigar os efeitos da crise de contêineres pela qual o mundo passa desde o início da pandemia. (...) Até o momento, os relatos indicam que um dos principais fatores para o problema no Brasil são as omissões de navios, ou seja, quando as embarcações "pulam" a parada em um porto para cumprir prazos de entregas. Como as embarcações deixam seus contêineres cheios e levam os vazios para outras localidades, ao não parar em um porto, atrapalham todo o planejamento de distribuição. (Fonte <a href="https://www1.folha.uol.com.br/colunas/painel/2022/04/antaq-vai-ouvir-portos-para-procurar-solucoes-para-a-crise-de-containers.shtml?utm_source=whatsapp&amp;utm_medium=social&amp;utm_campaign=compwa">https://www1.folha.uol.com.br/colunas/painel/2022/04/antaq-vai-ouvir-portos-para-procurar-solucoes-para-a-crise-de-containers.shtml?utm_source=whatsapp&amp;utm_medium=social&amp;utm_campaign=compwa</a>) 13. Assim, dado o cenário acima bem como os impactos da pandemia Covid-19, o contexto internacional aponta para a necessidade de cautela com previsões mais audaciosas e, necessariamente, com decisões de investimentos para os próximos anos. II.2. DA DEMANDA ATUAL VERSUS PROJETADA 14. Ademais, de acordo com os dados divulgados pela ANTAQ, o biênio de 2019-2020 e o primeiro bimestre de 2022 registraram uma tendência de queda na movimentação de contêineres no Porto de Santos. 15. Particularmente no primeiro bimestre de 2022, os dados oficiais apontam a redução de 4,24% na movimentação de contêineres no país se comparado com o mesmo período no ano passado, bem como uma queda semelhante de 4,23% na movimentação de contêineres no Porto de Santos. 16. Os dados acima indicam a necessidade da adoção de uma cautela adicional na implementação de iniciativas voltadas a aumentar a oferta na prestação de serviços, sob pena da introdução de um desbalanceamento indevido do ponto de equilíbrio do mercado resultante da elevação de oferta sem a contrapartida da demanda correspondente. 17. Além disso, a demanda projetada para o STS10 não apenas está descaçada deste cenário preocupante como é dependente de uma série de fatores ainda incertos e que decorrem, em sua maior parte, de um modelo de hub port e de uma infraestrutura que somente seria possível a partir do cumprimento de todas as obrigações de investimento previstas a serem desempenhados pelo futuro concessionário privado a ser selecionado em sede do processo de desestatização do Porto de Santos, ainda em fase de estudos, como veremos na sequência.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e entendemos que todas as justificativas para a realização do leilão do projeto denominado STS10 se encontram ao longo das seções da modelagem postas em consulta pública, bem como entendemos que não há conflito entre o processo de arrendamento do terminal em questão com o processo de desestatização da Santos Port Authority, uma vez que o STS10 decorre da necessidade do aumento de oferta de infraestrutura para movimentação e armazenagem de contêineres no Porto Organizado de Santos, enquanto que a desestatização da Autoridade Portuária se dá em razão de diretriz de política pública em conceder os portos organizados para a iniciativa privada buscando maior eficiência e atração de novos investimentos. Em relação ao demais pontos destacados, informamos que os mesmos serão apreciados durante o processo de revisão da referida modelagem, podendo ou não serem acatados.</p>
230	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	<p>Parte 4: II.3. DA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS 18. Um fator externo, extremamente relevante e que desaconselha a realização do leilão para o arrendamento do STS10 no momento, é a pendência do processo de desestatização da Autoridade Portuária responsável pelo Porto de Santos, conforme dados disponíveis na Consulta Pública n.º 01/2022-ANTAQ, cuja previsão de publicação de edital e de leilão é o 4º trimestre de 2022 (<a href="https://portal.ppi.gov.br/estudos-para-desestatizacao-do-porto-de-santos">https://portal.ppi.gov.br/estudos-para-desestatizacao-do-porto-de-santos</a>). 19. Conforme informações fornecidas pelo Governo Federal, o processo de concessão do Porto de Santos é absolutamente prioritário para a logística nacional e deverá seguir os passos do processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santos - CODESA, realizado em março. 20. Note-se que um dos pontos de preocupação notado durante o processo de desestatização da CODESA foi o procedimento de transferência dos contratos de arrendamento portuários celebrados com a União para a gestão de um concessionário privado, a ser controlado pelo vencedor do certame licitatório. 21. A preocupação decorre justamente de eventual incerteza percebida pelos arrendatários atuais com o regime jurídico ao qual estarão submetidos após a concessão do porto público, sendo que a contraparte será exclusivamente a concessionária privada. 22. Outro ponto de destaque é que toda a concessão pressupõe que o agente privado terá mais e melhores ferramentas para propor o desenvolvimento e implementar uma gestão mais eficiente do ativo público. 23. Assim, tendo essa premissa como verdadeira, importante avaliar qual seria a vantagem para o interesse público (a) na contratação da gestão de uma área significativa do Porto de Santos, sob a visão estatal, se o processo de concessão do Porto está como prioridade e com previsão de ter o leilão realizado ainda esse ano de 2022, e (b) na implementação de uma iniciativa que inevitavelmente aumentará os questionamentos ao processo de concessão ao estabelecer uma série de parâmetros e pressupostos em um contrato de arrendamento que, caso todos os cronogramas públicos estejam corretos, não será sequer gerido pelo Poder Público, mas sim, pelo concessionário privado que pode ter visão diferente do desenvolvimento da área destinada ao STS 10.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e entendemos que todas as justificativas para a realização do leilão do projeto denominado STS10 se encontram ao longo das seções da modelagem postas em consulta pública, bem como entendemos que não há conflito entre o processo de arrendamento do terminal em questão com o processo de desestatização da Santos Port Authority, uma vez que o STS10 decorre da necessidade do aumento de oferta de infraestrutura para movimentação e armazenagem de contêineres no Porto Organizado de Santos, enquanto que a desestatização da Autoridade Portuária se dá em razão de diretriz de política pública em conceder os portos organizados para a iniciativa privada buscando maior eficiência e atração de novos investimentos. Em relação ao demais pontos destacados, informamos que os mesmos serão apreciados durante o processo de revisão da referida modelagem, podendo ou não serem acatados.</p>
231	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	<p>Parte 5: II.4. DA QUESTÃO CONCORRENCIAL 24. Por fim, cumpre salientar que o modelo de arrendamento para o STS10 tem sido objeto de significativos questionamentos no que tange aos eventuais impactos concorrenciais, demandando uma análise cuidadosa deste mercado pelo Poder Concedente e pela Agência Reguladora. 25. O tema foi objeto de detalhada análise pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME), que recomenda à ANTAQ a adoção de mecanismos para restringir a participação de agentes privados que tenham participação em grupos econômicos com posição relevante no setor de navegação de longo curso ou cabotagem. 26. Frise-se, ainda, que há questionamento específico no âmbito do Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE por meio do Inquérito Administrativo n.º 08700.003945/2020-50. 27. Assim, também em função disso, o momento para a outorga do arrendamento do STS10 não se mostra adequado, pois há riscos efetivos da apresentação de questionamentos administrativos e judiciais, posto que não está pacificada a questão da melhor forma do tratamento da questão da associação das atividades desenvolvidas por armadores e arrendatários. III - DA NECESSIDADE DO APROFUNDAMENTO DAS ANÁLISES DE IMPACTO 28. Conforme salientado, é nesse cenário de tamanhas incertezas que estamos a discutir a proposta de arrendamento do maior terminal portuário para cargas containerizadas do Porto de Santos, o projeto intitulado como STS10, objeto da Consulta Pública em epígrafe. 29. Nesse contexto, diante dos desafios trazidos pelo cenário de incerteza descrito acima, emerge com força questionamento de quais seriam os motivadores públicos que fazem com que o Poder Executivo movimente seus escassos recursos para desenvolver o projeto STS10 nessa conjuntura. 30. Ocorre que os documentos colocados para escrutínio e debates públicos não trazem esses fundamentos. Não é dado ao leitor e à sociedade em geral saber quais são os motivos e fundamentos que baseiam a decisão do Ministério da Infraestrutura e da ANTAQ. 31. Assim, a primeira contribuição que fazemos é solicitar à ANTAQ que apresente os motivos que fundamentam o lançamento desse projeto STS10 na atual conjuntura. 32. Para além disso, buscando identificar motivadores que seriam possíveis de serem alegados pelos reguladores públicos, fazemos breve abordagem destacando dois aspectos extremamente relevantes que devem constar de uma análise de impacto regulatório a ser feita pela ANTAQ para justificar enviar todos esses recursos públicos na atual conjuntura para a modelagem do STS10, como segue.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e entendemos que todas as justificativas para a realização do leilão do projeto denominado STS10 se encontram ao longo das seções da modelagem postas em consulta pública, bem como entendemos que não há conflito entre o processo de arrendamento do terminal em questão com o processo de desestatização da Santos Port Authority, uma vez que o STS10 decorre da necessidade do aumento de oferta de infraestrutura para movimentação e armazenagem de contêineres no Porto Organizado de Santos, enquanto que a desestatização da Autoridade Portuária se dá em razão de diretriz de política pública em conceder os portos organizados para a iniciativa privada buscando maior eficiência e atração de novos investimentos. Em relação ao demais pontos destacados, informamos que os mesmos serão apreciados durante o processo de revisão da referida modelagem, podendo ou não serem acatados.</p>
232	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	<p>Parte 6: III.1. ANÁLISE DE CAPACIDADE OCIOSA 33. A Nota Técnica n. 216/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA ( NT 216 ) disponibilizada no processo de Consulta Pública em epígrafe traz as seguintes informações: 2.4. No cerne do novo arcabouço jurídico esta ´ a instituição de medidas com vistas a assegurar a realização de investimentos em infraestrutura portuária necessários a garantir a expansão da capacidade para fazer frente ao crescimento do setor. Nesse sentido, para a realização desses objetivos, o novo marco legal previu três mecanismos de implementação das políticas públicas estabelecidas pelo Governo, a saber: i) novos arrendamentos e concessões, mediante a realização de procedimentos licitatórios; ii) instalação de novas instalações privadas e ampliação dos empreendimentos já existentes; e iii) prorrogações antecipadas de contratos de arrendamentos vigentes. 2.5. Observa-se que os referidos mecanismos, em especial os novos arrendamentos, denotam estratégias para a alavancagem de investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, proporcionando maior eficiência operacional ao setor e redução de custos aos usuários. (...) 27.20. Em que pese a BTP se encontrar acima de sua capacidade instalada desde 2019 - alcançando 119% em 2020, note-se que a utilização de capacidade instalada e elevada também nos dois outros terminais, a partir de 74%. Em decorrência, o Porto de Santos, em 2020, esta com a utilização da capacidade instalada de 85% para a movimentação de contêineres, denotando uma limitada capacidade ociosa do complexo portuário para esse perfil de carga, frente a demanda crescente de cargas no porto. (cf. Nota Técnica n. 216/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA) 34. Poderíamos entender, portanto, que uma possível motivação para o lançamento dos debates sobre o projeto STS10 seria o que consta do parágrafo 27.20 acima transcrito, qual seja, uma limitada capacidade ociosa do completo portuário para esse perfil de carga, frente a demanda crescente de cargas no porto. 35. Entretanto, logo no início da referida NT 216, vimos que o próprio Ministério da Infraestrutura desvela ao menos 3 (três) caminhos abertos na legislação para o Poder Público garantir a expansão da capacidade para fazer frente ao crescimento do setor, quais sejam: (a) Novos arrendamentos e concessões, como seriam os casos desse projeto STS10, bem como da concessão portuária do Porto de Santos, em debate em sede da Consulta Pública n. 01/2022-ANTAQ inaugurada no início deste ano; (b) Outorga de novas instalações privadas e ampliação dos empreendimentos já existentes, como seriam os planos de investimentos declarados pela Santos Brasil (<a href="https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/12/10/santos-brasil-inicia-segunda-etapa-de-expansao-em-sp.ghtml">https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/12/10/santos-brasil-inicia-segunda-etapa-de-expansao-em-sp.ghtml</a>); e (c) Prorrogações antecipadas de contratos de arrendamentos vigentes, como o já anunciado projeto de expansão protocolado pela BTP perante as autoridades competentes no ano passado (<a href="https://www.btp.com.br/btp-protocola-pedido-de-renovacao-no-porto-de-santos-com-projecao-de-investimento-de-13-bilhao-de-reais/">https://www.btp.com.br/btp-protocola-pedido-de-renovacao-no-porto-de-santos-com-projecao-de-investimento-de-13-bilhao-de-reais/</a>). 36. Logo, vemos que estão em andamento simultâneo as 03 (três) possibilidades de expansão de capacidade para movimentação de carga containerizada no Complexo Portuário de Santos, sendo que, apesar disso, o Poder Executivo não dispõe uma única linha para avaliar os ônus e bônus de cada uma dessas possibilidades, bem como quais ou qual delas seria a mais eficiente para atender o desiderato público e, ainda, se todas as ações lançadas de forma concomitante poderiam, em verdade, ter efeito deletério à finalidade pública de redução de custo logístico nacional. 37. De saída, temos uma preocupante desgovernança pública na gestão das iniciativas regulatórias, o que, no mínimo, está a sobrecarregar os escassos recursos públicos, pois são iniciativas concorrentes entre si, sem contar que não há uma análise de custo-benefício dessas iniciativas, ou, ao menos, essa análise não foi apresentada ao público em geral. 38. Como é notório, as iniciativas que listamos nos itens b e c trazem um custo de transação significativamente menor do que a, pois são processos que disparam ações em relações já estabelecidas, sendo, portanto, mais eficientes, caso o interesse público seja de buscar investimentos mais céleres. Vemos, inclusive, que o processo de prorrogação antecipada, com grande adesão no setor portuário, foi transbordado para outros setores justamente para viabilizar investimentos mais céleres, como notório nos casos das concessões ferroviárias, liderados por esse Ministério da Infraestrutura.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e entendemos que todas as justificativas para a realização do leilão do projeto denominado STS10 se encontram ao longo das seções da modelagem postas em consulta pública, bem como entendemos que não há conflito entre o processo de arrendamento do terminal em questão com o processo de desestatização da Santos Port Authority, uma vez que o STS10 decorre da necessidade do aumento de oferta de infraestrutura para movimentação e armazenagem de contêineres no Porto Organizado de Santos, enquanto que a desestatização da Autoridade Portuária se dá em razão de diretriz de política pública em conceder os portos organizados para a iniciativa privada buscando maior eficiência e atração de novos investimentos. Em relação ao demais pontos destacados, informamos que os mesmos serão apreciados durante o processo de revisão da referida modelagem, podendo ou não serem acatados.</p>
233	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	<p>Parte 7: 39. Nesse sentido, se considerarmos apenas os investimentos já anunciados pela Santos Brasil (<a href="https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/12/10/santos-brasil-inicia-segunda-etapa-de-expansao-em-sp.ghtml">https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/12/10/santos-brasil-inicia-segunda-etapa-de-expansao-em-sp.ghtml</a>), pela BTP (<a href="https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/05/27/btp-protocola-pedido-de-renovacao-antecipada-de-contrato-no-porto-de-santos.ghtml">https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/05/27/btp-protocola-pedido-de-renovacao-antecipada-de-contrato-no-porto-de-santos.ghtml</a>) e pela EMBRAPORT (<a href="https://portalbenews.com.br/editoria/edicao-jornal/be-news-26-04-2022/#dearflip-df_rand800333922/4/">https://portalbenews.com.br/editoria/edicao-jornal/be-news-26-04-2022/#dearflip-df_rand800333922/4/</a>), podemos entender que a entrada de um projeto como o STS10 geraria uma sobrecapacidade relevante no Complexo Portuário de Santos, mesmo se levarmos em consideração a mais que otimista curva de demanda projetada pelo Porto Público: 40. Note-se que, sem a entrada de um projeto como o STS10, a demanda projetada estaria plenamente atendida até 2034, encontrando seu limite, efetivamente, apenas em 2036. 41. O estudo de capacidades dos terminais de containers de Santos, que faz parte da concessão da Autoridade Portuária (portanto oficial), difere dos estudo que a Empresa de Planejamento e Logística - EPL elaborou para a modelagem do STS10. 42. Nesse sentido, o estudo da desenvolvido pelo BNDES aponta aumento de capacidade da Santos Brasil (SBSA) para até 3,0Mteus, o terminal da BTP para até 2,4Mteus, e, ainda considera - porém não corrige - os efeitos de aumento de capacidade implícita dos terminais existentes por otimização de tecnologia e processos, conforme indicado a seguir: 43. A literatura regulatória, bem como a experiência nacional em outros setores - como em aeroportos - já percorreu algumas interessantes análises acerca da sobreoferta da capacidade e seus efeitos deletérios para o ambiente regulado, inclusive proporcionando uma artificial alta de preços decorrente da ociosidade significativa ou, ainda, e exclusão de agentes privados, com o consequente arrefecimento do cenário competitivo, em suma, com consequências diametralmente opostas àquelas, em tese, buscadas pelo Poder Público com o lançamento dessa Consulta Pública n. 06/2022. 44. Devemos ressaltar, nessa medida, que o art. 3º da Lei n.º 12.815/2013, notadamente em seus incisos I, III e V, atrela o desenvolvimento da infraestrutura portuária ao conceito de eficiência e otimização das operações, sem descurar o necessário estímulo à concorrência.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e entendemos que todas as justificativas para a realização do leilão do projeto denominado STS10 se encontram ao longo das seções da modelagem postas em consulta pública, bem como entendemos que não há conflito entre o processo de arrendamento do terminal em questão com o processo de desestatização da Santos Port Authority, uma vez que o STS10 decorre da necessidade do aumento de oferta de infraestrutura para movimentação e armazenagem de contêineres no Porto Organizado de Santos, enquanto que a desestatização da Autoridade Portuária se dá em razão de diretriz de política pública em conceder os portos organizados para a iniciativa privada buscando maior eficiência e atração de novos investimentos. Em relação ao demais pontos destacados, informamos que os mesmos serão apreciados durante o processo de revisão da referida modelagem, podendo ou não serem acatados.</p>

234	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	<p>Parte 8: III.2. ESCOLHA DA CARGA 45. Entendendo - apesar de não claro ou evidenciado nos documentos colocados sob escrutínio público - que eventual motivador para o Poder Público colocar o projeto STS10 em debate seja para dar uma pronta resposta ao escoamento de uma mercadoria em franco crescimento no Complexo Portuário de Santos, mesmo assim, essa alternativa não se sustenta. 46. Como já indicamos acima, a carga conteneurizada no Complexo Portuário de Santos enfrenta queda nesse início de ano, o que, por exemplo não é sentido pelo granel vegetal, como reconhecido pela própria Autoridade Portuária de Santos : As maiores variações absolutas positivas foram observadas nos embarques de soja em grãos a granel, +1.952,7 mil t (80,1%); milho a granel, +642,0 mil t (106,5%) e farelo de soja a granel, +275,2 mil t (32,3%). Já as reduções mais expressivas ocorreram nos embarques de açúcar a granel, -439,1 mil t (-19,0%); carga conteneurizada, -110,1 mil t (-2,5%) e gasolina, -59,4 mil t (-26,0%). 47. Logo, importante seria entender as razões que levam às autoridades regulatórias partirem para uma série de iniciativas voltadas à carga conteneurizada, que está com demanda oscilante nos últimos anos e, inclusive, declinando nesse primeiro biênio, e não volta suas atenções para as cargas com fortes e constantes crescimentos, como o referido granel vegetal, cujas instalações já instaladas, e mesmo recentemente licitadas, não possibilitam a total vazão deste perfil de carga pelo porto. 48. Associado ao crescimento do granel agrícola, há significativa pressão para assegurar infraestrutura portuária necessária para a movimentação de fertilizantes, como vimos com as preocupações decorrentes da guerra na Ucrânia (<a href="https://www.cnnbrasil.com.br/business/falta-de-fertilizantes-gera-temor-do-agro-com-guerra-na-ucrania-diz-presidente-da-abag/">https://www.cnnbrasil.com.br/business/falta-de-fertilizantes-gera-temor-do-agro-com-guerra-na-ucrania-diz-presidente-da-abag/</a>). 49. Note-se que a Audiência Pública nº 18/2021-ANTAQ - referente ao terminal STS53 -, que está modelado para ser terminal portuário destinado para movimentação de fertilizantes e outros granéis minerais, tem previsão para ser encerrada apenas em 15/06/2022, se não houver outras prorrogações sucessivas. 50. Vemos, portanto, que não há justificativa suficiente apresentada nos documentos disponibilizados que demonstrem qual o fundamento que leva a Agência reguladora conferir prioridade para modelagem de área para cargas conteneurizadas em detrimento de projetos outros que são destinados a movimentação de carga com reclame social destacadamente maiores. 51. Em linha com o quanto exposto acima, em importante posicionamento, a Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura pede que as autoridades públicas revejam o planejamento dado ao STS10, considerando justamente o cenário colocado acima - capacidade ociosa somada ao declínio de movimentação de contêineres versus o contínuo e vigoroso crescimento do setor agrícola nacional: Crítica da Frenlogi Mas a solução de criar nessa área um grande terminal para fertilizantes ganhou recentemente mais um adversário, a Frenlogi (Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura). Numa nota técnica recente, a organização chamou a solução de intempestiva , por que só estaria pronta em uma década, sendo necessária uma solução urgente. Isso porque, na região onde está o STS53, os navios teriam que dividir os berços de atracação com navios de passageiros, já que é a mesma região onde está o terminal de passageiros do porto, de acordo com a nota. A SPA (Santos Port Authority) e a Concais, operadora do terminal de passageiros, tentam chegar a um acordo para que a empresa se instale em outra região do porto. Mas, segundo a nota da Frenlogi, não há projeto pronto e isso demandaria um prazo muito longo para ser concretizado. Troca pelo STS10 Na nota técnica, a frente parlamentar, que é presidida pelo senador Wellington Fagundes (PL-MT), defende que seja revisado o projeto do STS53 e do STS10, um terminal de contêineres que o ministério quer licitar na região do Saboó. A sugestão é que essa área do STS10 poderia abrigar o terminal de fertilizantes, atendendo mais rapidamente a demanda por esse produto que vem dos estados da região Centro-Oeste. (Fonte: <a href="https://www.agenciainfra.com/blog/em-centro-de-disputa-no-porto-de-santos-sp-audiencia-do-terminal-sts53-e-prorrogada/">https://www.agenciainfra.com/blog/em-centro-de-disputa-no-porto-de-santos-sp-audiencia-do-terminal-sts53-e-prorrogada/</a>)</p>	<p>Agradecemos a contribuição e entendemos que todas as justificativas para a realização do leilão do projeto denominado STS10 se encontram ao longo das seções da modelagem postas em consulta pública, bem como entendemos que não há conflito entre o processo de arrendamento do terminal em questão com o processo de desestatização da Santos Port Authority, uma vez que o STS10 decorre da necessidade do aumento de oferta de infraestrutura para movimentação e armazenagem de contêineres no Porto Organizado de Santos, enquanto que a desestatização da Autoridade Portuária se dá em razão de diretriz de política pública em conceder os portos organizados para a iniciativa privada buscando maior eficiência e atração de novos investimentos. Em relação ao demais pontos destacados, informamos que os mesmos serão apreciados durante o processo de revisão da referida modelagem, podendo ou não serem acatados.</p>
235	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	<p>Parte 9: III.3. CONCLUSÃO 52. Como apontado, não é dado ao conhecimento público quais são os motivos e fundamentos que baseiam a decisão do Ministério da Infraestrutura e da ANTAQ para imprimir tamanha celeridade no projeto STS10 da forma como modelado no processo de Consulta Pública sob análise. 53. Devemos, portanto, solicitar que a ANTAQ apresente os fundamentos que fazem com que a Administração Pública priorize o desenvolvimento do projeto STS10, desenhado da forma como apresentado em sede desse processo de Consulta Pública n.º 06/2022, em uma conjuntura que engloba (a) um cenário de incerteza quanto ao crescimento da demanda com reconhecida capacidade ociosa das infraestruturas portuárias existentes; (b) a existência de processos já em trâmite que tem potencial de aumentar rapidamente a capacidade de movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Santos, como a realização de novos investimentos pela Santos Brasil, processo de prorrogação antecipada da BTP e investimentos publicamente declarados pela EMBRAPORT; (c) a escolha da prioridade da carga conteneurizada em detrimento de cargas outras com maior reclame industrial e social; e (d) eventuais consequências negativas para o processo de desestatização do Porto de Santos, que é eleito como prioridade da pasta setorial e tem como cronograma a realização de leilão ainda esse ano de 2022. IV - QUESTIONAMENTOS, SUGESTÕES E SOLICITAÇÕES PONTUAIS ACERCA DOS DOCUMENTOS DISPONIBILIZADOS NO AUDIÊNCIA PÚBLICA N.º 06/2022. 54. De forma pontual, apresentamos em anexo os nossos principais questionamentos, sugestões e solicitações acerca dos documentos disponibilizados na Audiência Pública n.º 06/2022, divididos da seguinte forma: <b>ANEXO I:</b> Questionamentos, sugestões e solicitações acerca do Edital e Minuta de Contrato; e <b>ANEXO II:</b> Questionamentos, sugestões e solicitações acerca dos estudos e anexos técnicos disponibilizados. 55. Por oportuno, destacamos que todas as contribuições apresentadas na presente correspondência e seus anexos serão inseridas, concomitantemente, no sistema da ANTAQ destinado à Audiência Pública n.º 06/2022- ANTAQ. Não obstante isso, haja vista a existência de elementos gráficos, solicitamos o recebimento e o processamento das presentes contribuições também via email. V - CONCLUSÕES 56. Por fim, importante mencionar que é de extrema relevância a reorganização das áreas dedicadas à movimentação de carga conteneurizada no Porto de Santos, como é um dos conceitos norteadores do projeto STS10 colocado em consulta pública. Nesse ponto, devemos parabenizar a iniciativa da Agência em propor a reorganização da área do Saboó e trazer esse tópico ao debate público. 57. Entretanto, como acima exposto, os documentos submetidos ao crivo social apresentam lacunas e oportunidades de melhorias muito importantes. 58. Em especial, as lacunas identificadas levam a um questionamento estrutural não apenas de características essenciais do projeto mas, sobretudo, dos interesses públicos que movem a Administração Pública a lançar mão de tantas iniciativas concomitantes e conflitantes nesse mesmo momento histórico, notadamente, (a) análise do processo de prorrogação antecipada da BTP, (b) aprovação de investimentos adicionais pela Santos Brasil, e (c) desestatização da Santos Port Authority, com a modelagem de uma concessão portuária para o desempenho das atividades de Autoridade Portuária pela iniciativa privada. 59. Nesse passo, importante seria o aprofundamento do debate em torno do projeto STS10 para que seja possível a toda sociedade entender quais os objetivos públicos a serem atendidos, bem como seja feita uma análise sinérgica dos efeitos decorrentes da adoção das iniciativas públicas destacadas acima, de forma que seja possível entendermos quais as ações públicas mais adequadas e eficientes a serem implementadas nesse momento e no futuro próximo, organizando a capacidade e os recursos públicos que, notadamente, são limitados.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e entendemos que todas as justificativas para a realização do leilão do projeto denominado STS10 se encontram ao longo das seções da modelagem postas em consulta pública, bem como entendemos que não há conflito entre o processo de arrendamento do terminal em questão com o processo de desestatização da Santos Port Authority, uma vez que o STS10 decorre da necessidade do aumento de oferta de infraestrutura para movimentação e armazenagem de contêineres no Porto Organizado de Santos, enquanto que a desestatização da Autoridade Portuária se dá em razão de diretriz de política pública em conceder os portos organizados para a iniciativa privada buscando maior eficiência e atração de novos investimentos. Em relação ao demais pontos destacados, informamos que os mesmos serão apreciados durante o processo de revisão da referida modelagem, podendo ou não serem acatados.</p>
236	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	<p>Os estudos da área do STS10 não preveem um período de transição com vistas a assegurar condições minimamente adequadas para movimentação de fertilizantes atualmente operados na região do Saboó. Com efeito, no material colocado em consulta pública não é esclarecido é como ficará a atual movimentação de fertilizantes realizadas nos berços da região do Saboó (área do STS10) até a implantação do Terminal STS53, na região de Outeirinhos, cuja Audiência Pública n.º 18/2021 ainda em curso junto a esta Agência Reguladora. Como se sabe, no cais do Saboó, atualmente, são movimentadas mais de 1,25 milhões de toneladas de fertilizante (somente em 2021), com um prazo médio de 80 horas de espera de um navio para descarga, o que evidencia a ausência de infraestrutura adequada para movimentação dessa carga. Os estudos apresentados pelo próprio Governo na Seção B - Estudos de Mercado apontam que a atual capacidade de movimentação de contêineres no Porto de Santos (6,3 milhões de TEUS<sup>™</sup>s) é suficiente para atender a demanda projetada até o ano de 2030. Os atuais operadores do Complexo Portuário de Santos, no ano de 2020, movimentaram juntos 4.232.026 TEU<sup>™</sup>s, e as projeções apresentadas nos estudos em consulta pública indicam que, no ano de 2030, a demanda chegará a 5.000.000 TEU<sup>™</sup>s, o que comprova que, no horizonte de curto e médio prazo, ainda não existe demanda suficiente para imediata instalação de um novo terminal de contêineres no Saboó, como previsto no atual cronograma constante do site do PPI (conclusão do leilão ainda em 2022). Por outro lado, ainda que o arrendamento da área do STS53 (destinada à futura movimentação de fertilizantes em Outeirinhos) ocorra neste ano, além do próprio prazo de construção do terminal (estimado em 4 anos) existem, ainda, impasses no local que podem adiar ainda mais a sua efetiva operação, a saber: (i) a renovação do contrato da Marimex (em discussão no âmbito judicial e no Tribunal de Contas da União) e (ii) o deslocamento do terminal de passageiros para o Valongo somente em 2038 (fim do contrato do Concais), circunstâncias estas que trazem enorme insegurança jurídica e colocam em risco a própria implantação o Terminal STS53 (a mais de 8 meses em consulta pública - a confirmar as preocupações que giram em torno do Terminal) ou a sua rápida operação (antes de 2026). Nesse quadro de implantação do STS10 concomitantemente com o STS53 o Porto de Santos ficará sem local dedicado para movimentação de fertilizantes por, no mínimo, quatro anos. A realização do leilão do STS10 ainda em 2022, sem a indicação de área alternativa para movimentação de fertilizantes até a implantação do Terminal STS53 na área de Outeirinhos (como previsto na Audiência Pública n.º 18/2021), colocará a toda a cadeia do agronegócio em risco, notadamente no período compreendido entre 2022 e 2026. <b>NESTE INTERREGNO NÃO EXISTIRÃO ÁREAS DISPONÍVEIS PARA MOVIMENTAR O VOLUME SUPERIOR A 1,25 MILHÕES DE FERTILIZANTES ATUALMENTE OPERADAS NO SABOÓ.</b> O tema se torna ainda mais sensível nesse momento da Guerra na Ucrânia e as restrições nas cadeias de fertilizantes, com enorme impacto para o Brasil e o agronegócio. Assim, considerando: (i) que não existe risco de excesso de demanda na movimentação de contêineres no Porto de Santos até 2030; e que, por outro lado, (ii) a cadeia de fertilizantes, desde já, sofre com a falta de espaço suficiente para a movimentação de fertilizantes (os navios aguardam quase 4 dias na barra para carga/descarga), o que se agravará com a licitação da área STS10 no Saboó antes da conclusão das obras para instalação do novo terminal STS53, <b>SUGERE-SE A SUSPENSÃO DA CONSULTA PÚBLICA</b> destinada à implantação de terminal dedicado à movimentação de contêineres na região do Saboó até a conclusão das obras destinadas ao novo terminal de fertilizantes em Outeirinhos (STS53) em 2026, como forma de assegurar, no curto prazo, a oferta de infraestrutura minimamente adequada para movimentação de fertilizantes no Porto de Santos.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que não se vislumbra suspensão da consulta pública. Existem terminais o suficiente no Porto de Santos para atender a carga fertilizantes atualmente movimentada no Saboó até o terminal STS53 entrar em operação, principalmente após a conclusão das obras no terminal STS20.</p>
237	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	<p>"Ainda, fundamental que se determine um regime de transição capaz de assegurar que a assunção da área por eventuais novos arrendatários não implique qualquer descontinuidade nas operações dos terminais." - Existe um modelo definido de como será feita esta transição de tal maneira que não haja descontinuidade?</p>	<p><b>NOVA RESPOSTA:</b> Agradecemos pela contribuição. Informamos que o Plano de Transferência Operacional – PTO tem sido utilizado nos arrendamentos portuários para assegurar a não descontinuidade das operações. Contudo, esse mecanismo é utilizado em casos excepcionais, em que eventual interrupção das operações poderia causar graves danos à economia ou a cadeias logísticas. Tendo em vista que as atividades realizadas pelo atual operador de contêineres da área são pouco expressivas, não se vislumbrou a necessidade de adoção do referido mecanismo.</p>
238	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	<p>O layout proposto apresenta três berços de atracação. É possível a instalação de um quarto berço de atracação?</p>	<p>Conforme abordado na Seção C, foram observadas as limitações de distanciamento do novo cais com a soleira do canal de acesso do porto e a compatibilização com as eventuais expansões futuras dos trechos de cais correspondentes ao próprio STS10 e ao terminal vizinho (BTP – Brasil Terminal Portuário). Nesse sentido, haverá espaço possível para expandir o cais do STS10 de forma retilínea, tanto para adequar a operação a navios de maior porte quanto para considerar a expansão do 4º berço de atracação do terminal. Já o terminal da BTP possui um cais contínuo de 1.108 m, o que pode vir limitar a operação concomitante dos navios de maior porte considerados futuramente para o Porto de Santos, assim mostra-se adequado resguardar nesse momento a possibilidade de expansão de cais da BTP na direção leste de seu terminal. O cálculo de expansão futura do cais da BTP, considerou cenário conservador com 1 navio da classe Triple E e 2 navios da classe New Panamax concomitantemente, com comprimento total de cais de 1.246m de extensão, o que possibilitará a expansão de aproximadamente 140 m.</p>

239	Estudo STS10 - Seção A - Apresentação	STS10	Documento todo.	No layout proposto não está claro como o pátio ferroviário irá se conectar com as linhas férreas existentes. Favor esclarecer.	Agradecemos a contribuição e informamos que caberá ao futuro arrendatário, em alinhamento com a Autoridade Portuária, a compatibilização e conexão com o sistema ferroviário do porto de Santos.
240	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	O estudo é superficial sobre o risco de MSC e/ou MAERSK adquirirem o STS10. O EVTEA projeta com convicção que mesmo após a expansão do STS10, o Porto de Santos estará com capacidade abaixo da demanda projetada por pelo menos 15 dos 25 anos de arrendamento. Ou seja, o armador que possui terminais próprios com certeza irá destinar estes terminais para atender apenas cargas próprias, visto que não haverá capacidade ociosa em terminais de terceiros. No caso de MSC e/ou MAERSK, ser leviano na avaliação deste risco é extremamente prejudicial ao interesse público e incentiva ainda mais o oligopólio deste grupo de armadores (2M) que hoje já detêm e controlam cerca de 60% do mercado brasileiro de frete marítimo de contêineres e de mais de 70% considerando as VSAs que eles controlam ou possuem grande relevância. A análise concorrencial deveria ser mais diligente na avaliação de riscos de concentração dos ativos, pois afeta toda a cadeia brasileira de comércio exterior.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
241	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	O Parecer SEI/ME - 24139266 da SEAE sobre a Audiência Pública 06/2022 traz sugestões sobre modificação da sistemática do leilão do STS10. Ocorre que nenhum dos leilões realizados em transportes logísticos nos últimos anos mostrou tal grau de restrição de acesso aos players. Já houve restrições a que um mesmo player arrematasse duas infraestruturas em uma mesma região num mesmo leilão, mas nunca com vedação de participação ex-ante. Numa sistemática como a sugerida pelo Parecer SEAE, ao se excluir players com maior participação nos mercados à jusante e à montante, reduz-se a possibilidade de efetivar ganhos de eficiência operacionais que os players com maior grau de integração teriam. Isto certamente se refletiria no valor de outorga máximo que pode ser extraído do leilão. Ademais, a capacidade de realizar os investimentos necessários (R\$3,3 bilhões de CAPEX mínimo nos 5 primeiros anos) é maior para players integrados que para players independentes, que enfrentam maior incerteza de demanda e a decorrente redução da capacidade de financiamento bancário.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
242	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	No caso do arrendamento do STS10, os cenários de concentração mais extremos analisados pelos Estudos da EPL/Minfra não validam a hipótese de que a concorrência NO mercado será severamente comprometida em relação ao que ela poderia ser no futuro. Assim, o recomendado é o monitoramento para se evitar uma eventual conduta abusiva, algo que tanto CADE como ANTAQ (ver com destaque a Resolução 62/2021) possuem instrumentos robustos para lidar. A utilização de instrumentos regulatórios pelo Poder Concedente, ex post, vem sendo adotada em outros processos de arrendamentos portuários e mesmo nas concessões dos portos organizados, mostrando-se adequada também no caso do STS10.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
243	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Sou jornalista em Santos e tenho algumas dúvidas, após assistir a audiência pública nesta semana sobre a STS-10. Por que fazer de forma conjunta o processo de desestatização do Porto de Santos simultaneamente ao processo de licitação do STS-10, em razão do risco, conforme alguns grupos citam, como a Abtra, de ampliar o domínio de um determinado grupo (BTP e empresas associadas) em eventual participação no processo licitatório? Quais garantias que os outros concorrentes poderão ter, a medida que, conforme levantamento apresentado durante a audiência pública, se o grupo ligado direta ou indiretamente à BTP vencer, a medida que ele será capaz de movimentar 60% de toda a carga de contêineres do Porto de Santos, com a expansão de suas atividades comerciais na nova área de 600 mil metros quadrados? Quais garantias existirão para ter isonomia entre os concorrentes se este grupo vencer a licitação, assim como o próprio processo de desestatização da atual SPA (autoridade portuária)? O Minfra já analisou esta hipótese do grupo vencer tanto a licitação da STS10 como a desestatização do cais santista e os riscos que isso pode provocar com desequilíbrio para as demais empresas do porto? Grato	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
244	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Antes de tudo, enfatiza-se que a Análise Concorrencial disponibilizada como documento anexo à presente Audiência Pública ( Análise Concorrencial ou estudo ) desconsidera princípios fundamentais do direito concorrencial, pois se calca em supostas condições de mercado sem o mínimo amparo legal (Lei 12.529/11) ou jurisprudencial (CADE). Diferentemente do quanto alegado no Sumário Executivo do edital, os documentos (Guia AIC-TP, Nota Técnica do DEE e a própria Análise Concorrencial) não se mostram em consonância com a Lei Concorrencial (Lei n.º 12.529/11) e/ou sua jurisprudência. O próprio CADE, ao apreciar o teor do Guia AIC-TP, que embasa a análise concorrencial, declarou, sem margens para dúvidas (v. Consulta n.º 08700.006520/2021-83), que as interpretações sobre aspectos concorrenciais apresentadas no Guia AIC-TP não se coadunam com a sua jurisprudência e/ou prática. Destaque-se que precisamente a mesma avaliação foi feita pela SEAE/MF na presente Consulta Pública. No Parecer SEI 6237/2022/ME, a SEAE conclui de forma bastante enfática que: (i) a respeito do Guia AIC-TP, ""em suas premissas é possível verificar que o Guia AIC-TP parece optar por um caminho bastante distinto daquele adotado na análise de atos de concentração do CADE (e das demais autoridade antitruste mundiais que seguem a mesma lógica consagrada) (item 34)""; e que ""um ato de concentração não deve ser aprovado a não ser que demonstre benefícios que devem necessariamente ser em grande medida repassados aos consumidores. O Guia AICTP parecer inverter essa lógica, ao enfatizar o 'direito de participação de incumbente' mesmo que possuam elevado incremento de posição dominante, a não ser que seja apontado potencial de problemas concorrenciais (item 41)""; (ii) a respeito da Análise Concorrencial, ""esta segue os passos da Guia AIC-TP e, portanto, como apontado na Subseção 2.3.1, não se guia pelo princípio básico de análise de atos de concentração de que se o mesmo implicar em criação ou ampliação de posição dominante este só deve ser autorizado se ocorrerem benefícios e estes forem repassados, de forma relevante, aos consumidores (item 70)""; e (iii) ""Por todo o exposto, defende-se que as regras do leilão devem primeiramente assegurar a concorrência após o leilão, ao longo da vigência do contrato de arrendamento e, na medida do possível, fomentarem a concorrência entre os participantes do leilão, obviamente calibrando para que a licitação não seja deserta (item 47)."" Neste sentido, tem-se MSC e Maersk, dominantes no porto de Santos e integradas ao terminal BTP por meio de J/V 50%/50%, sendo participantes de Aliança comercial 2M para as principais rotas globais de transporte marítimo de longo curso. A MSC, em particular, também está na iminência de adquirir empresa de cabotagem/feeder (Log-In), até então a última empresa desverticalizada desse mercado no Brasil. Vê-se que esses armadores integrarão todos os elos da cadeia de mercado, desde transporte longo curso, cabotagem até serviços portuários. Não obstante tamanho controle ATUAL de mercado do ponto de vista horizontal e vertical, a Análise Concorrencial deixa de fazer qualquer restrição efetiva da respectiva participação dessas empresas na licitação, que, se vencida por uma delas, gerará proibitiva concentração de mercado e alta probabilidade de exercício abusivo de poder - cenários que devem ser evitados por meio do presente ato preparatório. A propósito, em clara situação de conflito de interesses, grande parte da Análise Concorrencial trazida no Edital apenas incorpora acriticamente subsídios trazidos por empresas detentoras de poder de mercado, em particular os fundamentos teóricos de parecer (Langen 2021) contratado pela BTP e que, se acolhido, leva à dominância dos terminais portuários pela Aliança 2M. Apesar de, ao final, o estudo concluir que MSC e Maersk apenas podem concorrer como empresas separadas, tal sugestão não soluciona o cerne do problema apontado. Tanto Maersk quanto MSC, ainda que participem separadamente, passarão automaticamente a deter poder de mercado para impor condições abusivas a toda a concorrência caso vençam o certame, seja por meio do controle que individualmente detêm sobre a BTP + STS10, seja por meio da aliança que mantêm entre si, a favorecer seus respectivos terminais por meio da carga que compartilham nos transportes de longo curso. A partir desse irretorquível contexto são apresentadas considerações em relação à jurisprudência do CADE e outros temas concorrenciais. Ademais, em todos os cenários apresentados, apenas a entrada de novo entrante evitaria concentrações no porto de Santos acima de 40%. Além disso, as integrações verticais possíveis podem gerar discriminações e fechamento de mercado principalmente se as empresas Maersk e MSC participarem. Por fim, negligencia-se que a BTP faz parte do grupo econômico tanto da MSC quanto da Maersk e, assim, deve ser vista nesse mercado como atuante enquanto uma única empresa.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
245	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	A definição de mercado relevante na dimensão produto adotada pelo Estudo Concorrencial parte daquela adotada no Guia AIC-TP. Todavia, conforme a Consulta/CADE nº 08700.006520/2021-83, não há padronização na jurisprudência do CADE quanto à segregação ou não das atividades de movimentação e armazenamento de contêineres na definição do mercado relevante do produto, distanciando-se da proposta do Guia acolhido no Edital, que posiciona-se pela inexistência de tal segregação como regra. De acordo com o Voto da Conselheira Relatora Paula Farani, confirmado pelo Voto Vencedor do Conselheiro Sérgio Ravagnani na referida Consulta: Nos casos em que tal segmentação não foi realizada, nota-se que a definição da dimensão produto foi balizada unicamente pelo perfil da carga operada, sem haver maiores investigações a respeito da necessidade de decompor os serviços de movimentação e armazenagem em mercados distintos. Ademais, em três desses casos não havia sobreposição horizontal entre as atividades portuárias, o que pode explicar a opção por não se aprofundar na delimitação do mercado relevante do produto. Nos casos em que a segmentação foi realizada, nota-se que os dois serviços são considerados como atividades distintas, sendo realizadas por agentes distintos e para clientes distintos, o que muitas vezes implica em redução da pressão competitiva gerada entre os agentes que prestam unicamente uma das atividades, o que, por sua vez, enseja a segmentação do mercado, a fim de melhor captar a dinâmica concorrencial. (...) É importante ponderar, portanto, sobre as recomendações tecidas pelo Guia H, que indicam alguns dos fatores a serem examinados na avaliação da dimensão do produto, como o perfil dos clientes, a natureza e características dos produtos ou serviços, a importância dos preços e da qualidade, entre outros. Todos esses fatores devem instruir a delimitação do mercado relevante do produto, o que pode vir a desafiar o estabelecimento de uma definição estanque do mercado. Assim, caso o Guia AIC-TP tenha o intuito de aliar a aplicação dos conceitos do controle de estruturas aos normativos do SBDC, é necessário levar em conta os achados da jurisprudência recente deste Conselho, bem como das melhores práticas recomendadas em seus guias. Nessa mesma linha, a SEAE/MF manifestou-se no sentido de não apenas corroborar o posicionamento do Tribunal do CADE, mas recomendar à EPL/MINFRA para que especificamente reavaliem ""se o mercado relevante na dimensão produto deve compreender os mercados de movimentação ou armazenagem de contêineres de forma conjunta ou separada, justificando as razões econômicas se mantido o tratamento conjunto no caso em apreço, especialmente em vista da competição no mercado de armazenagem alfandegada entre os terminais molhados e secos (item 97)"".	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.

246	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Em primeiro lugar, cumpre destacar que a abordagem utilizada no Estudo Concorrencial confronta diretamente a prática adotada nos precedentes do CADE. Ao flexibilizar a priori os parâmetros de definição geográfica, o estudo abandona a prática analítica consagrada pelo CADE de sempre adotar como pressuposto uma abordagem conservadora. Em conflito com o posicionamento do CADE, o estudo que norteia o Edital inova com uma análise de competição baseada em região de influência. Contudo, por mais que o conceito de região de influência esteja presente no regulamento da ANTAQ, para fins concorrenciais ele não se mostra como um método válido de definição de mercado relevante geográfico, dado que se presta a avaliar objeto distinto daquele que é tradicionalmente necessário à análise concorrencial, qual seja, a identificação do menor grupo de produtos e a menor área geográfica necessários para que um suposto monopolista esteja em condições de impor um pequeno, porém significativo e não transitório aumento de preços. Mais grave ainda, o estudo do Edital também introduz uma nova metodologia por competição de transbordo de cargas, com vistas à definição de um suposto mercado relevante geográfico ampliado. Nada obstante, tal metodologia, mais abrangente e (como o próprio estudo admite) meramente complementar em sua natureza, não teve o seu acatamento no Edital devidamente justificado. Neste sentido, o estudo apresenta um suposto estudo da OCDE de 2011, que supostamente defenderia essa métrica. Não é correto. O documento, primeiramente, não ensaja propriamente um estudo. Trata-se de mero compêndio do posicionamento de diversos países submetidos à OCDE para a consolidação dos entendimentos de outras nações em um mesmo documento para fins de consulta, sendo que, ademais, não propõe o uso dessa metodologia. Em realidade, de todas as nações citadas identifica-se apenas o Reino Unido como cogitando tal possibilidade analítica e, em verdade, de forma lateral. Outrossim, alega-se que a movimentação de 27% da carga contenerizada de transbordo no total das movimentações em Santos seria representativo e início de que haveria uma competição interportos por tal carga. Ocorre que tal percentual não considera os volumes que são efetivamente disputados por cada um diversos portos do Brasil para onde essas cargas são transbordadas (e.g. não há qualquer indício de que as cargas transbordadas para o porto de Itajaí atendem majoritariamente a mesma área de influência de Santos). Dessa forma, a quantidade de transbordo que ocorre em Santos é, na realidade, bastante insuficiente frente aos contêineres derivados de cargas de longo curso. Tal índice, por si só, não justifica as tentativas de nova segmentação de mercado. De qualquer forma, mesmo que fosse admitido uma definição de mercado com base no transbordo, nota-se pelos próprios números do estudo que esse percentual de 27% não vem de um aumento nos últimos 5 anos. Na verdade, tal percentual tem sido efetivamente estável nesse período (desvio &lt;5%), de modo que o volume de transbordo não apresenta qualquer comportamento de contestação sobre os volumes de longo curso no porto de Santos, descartando qualquer hipótese razoável de que este porto já venha se tornado efetivamente um hub port.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
247	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>O CADE deixou muito claro na Consulta nº 08700.006520/2021 que sua jurisprudência define o mercado relevante geográfico na dimensão intraportuária na maioria dos casos (75% dos casos). Apenas em 15% dos casos houve segmentação de forma interportuária, mas sempre com abrangência estadual. Por fim, em 10% dos casos houve uma abordagem mista da autoridade, avaliando tanto o cenário intraporto como interporto estadual. Nos termos da decisão da autoridade: Entende-se, portanto, que a delimitação de escopo geográfico mais amplo é possível, desde que fundamentada e atenta às circunstâncias do caso concreto, sendo incabível entender que o entendimento do CADE permitiria a presunção do mercado geográfico em perspectiva de competição interporto. Desse modo, verifica-se que a posição adotada pelo Guia AIC-TP vai de encontro ao entendimento do CADE, que não toma como regra a presunção de competição interporto - pelo contrário, a autoridade antitruste tem assumido postura conservadora e tomado como regra geral a delimitação geográfica do mercado relevante como o porto onde se localizam os agentes. (Voto da Conselheira Relatora Paula Farani, confirmado pelo Voto Vencedor do Conselheiro Sérgio Ravagnani) Não por outro motivo, o parecer da SEAE/MF, no curso da presente Consulta Pública, também considerou a abordagem adotada por este Edital como inadequada: ""Tal procedimento não parece apropriado, já que determinada localidade em um estado pode ter efetiva contestação de mais de um porto e outra ser totalmente cativa. Agregar os dados por UF pode levar a resultados que prevejam contestabilidade interporto no Estado como um todo, quando contestabilidade só se aplica em parte do mesmo. Assim, caso não seja possível que ocorra análise com maior granularidade, a nível municipal, que evidencie a efetiva contestabilidade de toda a Zona de Influência do Porto, a posição mais cautelosa parece ser utilizar o critério usual e considerar que apenas concorrência intraporto é a regra geral e a concorrência interporto se limita a casos específicos devidamente comprovados (item 57)"". Logo, não há espaço para que se vislumbre uma definição de mercado geográfica que seja mais ampla que o próprio porto de Santos. Mesmo que o Edital da presente licitação considerasse o mercado como interportuário, a extensão máxima a ser considerada seriam portos em um mesmo estado ou cuja distância não seja significativa.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
248	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Além de a definição de mercado não estar de acordo com a jurisprudência do CADE, os 20 principais grupos de produtos movimentados não representam sequer 50% das cargas movimentadas nos terminais do porto de Santos, não sendo, a priori, uma amostra representativa do comportamento de cargas na referida localidade. Testes de robustez estatística para as escolhas feitas também não foram apresentados. A seleção dos 20 principais produtos é, ademais, enviesada e não apresenta controle para análise por valor. E para corroborar a impropriedade dessa abordagem, Pinheiro (2013), por exemplo, analisou a capacidade de contestação das diferentes hinterlândias no Brasil. De forma bastante resumida, o referido autor aplicou o teste do monopolista hipotético, comparando o custo da movimentação de carga a partir do município produtor até chegar ao Porto de Roterdã, na Holanda. Analisando a contestabilidade entre os portos das Regiões Sul e Sudeste no Brasil, concluiu que, um aumento de custo de 10% no Porto de Santos não provoca qualquer desvio de demanda relevante de contêineres para os demais portos localizados em tais Regiões (PINHEIRO, Bruno de. Determinação de Mercado Relevante no Setor Portuário. Dissertação, Mestrado em Regulação e Gestão de Negócios, UNB, 2013). Mesmo sendo clara a inaplicabilidade da metodologia sugerida, que sequer foi apresentada no Guia AIC-TP, ao final da análise de cada um dos mercados (a qual foi apenas indicada com exemplos e sem detalhar cada um dos produtos elencados), decidiu-se que a região de influência seria cativa do Porto de Santos, isto é, os terminais portuários de Santos concorrem apenas entre si. Isto é, mesmo com o uso de uma métrica não sugerida ou aprovada pelo CADE e sequer pelo Guia AIC-TP, a conclusão do próprio estudo foi a de concorrência intraporto. Tal conclusão leva inclusive a um questionamento: se, mesmo com a metodologia indicada, o mercado mostra-se cativo do Porto de Santos, qual o motivo de se recorrer no estudo que embasa este Edital a outro método de análise mais abrangente e ainda menos conservador (competição por transbordo), também não utilizado pelo CADE e de encontro com o ideal de análise do cenário mais conservador possível para evitar efeitos concorrenciais negativos ao mercado? Por fim, vale notar que o estudo conduzido pela EPL/MINFRA não procede a qualquer análise das condições de entrada, prejudicando importante passo do Guia H para a avaliação dos riscos concorrenciais específicos para aquela suposta definição de mercado reevante. Conforme avalia o parecer da SEAE/MF, ""a etapa de verificação de Análise de Entrada não é realizada. Caso ocorresse, se verificaria que a entrada é bastante difícil no caso do STS 10, dadas as elevadas barreiras à entrada no setor portuário em geral e que uma entrada por meio de TUP parece improvável no caso em tela. De qualquer forma, mesmo uma entrada de TUP ou de outro arrendamento no próprio porto organizado não atenderia o critério de tempestividade de entrada, conforme apontado na Subseção 2.3.1 (item 72).""</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
249	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Antes de tudo, importante contextualizar o mercado de transbordo e esclarecer como ocorrem as atividades desse segmento. Assim, primeiramente, registre-se que a decisão para realização do transbordo é inteiramente do armador, isto é, não há escolha do cliente, menos ainda do terminal portuário, de onde a carga será enviada ou retirada. Ao cliente são ofertadas opções mais ou menos custosas a depender dos valores de frete envolvidos. A composição dos custos do serviço de transporte marítimo deve considerar a necessidade de transbordo ou não, pois duas variáveis são essenciais nesse cálculo (i) custo com o transbordo em si já que envolve mais de uma operação portuária (longo curso + transbordo) e (ii) tempo de trânsito (a realização do transbordo aumenta o tempo de chegada da carga em terminal portuário para destinação final e por isso precisa ser compensado com um menor preço). Conseqüentemente, fica claro que a concorrência no mercado de transporte de cargas se dá apenas entre os armadores, os quais realizam as operações de longo curso, e não em relação a operações de transbordo. Os custos dessa última operação são integrados no custo final ao cliente de forma que não se poderia considerar o mercado segregado. Dado esse contexto, nesse item, primeiramente, o estudo parece confundir os conceitos de porto e terminais portuários. Os portos são regiões que contêm diversos terminais portuários operados por diferentes agentes de mercado. A jurisprudência do CADE é explícita no sentido de ser rara a situação de armadores mudarem de um porto para outro. As diferenciações de nível de serviço e custo logístico global, assim, são características relacionadas aos terminais portuários que concorrem entre si dentro de um mesmo porto. Todos os critérios elencados nesse trecho do estudo concorrencial são, em realidade, referentes à atividade dos terminais e não dos portos, reforçando novamente que o mercado geográfico deve ser intraportuário. Feitas estas considerações iniciais, e observando a proposta da metodologia de transbordo, a postura do estudo parece advogar em favor da ampliação do MR geográfico, ao invés de uma consideração imparcial dos fatos e elementos presentes no mercado. Isso porque tal metodologia, embora brevemente mencionada pelo Guia AIC-TP, sequer foi aprofundada por este documento ou expandida com base nas características do mercado brasileiro. Ademais, ao alegar que os terminais de Santos são considerados os principais hubs brasileiros para movimentação de transbordo, o parecer baseia-se em mero potencial de Santos para se tornar um hub port, sem qualquer indício concreto. Neste sentido, lembra-se que 27% da carga realizada por transbordo não é um percentual representativo a justificar uma divergência em relação ao posicionamento histórico do CADE. Apenas para dimensionar a insuficiência desse percentual, o próprio parecer considera que um índice de 20% de cargas efetivamente contestáveis (como o fez para a análise de área de influência no capítulo anterior) não pode ser visto como suficiente. Ademais, o próprio estudo de Langen (2011), ofertado pela BTP e citado na Análise Concorrencial do Edital, aponta que a atividade de transbordo responde por apenas 4% do total de contêineres movimentados no Brasil. Em outras palavras, o cenário atual não traz qualquer indício de que terminais em outras regiões conseguem, por meio do transbordo, contestar as condições de oferta dos terminais em Santos - notadamente, por preços mais baixos. Ademais, como visto, não há qualquer indício de que tal percentual venha a aumentar no futuro, pois não houve variação significativa desse índice nos últimos 5 anos. Essa estabilidade indica que não se verifica um comportamento de contestação, ou seja, competição pelo volume que vem sendo movimentado em Santos. O próprio documento da OCDE (2011) citado pelo estudo aponta que a composição entre tráfego de transbordo e de hinterlândia é geralmente estática e atrelado à localização do porto (p. 25), de modo que não é plausível presumir que Santos se tornará um hub de transbordo maior do que atualmente seria considerado. Como se percebe, são tantas as fragilidades relacionadas à metodologia de transbordo que a SEAE/MF rejeitou prontamente este critério. Nos termos do seu parecer à presente Consulta, ""a principal consequência de considerar o transbordo de cargas na análise parece ser considerar a competição interporto como mais relevante do que indicado na jurisprudência do CADE do setor portuário. Aqui repete-se a premissa adotada ao longo deste Parecer: não parece recomendável adotar procedimento distinto do que aquele adotado pela autoridade antitruste que possui conhecimento especializado em matéria concorrencial para expandir o mercado relevante geográfico, o que logicamente diminui os market shares utilizados na análise de rivalidade (item 58).""</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>

250	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Em complemento à análise referente aos efeitos do transbordo de carga, ainda que o percentual atual transbordo pudesse ser considerado relevante, fato é que esta é uma operação muito menos rentável aos terminais. Tal operação é geralmente custeada pelos armadores e não repassada aos clientes finais, tornando-se pouco lucrativa em relação aos serviços de movimentação e armazenagem de cargas para hinterlândias. Por conseguinte, terminais que competem pelo transbordo em Santos limitam-se a uma franja residual do mercado, incapazes de contestar por contêineres efetivamente rentáveis. Por fim, o mesmo documento da OCDE (p. 10) recomenda que a possibilidade de competição por transbordo depende igualmente de uma análise dos produtos relevantes, ou seja, se estes estão sendo atendidos por um ou mais terminais que competem pelo transbordo. Tal exercício, que o estudo realizou minimamente para as análises de competição por hinterlândia para os 20 principais produtos para exportação (seção 3.1.2.2), não foi igualmente feito para a análise de competição por transbordo, ignorando quais produtos efetivamente compõem esse 27% de carga que é transbordada a partir do porto de Santos, e quais portos atendem cada um desses produtos. Além da utilização imprópria do documento da OCDE, vale novamente observar que o estudo utiliza extensamente o estudo de Langen (2021) que, em realidade, trata-se de um parecer encomendado pela BTP, qual seja um dos principais agentes econômicos interessados na aquisição do STS10 e controlado conjuntamente pela Maersk e MSC. No que tange ao fato da Análise Concorrencial da EPL/MINFRA não considerar o Porto de Santos como um porto concentrador (p. 26), o próprio estudo de Langen (2011) admite que tal porto responde por 60% da movimentação total de transbordo no país. Consequência disso é que, ainda que se admita haver alguma competição relevante pelo transbordo em Santos, este porto detém significativo poder de mercado para determinar como tal competição a jusante se desenrolará, sem que haja outros portos capazes de exercer rivalização efetiva como hub ports. Em outras palavras, caso o vencedor do STS10 seja um terminal com capacidade elevada e o primeiro ponto de parada da carga , ele passará a ter condições de virtual monopólio para determinar se e quais terminais em outras regiões receberão cargas de transbordo a partir do STS10, bem como as quantidades e as condições comerciais - fato que se torna ainda mais grave, caso um armador venha a vencer o certame, pois, como visto acima, são os armadores que ditam a ocorrência e as condições de transbordo. Não por outro motivo, o suposto teste de mercado realizado pelo estudo mostra-se fortemente enviesado. Foram consultados apenas armadores que atuam no Porto de Santos, sem qualquer envolvimento de terminais e clientes finais. Dentre esses armadores, apenas 7 responderam, sendo que 2 deles respondem por 50% do mercado (Maersk e MSC) e são verticalizados com terminais (Maersk/APMT e MSC/TIL, além do própria BTP, diretamente interessado no STS10). Diante dessas considerações, fica claro que a Análise Concorrencial conduzida pela EPL/MINFRA propõe uma definição de mercado relevante ampliado sem qualquer respaldo - factual ou econômico - adequado à realidade do setor portuário brasileiro, eis que a atividade de transbordo no Porto de Santos carece de qualquer dinâmica que admita uma pressão competitiva relevante por parte de terminais em outros portos do Brasil. Com efeito, pelo próprio fato de que tal estudo admite que as características do Porto de Santos que condicionam a atratividade de cargas de transbordo tendem a se manter, tem-se que este mercado relevante ampliado jamais poderia ser considerado como base para uma subsequente análise de cenários de concentração.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
251	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Em relação ao trecho obtido do documento da OCDE incluído no estudo de mercado, a citação é incompleta e leva a erro. Eis o trecho completo (p. 30): As outlined above, customersâ€™ demand for port services is derived from the demand for transportation of goods from initial origin to final destination. Neither the initial origin nor the final destinations tend to be ports themselves. Therefore, customers may in principle choose between different ports to meet their overall transportation requirements. The extent to which customers can choose between different ports of origin and ports of destinationâ€™ie, the degree of substitutability between ports at or around these locationsâ€™will determine the scope of the geographic market. Isto significa dizer que, de acordo com as características específicas do mercado (Brasil, no caso) e conforme já indicado, geralmente os clientes não têm a capacidade de escolher entre diferentes portos para atender à sua demanda. Tal definição parte do próprio armador que já oferece os serviços completos (transporte longo curso e cabotagem) em um mesmo preço. A presunção de custo logístico total como orientador da competição não é, portanto, apenas incorreta, como foi claramente rejeitada pelo CADE. De forma geral, isto significaria abandonar uma análise concorrencial conservadora dos preços praticados especificamente por diferentes terminais portuários, em favor de uma análise de custo mais ampla sob a perspectiva do planejamento total realizado pelo armador/embarcador que contrata o terminal. Entende-se que tal proposta destoa significativamente da jurisprudência do CADE, uma vez que passa a ignorar qualquer análise sobre o comportamento de preços praticados pelos concorrentes diretamente afetados pela licitação (i.e. terminais portuários), carecendo assim de qualquer fundamento concorrencial específico. A partir do momento que um armador ou exportador decide pelo porto que tem mais vantagens no sentido macro, passa-se a uma segunda etapa de análise que envolve a concorrência entre terminais portuários. É nessa etapa que são avaliados itens como nível de serviço e custos logísticos, sendo no nível intraportuário que a competição entre agentes realmente acontece. Caso um dos terminais aumente o preço no Porto de Santos, por exemplo, a migração dos armadores/exportadores não será para o Porto de Salvador, mas sim para outro terminal portuário no mesmo Porto de Santos.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
252	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>A Análise Concorrencial realizada pela EPL/MINFRA no que tange à dinâmica de escolha e contratação de terminais pelos armadores diverge fundamentalmente da realidade do mercado. É de amplo conhecimento que a escolha de terminais portuários tem como critério predominante o direcionamento da carga àqueles terminais que são verticalizados ao referido armador, ou seja, terminais que estão dentro do mesmo grupo econômico do transportador (armador). Esta questão, inclusive, é o objeto central de procedimento investigatório recém instaurado pelo CADE em face da MSC e Maersk no Porto de Santos (nº 08700.003945/2020-50). Considerando a Resolução nº 2/2012 do CADE, o limiar para a existência de preocupações concorrenciais decorrentes de integrações verticais é de 30% de participação de mercado em pelo menos um dos elos da cadeia. No presente caso, Maersk, MSC e BTP atuam com mais de 40% da carga conteneurizada do Porto de Santos. Como previamente explicado, essa participação de mercado não pode ser fracionada entre tais players, pois o BTP, segundo a legislação concorrencial é parte, de modo indivisível, do grupo econômico da MSC e Maersk. Ou seja, ambas as empresas podem, isoladamente, exercer influência relevante sobre o rumo dos negócios do BTP, bem como ter acesso a informações sensíveis sobre variáveis concorrenciais. Portanto, um cenário em que ou BTP, ou MSC ou Maersk saírem-se vencedoras do certame resultará em um mesmo efeito ao mercado: a ampliação de poder de mercado de um agente econômico já estabelecido em Santos com mais de 40% de share, o que impedirá que outro player seja capaz de rivalizar nessa nova configuração de mercado, bem como deteriorará as condições de oferta aos demandantes de serviços portuários, com impacto sobre a produtividade e competitividade de todos os mercados nacionais que dependem da movimentação de cargas via Porto de Santos. Neste propósito, o Estudo, justamente por não indicar essas preocupações, parece ignorar a fundamental importância do poder de escolha de terminais por armadores em sua análise, sem nem mesmo refletir sobre os efeitos de tal prática à luz da intensa dinâmica de VSAs (Vessel Agreements) entre os grandes armadores. Neste sentido, o Parecer da SEAE/MF junto à presente CP é bastante explícito ao alertar sobre as crescentes preocupações resultantes de tais acordos: ""Tais acordos têm suscitado crescentes preocupações concorrenciais (seja VSAs, seja Alianças) em virtude da disparada de preços ocorrida no segmento de contêineres durante a pandemia. Se certamente essa disparada de preços guarda relação direta com o descompasso entre oferta e demanda que levou a longas filas nos portos, existe a preocupação que também esteja ocorrendo exercício de poder de mercado e que essa situação possa prosseguir mesmo após a normalização das cadeias globais de valor decorrentes da pandemia (item 83).""</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
253	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Embora seja plausível a alegação de que os armadores possuem maior poder de barganha do que os terminais portuários, o estudo ignora que 50% do mercado de terminais em Santos é verticalizado em favor de tais armadores (notadamente o terminal BTP, controlado conjuntamente por Maersk e MSC), de modo que o poder de barganha dos armadores acaba por beneficiar exclusivamente aquele terminal que Maersk e MSC detêm conjuntamente. Logo, em um cenário de aquisição do STS10, direta ou indiretamente, pela BTP, tal poder de barganha terá o efeito justamente contrário: ao invés de pressionar os preços gerais do mercado de terminais para baixo, este poder de negociação afetará apenas os terminais independentes, preservando a BTP e lhe garantindo progressiva monopolização do mercado através de uma capacidade ampliada. O próprio estudo reconhece este problema na p. 43. Além disso, o Estudo ignora os efeitos das integrações verticais da Maersk e MSC com elevadas concentrações nos mercados de transporte marítimo e de movimentação de cargas em Santos. Com efeito, em razão da necessidade de escala para operação de terminais e diluição de custos fixos, há um patamar ótimo de atuação dos terminais, a partir do qual sua operação torna-se mais eficiente, habilitando-o a movimentar mais cargas de modo mais atrativo. O inverso também é verdadeiro: a perda paulatina de volumes por um terminal resulta em maiores custos fixos unitários, colocando maior pressão em preços e que, por sua vez, resulta em maiores perdas de clientes. Assim, ao direcionar suas embarcações à BTP, tanto a Maersk quanto a MSC contribuem para ganhos operacionais de seu terminal e, indiretamente, impingem desvantagens competitivas artificiais aos demais terminais. Essa dinâmica de incremento de poder de mercado da BTP também é transferida aos armadores: com efeito, armadores independentes começam sofrer pressões para deixar de atuar em Santos, pois a operação em um terminal não verticalizado é mais custosa, ao passo que a Operação na BTP é dificultada pela demanda da 2M. Com base nessa análise, fica claro que tanto MSC quanto Maersk não poderiam ser qualificadas para a participação do certame a fim de evitar uma perda de eficiência e quase monopólio do grupo no porto de Santos.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>

254	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Em relação às conclusões apresentadas no estudo, fica claro que todos os cenários pós-outorga cujo vencedor já seja um incumbente na região (DPW, Maersk, MSC ou Santos Brasil) resultam em níveis de concentração considerados alarmantes pelo CADE para avaliação do poder de mercado. Contudo, se mostra especialmente preocupante a concentração concomitante de mais de 50% da capacidade de movimentação de contêineres e do market share de transporte marítimo no Porto de Santos em grupos econômicos que atuam coordenadamente no Brasil e no mundo, a saber: Maersk e MSC, conjuntamente controladoras da BTP. Com efeito, verifica-se expressivo incremento da capacity share caso uma empresa de grupo econômico integrante da aliança 2M, que controla o terminal BTP, vença o leilão, passando a representar 54% da capacidade de movimentação de contêineres em Santos - com o agravante de que suas controladoras também respondem pelo transporte marítimo de mais de 55% dos contêineres movimentados em Santos (2020). A alta representatividade de BTP em Santos resultaria em um cenário pós-certame extremamente concentrado caso alguma de suas controladoras seja a vencedora. Mesmo diante de tais cenários de outorga, o estudo conduzido pelo MINFRA considera que ainda serão preservadas as condições de rivalidade efetiva no mercado do Porto de Santos. Contudo, tal avaliação não poderia estar mais longe da realidade. Afinal, ao se verificar as conclusões gerais do estudo sobre as condições de concorrência no MR base (p. 40 do parecer), nota-se uma série de equívocos factuais e econômicos, a saber: Item a : O estudo ignora as consequências resultantes da integração vertical que existe entre pelo menos uma dessas opções, no caso a BTP junto à MSC e Maersk. A própria aliança existente entre a Maersk e MSC sobre o transporte de contêineres afeta diretamente as decisões sobre a alocação desses contêineres em um ou outro terminal, bem como as condições comerciais em que estes serão pressionados a aceitar. Item b : Não bastasse tratar-se de consideração hipotética e extrapolar uma abordagem minimamente conservadora, repise-se que (i) não há qualquer parâmetro jurisprudencial que indique-se que o percentual de 27% (e sem variação significativa nos últimos 5 anos) seja minimamente representativo de um comportamento de contestação; (ii) o transbordo é uma atividade muito menos rentável aos terminais, obedecendo a uma dinâmica bastante distinta da competição por contêineres de hinterlândia que predominam no Porto de Santos; e (iii) o estudo não faz qualquer análise dos produtos relevantes que compõem esse volume de transbordo. Item c : A escolha do Porto de Santos para realizar ou não transbordo não significa que outros portos serão integrantes da mesma região de influência. Isto é, se a carga é descarregada em um terminal do Porto de Santos, a destinação dessa carga (se para o transporte rodoviário ou se para cabotagem) não define o mercado relevante já que, para os terminais, o que importa é o local onde essa carga é descarregada, no caso, em seu próprio terminal. Item d : Essa afirmação deixa de ser verdadeira se o adquirente do STS10 for qualquer armador verticalizado com os terminais portuários já atuantes nesse mercado. Na realidade, tal cenário leva ao aprofundamento das condições de discriminação de terminais não-verticalizados, uma vez que: (i) por um lado, o armador verticalizado tende a favorecer seu próprio terminal integrado; (ii) por outro lado, o mesmo armador tende a exacerbar seu poder de barganha sobre os demais terminais independentes, pressionando seus preços para baixo e ameaçando a escala mínima viável destes players a jusante. Item e : Devido à falta de concorrência verificada no Porto de Santos, não se poderia admitir qualquer cenário de fortalecimento de um player já presente naquele mercado, particularmente armadores verticalizados com terminais na região. Nesta situação, é possível a redução no nível de serviços, pois o vencedor do certame passa a deter capacidade ainda maior de movimentação, ao mesmo tempo em que se beneficia das condições de controle da destinação dos contêineres pelo respectivo armador, sem que haja qualquer outro player com capacidade de rivalização contra este novo player dominante. Item f : Mais uma vez o próprio estudo revela que apenas um novo player poderia ocupar o terminal STS10, justamente porque as outras empresas já detêm capacidade relevante para atendimento.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
255	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Apesar da jurisprudência do CADE e dos próprios resultados de diferentes metodologias para definição de mercado relevante indicarem Santos como sendo um mercado relevante independente, a EPL/MINFRA prosseguiu em sua análise concorrencial com um cenário de mercado relevante ampliado. Neste sentido, a premissa deste capítulo é fundamentalmente prejudicada pelo fato de que a concorrência pelo transbordo é limitada a apenas 27% da movimentação que atualmente ocorre em Santos, sem perspectivas concretas de ampliação desse percentual. Conforme indicado pelo próprio estudo, nos últimos 5 anos não houve alteração do percentual do transbordo de Santos, independentemente das empresas atuantes nos terminais, o que demonstra que essa atividade não poderia ser incluída como um mercado à parte, capaz de ampliar a região de influência de um terminal portuário. Essa competição se dá por cargas residuais que sequer são definidas por escolha do cliente. Cumpre também destacar a quais grupos econômicos os terminais considerados no mercado relevante ampliado pertencem. Dos cinco portos citados fora do Porto de Santos, apenas dois deles são independentes (Sepetiba Tecon que é controlado pela CSN e o TCP Paranaguá, controlado por um grupo chinês). Os outros três terminais são controlados por grandes grupos atuantes no mercado brasileiro. No caso do Porto de Itapoá, a Aliança (Maersk) é controladora do empreendimento. O Portonave (SC) pertence ao grupo TIL (MSC). Por fim, o APM Terminals Itajaí é controlado pela APM Terminals, controlada pela MSC e uma das acionistas da Joint Venture da BTP (porto de Santos). Assim, mesmo que fosse considerado um mercado ampliado, a maioria dos players já pertence a um grupo econômico relevante que envolve, senão armadores, controladores de outros portos, algo que sequer foi mencionado na análise concorrencial. De qualquer maneira, mesmo os cenários pouco conservadores elaborados no estudo não afastam as conclusões sobre elevada concentração de mercado pós-outorga. Isso é particularmente relevante no caso de os incumbentes Santos Brasil ou BTP (ou quaisquer dos grupos econômicos que o controlem) vencerem a licitação, especialmente diante da integração vertical entre os serviços de transporte marítimo e movimentação portuária de contêineres e da elevada participação detida pelos mesmos grupos econômicos em ambos os mercados.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
256	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Este entendimento vai frontalmente contra o posicionamento do TCU e SG-CADE em casos similares de licitação, no qual o simples poder de mercado foi determinante para a inelegibilidade do incumbente. No Acórdão 2287/2020, o TCU manteve restrição de participação da empresa Suzano S.A. devido à alta participação de mercado resultante da Operação. A empresa detinha 70% do Complexo Portuário de Santos nos terminais de celulose. A ANTAQ adotou as mesmas medidas em relação à limitação de players cuja participação de mercado possam representar risco à concorrência (cf. Leilão nº 02/2020, o qual foi confirmado por Nota Técnica do CADE nº 20/2020). Ademais, referida pretensão do Guia que embasa o Edital foi rechaçada à luz da prática do CADE nesse setor. Com efeito, segundo o Voto da Conselheira do CADE, Dra. Paula Farani (v. Consulta CADE n.º 08700.006520/2021-83), cujas razões de decidir foram ratificadas pelo Voto Vencedor: Ao examinar a jurisprudência do CADE, por sua vez, observa-se um padrão constante na adoção do parâmetro de presunção de poder de mercado. Ancorados no critério estabelecido pela Lei 12.529/2011, os atos de concentração julgados desde 2012 empregaram os limiares de 20% ou de 20% a 30% como critério para presunção de poder de mercado. Em análise qualitativa desses casos, nota-se que não há definição de parâmetro de presunção de poder de mercado, porque a maioria dos casos não resulta em sobreposição horizontal ou resulta em sobreposição considerada mínima, sendo desnecessário, portanto, prosseguir com a análise concorrencial. Não se verifica, portanto, nenhum caso em que o parâmetro de presunção tenha sido superior a 30%, sendo adequado concluir que a referência técnica empregada por este Conselho na presunção estrutural de poder de mercado se ancora na legislação concorrencial e, em sua prática judicante, não excede o valor de 30% nos mercados de serviços portuários. (Voto da Cons. Relatora Paula Farani, confirmado pelo Voto Vencedor do Cons. Sérgio Ravagnani, in Consulta CADE n.º 08700.006520/2021-83).</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
257	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Destaca-se primeiramente que um dos itens considerados mais relevantes no Guia AIC-TP sobre integrações verticais não foi sequer mencionado no estudo de mercado: o histórico de conduta das empresas. Neste sentido, mencione-se a empresa Hoegh Autoliners Holdings AS, que tem a MSC como uma de suas acionistas, e uma pessoa física pela prática de cartel internacional, com efeitos no Brasil, no mercado de transporte marítimo de automóveis â€” realizado por navios roll-on/roll-off (ro-ro). As multas aplicadas somam R\$ 26,4 milhões (PA nº 08700.001094/2016-24, julgado em março de 2022). Por mais que o Guia AIC-TP não tenha abrangido todas as questões necessárias sobre integrações verticais esse foi um dos temas que não poderiam ter sido ignorados frente à recente condenação de subsidiária da MSC. Ainda, uma deficiência central encontrada no Estudo é que este ignora importantes efeitos relacionados às integrações verticais que Maersk e MSC detêm nos mercados de transporte marítimo e de movimentação de cargas em Santos. Neste contexto, a premissa fundamental do Estudo é que haveria um suposto aumento de demanda de armadores que não seria suficientemente atendido por qualquer incumbente que eventualmente vença o certame do STS10, de modo que sempre haveria uma demanda a ser atendida pelos demais terminais que tenham capacidade disponível. Portanto, no cenário em que Maersk ou MSC ganhem a outorga do STS10, a capacidade destas últimas em conjunto com a atualmente existente na BTP não seria elevada o suficiente para absorver toda a demanda de armadores no mercado. Contudo, o Estudo ignora questões fundamentais a respeito da dinâmica de atuação e rivalidade de terminais. A uma, ainda que terminais independentes possam manter algum nível de serviço decorrente do excesso de ocupação nos terminais verticalizados da 2M, eles não estarão em condições de competitividade e viabilidade no médio e longo prazo. Em razão da necessidade de escala mínima viável para operação de terminais e diluição de custos fixos, há um patamar ótimo de atuação dos terminais, a partir do qual sua operação torna-se mais eficiente, habilitando-o a movimentar mais cargas de modo mais atrativo. Assim, ao direcionar suas embarcações à BTP, a 2M contribui para ganhos operacionais de seu terminal e, indiretamente, impinge desvantagens competitivas artificiais aos demais terminais. A duas, em um cenário no qual existem elevados incentivos para que Maersk e MSC atraiam seus navios na BTP, tal comportamento tende a se concentrar sobretudo nas cargas de navios de longo curso, uma vez que estas geram mais receita para o terminal. Como a capacidade da BTP é limitada, a Maersk e a MSC, ao privilegiarem a BTP para receber seus os navios de longo curso, deixam para os demais terminais, predominantemente, os navios de cabotagem, que geram menores receitas. Fica evidenciada, dessa forma, a conduta de discriminação de tais armadores em favor de seu terminal verticalizado. Não por outro motivo, tal conduta será ainda mais reforçada em caso de aumento da capacidade da BTP ou de um novo terminal verticalizado à Maersk ou à MSC, pois atracarão nesses terminais ainda mais navios Maersk/MSC (e as cargas arrastadas oriundas, por exemplo, de Vessel Sharing Agreements - VSAs - liderados por Maersk ou MSC). Com isso, o arranjo Maersk/MSC/BTP aumentará ainda mais sua dominância no Porto de Santos. Ocorre que, no mercado de movimentação de contêineres no Porto de Santos, a BTP já tem uma participação superior a 40% e Maersk e MSC somadas, entre 50% e 60%, no transporte de contêineres com origem ou destino no referido Complexo Portuário. Dada a relação vertical entre as empresas, os respectivos market shares e a conduta de self-preferencing, tem-se que eventual aquisição do STS10 pela Maersk, MSC e/ou BTP fará com que a demanda residual para os outros terminais caia significativamente, enfraquecendo-os e comprometendo sua capacidade de rivalizar. Por fim, essa dinâmica de incremento de poder de mercado da BTP também é transferida aos armadores: com efeito, armadores independentes começam sofrer pressões para deixar de atuar em Santos, pois a operação em um terminal não verticalizado é mais custosa, ao passo que a Operação na BTP é dificultada pela demanda da 2M.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>

258	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	As participações nos cenários em que há a aquisição do STS10 por armador geram relevantes concentrações de mercado como o caso em que o armador seja do grupo econômico da BTP, gerando concentração na casa dos 54%. Esse valor é mais do que suficiente para comprovar o poder de mercado desse player no cenário pós-operação. Novamente, em cenários nos quais a participação atinge no mínimo 30%, deveria haver preocupação concorrencial em relação ao poder de mercado criado pela integração vertical entre armadores e terminal portuário. O estudo, no entanto, incorretamente desconsidera essas questões como problemáticas sob a premissa de que não haveria preocupações horizontais. Contudo, como já visto acima, embora o estudo indique que a Maersk detenha participação inferior a 30% do mercado de armadores, MSC e BTP conjuntamente atuam com mais de 40% da carga containerizada do Porto de Santos. Tal participação deve ser considerada em conjunto, pois as empresas mencionadas atuam na prática como um mesmo grupo econômico - seja porque tais empresas atuam de forma coordenada por meio de alianças e VSAs, seja porque detêm conjuntamente o controle sobre a BTP. Isto as torna capazes de, se vencedoras da licitação, ampliar seu poder de mercado ao exercer condições abusivas sobre terminais diretamente concorrentes à BTP. Por fim, cumpre observar que uma das premissas adotadas pelo Estudo do Edital sobre os impactos verticais da outorga do STS10 à Maersk (seção 5.3.2) é fundamentalmente equivocada e viola a boa prática antitruste conduzida pelo CADE. Ao avaliar as participações de mercado por grupos econômicos, e considerando que a BTP é uma joint-venture dos grupos econômicos dos armadores Maersk e MSC na proporção 50-50%, o Estudo do MINFRA convencionou que a capacidade dinâmica de cada sócio seria proporcional à participação acionária correspondente a 50% para cada. Ocorre que tal convenção não possui qualquer respaldo na Lei 12.529/11, e tampouco na jurisprudência e policy do CADE, particularmente no que tange ao seu Guia de Análise de Atos de Concentração Horizontal. Na realidade, o art. 4º, §1º da Resolução CADE Nº 2/2012 (que disciplina a notificação de atos de concentração ao CADE) considera como grupo econômico as empresas que estejam sob controle comum, interno ou externo e nas quais qualquer dessas empresas seja titular, direta ou indiretamente, de pelo menos 20% (vinte por cento) do capital social ou votante. Disto decorre que a BTP, por pertencer simultaneamente ao grupo econômico da Maersk e MSC, não pode ter sua capacidade dinâmica simplesmente rateada à participação acionária correspondente, mas sim ter a sua capacidade integralmente considerada para cada uma dessas duas controladoras. Isto se torna ainda mais premente pelo fato de que, justamente pela aliança e VSA que Maersk e MSC mantêm entre si, a capacidade da BTP pode ser plenamente ocupada por qualquer desses dois armadores. Desta forma, as análises conduzidas pelo estudo partem de uma premissa fundamentalmente distorcida sobre as capacidades de movimentação do BTP e que subestima as reais condições de exercício de posição dominante por parte da MSC/BTP ou Maersk/BTP.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
259	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Conforme já apresentado, no que tange especificamente à Maersk e MSC, o próprio estudo reconhece que a BTP se tornou líder de mercado devido justamente à verticalização que detém com esses dois armadores. E, apesar de reconhecer essa posição dominante e comprovadamente definir a alta participação de mercado decorrente dessa integração, mesmo assim o estudo conclui que não haveria infração concorrencial decorrente desse cenário. A falta de capacidade instalada seria a justificativa para a impossibilidade de praticar práticas anticompetitivas. Contudo, sabendo que BTP e os dois armadores são do mesmo grupo econômico, as chances de haver qualquer troca de informações sensíveis, discriminação de armadores, fechamento de mercado, uniformização de preços é muito elevado. Principalmente quando considerada a recente condenação de empresa subsidiária da MSC empresa (v. condenação da Hoegh Autoliners Holdings AS, que tem a MSC como uma de suas acionistas, por prática de cartel internacional, com efeitos no Brasil, no mercado de transporte marítimo de automóveis, PA nº 08700.001094/2016-24, julgado em março de 2022).	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
260	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	O estudo concorrencial que embasa o Edital oculta as informações que permitiriam avaliar se há incentivos para que a BTP+STS10 absorva o máximo de cargas dos armadores sócios da 2M, impossibilitando a devida análise crítica das conclusões tecidas nesta seção. De qualquer forma, o estudo conclui que a movimentação da BTP seria insuficiente para atender 100% da demanda dos armadores verticalmente integrados. Contudo, tal insuficiência é irrelevante para se avaliar a capacidade de fechamento de mercado, pois, como já detalhado acima, basta que a BTP artificialmente concentre a maior parte da movimentação de contêineres para que todos os demais terminais na região tenham a sua escala mínima viável irreparavelmente comprometida. Aqui, chama a atenção o fato de que as capacidades dinâmicas apresentadas no estudo são geralmente descritas como em trajetória de redução ou manutenção ao longo dos anos, de modo a corroborar que a demanda dos armadores (no caso, de Maersk e MSC) tende a ser cada vez mais reprimida em função de suposta restrição de capacidade total. Ora, sendo verdade que tais empresas crescerão em tal ritmo, o estudo volta a admitir que a dominância delas será ainda maior do que a atual e em tempo relativamente curto. Isto significa que a eventual concessão de um segundo terminal em Santos (na figura do STS10) possibilitar-lhes-ia mais um veículo para assegurar o processo de dominação. Ainda, o Estudo parte das equivocadas premissas de que (i) armadores participantes de um VSA escolhem conjuntamente os terminais de paradas de seus navios; e (ii) há incentivos resultantes de VSAs para que os armadores verticalmente integrados não tornem seus terminais portuários como de uso exclusivo de suas cargas. A uma, há evidências inequívocas de que a seleção de terminais entre armadores de um VSA não ocorre de forma desinteressada quando um dos armadores detém interesses em determinado terminal. Isso decorre de tradicionais cláusulas contratuais inseridas no âmbito de VSAs. A duas, não é verdade que VSAs criam incentivos à diversificação de armadores em determinado terminal verticalizado no Brasil. Com efeito, dada a dominância da MSC e Maersk no Porto de Santos (responsáveis por cerca de 60% de toda a carga por lá movimentada), bem como a participação de mercado do BTP, as condições de concorrência no mercado de terminais já sofrem distorções artificiais de mercado como resultado de condições degradadas de competição. Em outras palavras, os incentivos ao fechamento de mercado em Santos são inequívocos e observáveis a olho nu, caminhando no sentido oposto àquele defendido pelo Estudo que embasa o Edital. Não por acaso, o CADE recentemente instaurou investigação sobre tal temática justamente para o Porto de Santos (cf. procedimento investigatório recém instaurado pelo CADE em face da MSC e Maersk no Porto de Santos nº 08700.003945/2020-50). Apontamento semelhante foi feito pela SEAE/MF na presente CP, ao afirmar que ""a integração vertical entre armadores e terminais deve ser considerada com cautela e VSAs não devem ser encarados como mecanismo que potencializa a competição e evita problemas concorrenciais verticais, mas o oposto (item 84).""	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
261	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	De partida, válido ressaltar que o Guia AIC-TP, e consequentemente o Estudo em questão, analisa as integrações verticais no mercado de serviços portuários apenas considerando possíveis fechamentos de mercado, sem incluir outras teorias de dano à concorrência que podem ocorrer com o estabelecimento de integrações verticais entre empresas atuantes no setor (em particular no caso de integração entre armador e terminais portuários). Conforme explorado pelo Voto da Conselheira Paula Farani na Consulta da ICTSI sobre o Guia, a jurisprudência do CADE cita outras preocupações concorrenciais em análises do tipo, as quais podem ser ranqueadas da seguinte forma: 67% dos casos trataram de fechamento de mercado; 25% trataram de fechamento de mercado e possível discriminação de concorrentes; e 8% trataram e fechamento de mercado, discriminação de concorrentes, acesso a informações concorrencialmente sensíveis e venda casada. Assim, concluiu-se que: Nos julgados angariados, como a maioria não despertava preocupações concorrenciais, a análise findava adstrita apenas ao risco de fechamento de mercado. Isso não significa, contudo, que a análise concorrencial não deverá cobrir outros riscos derivados da integração vertical que venham a ser identificados em casos mais complexos e graves. Portanto, compreende-se que a análise exclusiva da possibilidade de foreclosure em análise de integrações verticais nos mercados de serviços portuários é insuficiente, de acordo com o entendimento deste Conselho, expresso tanto em sua jurisprudência quanto no Caderno do CADE sobre o setor. (Voto da Conselheira Relatora Paula Farani, confirmado pelo Voto Vencedor do Conselheiro Sérgio Ravagnani) Da mesma maneira, avaliou o Parecer da SEAE/MF: ""Já no caso do procedimento para verificação de problemas concorrenciais de integração vertical, a análise se atém apenas à possibilidade de fechamento de mercado sem analisar outras possibilidades como estratégias de discriminação, acesso a informações de competidores e venda casada. Ressalte-se que, como apontado na análise concorrencial realizada pela EPL, hoje existe investigação em curso no CADE exatamente acerca de possíveis estratégias de discriminação pelo terminal incumbente no Porto de Santos verticalmente integrados com o segmento de armadores. A existência de tal investigação, no mínimo, ressalta a importância de tal análise vertical multifacetada (item 74)."" Ademais, o Estudo chegou a discutir a aprovação do CADE, em 2017, do AC entre Maersk e MSC (AC nº 08700.002350/2017-81), alegando-se que não haveria risco de fechamento de mercado devido à suposta existência de capacidade ociosa dos terminais concorrentes da BTP com valor superior ao volume de carga movimentada de outros armadores que não a Maersk e MSC. Contudo, é inconcebível que a análise do CADE, realizada para um cenário de mercado de 2016, seja a base para conclusões sobre riscos de fechamento de mercado em 2022. O estudo foi incapaz de explorar este racional em um cenário de outorga à BTP, que é integrado à MSC e Maersk e teria todos os incentivos para que a Aliança 2M sempre escolha a BTP para absorver suas cargas, levando em conta o atual cenário de inexistência de capacidade ociosa pela BTP. Terminais independentes não teriam demanda suficiente de cargas de armadores não-sócios, de modo que sua capacidade de absorção levaria a uma ocupação muito baixa. Sobre tal temática, o Estudo ainda parte das equivocadas premissas de que (i) armadores participantes de um VSA escolhem conjuntamente os terminais de paradas de seus navios; e (ii) há incentivos resultantes de VSAs para que os armadores verticalmente integrados não tornem seus terminais portuários como de uso exclusivo de suas cargas. Em primeiro lugar, há, evidências inequívocas de que a seleção de terminais entre armadores de um VSA não ocorre de forma isenta quando um dos armadores detém interesses em determinado terminal. Em segundo, dada a dominância da MSC e Maersk no Porto de Santos (responsáveis por cerca de 60% de toda a carga por lá movimentada), bem como a participação de mercado do BTP, as condições de concorrência no mercado de terminais já sofrem distorções artificiais de mercado. Em outras palavras, os incentivos ao fechamento de mercado em Santos são inequívocos e observáveis a olho nu. Por fim, de fato as cargas de transbordo não podem ser consideradas como um componente de contestação do poder de mercado do eventual adquirente do STS10. Além disso, a vigor - por hipótese - o entendimento do parecer que os demais terminais, quando menos, terão sua operação restrita a cargas transbordadas, restará evidente a consolidação do abuso de posição dominante por MSC, Maersk e BTP. Isso porque aos rivais do STS10 serão franqueados apenas cargas de menor valor agregado, as quais, no curto prazo, inviabilizarão as atividades dos demais terminais de Santos e consolidarão o monopólio do mercado das mãos dos ditos armadores.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.

262	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>O próprio estudo concluiu que deveria haver uma vedação de participação das armadoras Maersk e MSC reunidos em consórcio. Contudo, segundo o Edital, não haveria impeditivo para a participação delas individualmente. Tal entendimento não soluciona em nada os problemas concorrenciais decorrentes do vencimento de qualquer uma das duas empresas citadas, pois, por pertencerem ao mesmo grupo e já atuarem de forma conjunta, inclusive no Porto de Santos, o fechamento de mercado é certo se qualquer delas ganhar a licitação. A minuta de edital chegou a prever a impossibilidade do consórcio entre as empresas Maersk e MSC apenas enquanto houver outro proponente que apresente proposta válida. Contudo, se considerados os cenários descritos no estudo de mercado, não restam muitos outros proponentes, apenas cinco: DP World; CSN (opera o Sepetiba Tecon), CM Ports (opera TCP Paranaguá), Santos Brasil e Ecorodovias. Sendo que se considerado apenas os grupos atuantes no Porto de Santos, esse número cai para três, ou se consideradas empresas que não atuam em Santos, tal número cai para dois. Vê-se, assim, que a plausibilidade de vencimento pela MSC ou Maersk são relevantes, seja pela falta de novas opções, seja pela possibilidade de apresentação de melhores ofertas devido ao seu poder de mercado atual e a expectativa de ganhos supra competitivos futuros na exploração do terminal. Ainda, o edital torna possível a participação da BTP como licitante caso não haja outra opção válida no certame. Em último caso, podemos nos deparar com a seguinte situação: MSC, Maersk e BTP concorrendo individualmente entre si pelo terminal, pois nenhuma das outras empresas apresentou proposta válida, o que seria praticamente um consórcio entre as três companhias. Isso porque, independentemente do vencedor formal, a atuação conjunta e a integração em mesmo grupo econômico levará a um fechamento de mercado e discriminação de concorrentes suficiente para não apenas eliminar a possibilidade de novos entrantes mas para criar dificuldades suficientes para que empresas atuantes no setor não tenham acesso robusto à infraestrutura. Como exemplo cita-se o edital de arrendamento do terminal portuário STS-13A, que restringiu a participação de empresas e/ou grupos econômicos com determinado share para evitar que o resultado da licitação causasse ainda mais concentração no porto de graneis líquidos. No caso do STS-13A, o vencedor foi aquele que apresentou a segunda melhor proposta, pois o player com proposta mais agressiva detinha participação de mercado superior à estipulada pelo edital. Situação semelhante ocorreu na licitação dos terminais STS-14 e STS-14A. Diante desse quadro, é preciso relembrar que uma licitação de um ativo extremamente relevante para a infraestrutura e desenvolvimento do Brasil não pode se guiar por objetivos de curto prazo, com fins meramente arrecadatórios. O princípio norteador deve ser o do ganho de competitividade nacional no médio e longo prazo, prezando pelo aumento da competição e eficiência a todos os setores da economia que dependem de importações e exportações de cargas containerizadas. Do ponto de vista da coletividade e interesse público, os ganhos por competitividade no médio-longo prazo superam eventuais vantagens arrecadatórias imediatas. Esse foi o caso relatado anteriormente do terminal STS-13<sup>a</sup>. Essa visão míope acerca da licitação do STS10 pode resultar em vitória da Maersk/APMT, MSC/TIL e/ou BTP, seja por atuação conjunta ou independente, até porque somente tais empresas possuem a perspectiva de lucros monopolistas (i.e. não revertidos em eficiências ao mercado e à sociedade), o que, na prática, permite-lhes a oferta de lances com ágio muito substancial e superior a qualquer outro. Nesse cenário, ao contrário do que se espera, a competição e rivalidade em Santos irá se deteriorar, olvidando-se que a licitação do STS10 não é um fim em si mesmo, mas um meio para promoção de desenvolvimento econômico e competitividade do Brasil e seus mais diferentes setores econômicos ligados ao comércio internacional. E para que não restem dúvidas acerca dos elevados riscos envolvendo o atual desenho deste Edital, veja-se o posicionamento contundente da SEAE/MF sobre o tema: "não vale a pena correr riscos concorrenciais, mesmo moderados, após a licitação, com o objetivo de elevar a concorrência durante o leilão do STS 10. Conforme se argumentou na subseção 2.3.1, que discutiui a Guia AIC-TP, o posicionamento da SEAE é que em qualquer Contrato de Arrendamento Portuário em portos públicos existe forte assimetria entre os efeitos negativos entre menor concorrência após a licitação e menor concorrência durante o leilão, com efeitos dos primeiros sendo muitos mais danosos para os usuários e a economia que os segundos. (item 87)"".</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
263	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Anexo 1. I. Introdução. O GUIA AIC-TP, diferentemente do quanto alegado em sua introdução, não se mostra em consonância com a Lei Concorrencial (Lei n.º 12.529/11). Mais do que qualquer outro, o próprio CADE, responsável originário pela aplicação da Lei n.º 12.529/11, ao apreciá-lo no âmbito da Consulta n.º 08700.006520/2021-83, declarou que as interpretações sobre aspectos concorrenciais apresentadas no Guia AIC-TP não se coadunam com a Lei 12.529/2011, tampouco com a jurisprudência da Autoridade Concorrencial. As questões avaliadas pelo CADE contemplaram as proposições do Guia sobre: (i) definição de mercado relevante sob a ótica do produto (par. 118 a 133 da decisão do CADE); (ii) definição de mercado relevante sob a ótica geográfica (par. 134 a 143 da decisão do CADE); (iii) forma de análise e avaliação de poder de mercado (par. 144 a 163 da decisão do CADE); e (iv) forma de análise e avaliação de integrações verticais (par. 164 a 171 da decisão do CADE). Quanto à definição do mercado relevante do produto, o CADE declarou que proposta trazida pelo Guia se mostra imprecisa e pouco rigorosa, eis que descolada do entendimento da Autarquia concorrencial. Em sua decisão, demonstrou o CADE que não possui uma posição uniforme quanto à segmentação ou agrupamento das atividades de movimentação e armazenamento de contêineres em um mesmo mercado, tornando indispensável uma análise que seja a priori conservadora, para todo e qualquer caso que afete a estrutura concorrencial desse setor. Quanto à definição do mercado relevante geográfico, o CADE indicou que a análise utilizada pelo Guia não é a mais adequada do ponto de vista concorrencial. Com efeito, para o CADE, partindo de inúmeras evidências empíricas, incluindo extensos testes de mercado junto a clientes, concorrentes e consumidores de serviços prestados por terminais portuários, a concorrência entre terminais se dá predominantemente em um espectro intraporto, visão que foi adotada em 75% dos precedentes julgados pelo CADE. A definição de mercado com escopo interportos é excepcional e sempre restrita à concorrência entre terminais situados em um mesmo Estado ou regiões fronteiriças. Quanto à forma de avaliação de poder de mercado: o CADE avaliou que a abordagem trazida pelo Guia AIC-TP não está alinhada com a legislação concorrencial ou com a sua jurisprudência, notadamente quando sugere o abandono do parâmetro legal de 20% de share (art. 36 da Lei 12.529/2011) para constatação de poder de mercado. O CADE não possui tal entendimento e reitera tal critério como parâmetro decisório de análise. Quanto à forma de avaliação de integrações verticais: o CADE criticou a visão minimalista do Guia AIC-TP. Sinalizou que os eixos de análise sobre possível integração vertical vão muito além da busca da existência de eventual fechamento de mercado, abrangendo práticas como discriminação, venda casada, acesso a dados de terceiros etc. Essas questões serão mais bem detalhadas nas seções a seguir.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
264	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Anexo 1. IV.2.1. Definição do MR - dimensão produto. Conforme demonstrado na Consulta nº 08700.006520/2021-83 ao CADE, não há padronização na jurisprudência do CADE quanta à segregação ou não das atividades de movimentação e armazenamento de contêineres na definição do mercado relevante do produto, diferentemente da proposta do Guia, que determina a inexistência de tal segregação como regra. De acordo com o Voto da Conselheira Relatora Paula Farani, confirmado pelo Voto Vencedor do Conselheiro Sérgio Ravagnani na referida Consulta, Nos casos em que tal segmentação não foi realizada, nota-se que a definição da dimensão produto foi balizada unicamente pelo perfil da carga operada, sem haver maiores investigações a respeito da necessidade de decompor os serviços de movimentação e armazenagem em mercados distintos. Ademais, em três desses casos não havia sobreposição horizontal entre as atividades portuárias, o que pode explicar a opção por não se aprofundar na delimitação do mercado relevante do produto. Nos casos em que a segmentação foi realizada, nota-se que os dois serviços são considerados como atividades distintas, sendo realizadas por agentes distintos e para clientes distintos, o que muitas vezes implica em redução da pressão competitiva gerada entre os agentes que prestam unicamente uma das atividades, o que, por sua vez, enseja a segmentação do mercado, a fim de melhor captar a dinâmica concorrencial. (...) É importante ponderar, portanto, sobre as recomendações tecidas pelo Guia H, que indicam alguns dos fatores a serem examinados na avaliação da dimensão do produto, como o perfil dos clientes, a natureza e características dos produtos ou serviços, a importância dos preços e da qualidade, entre outros. Todos esses fatores devem instruir a delimitação do mercado relevante do produto, o que pode vir a desafiar o estabelecimento de uma definição estanque do mercado. Assim, caso o Guia AIC-TP tenha o intuito de aliar a aplicação dos conceitos do controle de estruturas aos normativos do SBDC, é necessário levar em conta os achados da jurisprudência recente deste Conselho, bem como das melhores práticas recomendadas em seus guias.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
265	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Anexo 1. IV.2.2.1. Aspectos de funcionamento do mercado necessários para o debate de MR geográfico de terminais portuários - Conceito de hinterlândia. Em primeiro lugar, trata-se de abordagem jamais utilizada pelo CADE para a definição de mercado relevante geográfico, caracterizando evidente inovação por parte do Guia. Ademais, por mais que o conceito esteja presente no regulamento da ANTAQ, para fins concorrenciais ele não se mostra como um método válido de definição de mercado relevante geográfico, dado que se presta a avaliar objeto distinto daquele que é tradicionalmente necessário à análise concorrencial, qual seja, a identificação do menor grupo de produtos e a menor área geográfica necessários para que um suposto monopolista esteja em condições de impor um 'pequeno porém significativo e não transitório' aumento de preços . Isto é, o conceito de hinterlândia ( região servida por meios ou vias de transporte terrestres, fluviais ou lacustres para onde se destinam os fluxos de cargas decorrentes das operações de descarga de navios e embarcações ) é necessariamente mais abrangente do que o mercado que está realmente em análise, qual seja o de serviços de armazenagem e movimentação portuária.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
266	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Anexo 1. IV.2.2.2. Aspectos de funcionamento do mercado necessários para o debate de MR geográfico de terminais portuários - Transbordo. O Guia parte de uma menção meramente hipotética e de apenas um parágrafo, encontrada em documento da OCDE ( Policy Roundtables - Competition in Ports and Services , 2011, p. 10) com vistas a justificar a adoção de suposta metodologia de competição por transbordo de cargas, de modo a ampliar o MR geográfico que atenderia uma determinada hinterlândia. Contudo, o Guia não realiza qualquer aprofundamento material sobre o setor portuário brasileiro, baseado em elementos factuais ou econômicos, que apontem a aplicabilidade deste conceito no Brasil. Muito pelo contrário, o que se verifica é que, apesar de o Brasil possuir terminais portuários capazes de receber embarcações maiores ou menores a depender da sua capacidade, os serviços portuários prestados não se distinguem, em sua natureza, em função da atividade de transbordo ou de armadores. Com efeito, há que se observar que a possibilidade de transbordo deriva de uma organização logística que não diferencia a prestação de serviços pelos terminais portuários - ou seja, possuindo capacidade operacional, qualquer terminal portuário pode atender a armadores de longo curso ou de cabotagem/feeder. Na verdade, por um lado há outros fatores contextuais de mercado (e.g. região industrial; demanda de clientes; conectividade com outros hubs logísticos; capacidade de armazenamento portuário) que definem a escolha de um ou outro terminal por parte de armadores. Por outro lado, observa-se que, no Brasil, armadores realizam paradas em múltiplos terminais de diferentes portos ao longo de seus serviços de transporte, porém sem qualquer evidência de que tais paradas visam ao atendimento da mesma hinterlândia - o que inviabiliza ainda mais o argumento da imprescindibilidade da análise de transbordo para definição do mercado relevante geográfico. Neste sentido, o Guia não apresenta quaisquer indícios de que haja determinados portos que concentrem atividades de transbordo, e muito menos de portos que se especializem na concorrência pelo transbordo de cargas. Significa, portanto, que é meramente especulativa (e em princípio inexistente) a ideia de que há portos no Brasil que atendam significativamente a uma mesma hinterlândia por meio de atividades de transbordo. Desta forma, não se entende como válido o estabelecimento a priori do conceito de hub para fins de definição do mercado relevante, sem que haja o devido aprofundamento de acordo com as circunstâncias específicas do setor portuário brasileiro. Não por outro motivo, o CADE jamais considerou tal dinâmica para a sua definição de mercado relevante geográfico.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
267	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Anexo 1. IV.2.2.3. Aspectos de funcionamento do mercado necessários para o debate de MR geográfico de terminais portuários - Substitutibilidade da demanda (terminais portuários de contêineres). Nesse item, o Guia parece confundir os conceitos de porto e terminais portuários. Os portos são regiões que contém diversos terminais portuários operados por diferentes agentes de mercado. A jurisprudência do CADE é explícita no sentido de ser rara a situação de armadores mudarem de um porto para outro. As diferenciações de nível de serviço e custo logístico global, assim, são características relacionadas aos terminais portuários que concorrem entre si dentro de um mesmo porto. Todos os critérios elencados nesse trecho são, em realidade, referentes à atividade dos terminais e não dos portos, reforçando novamente que o mercado geográfico deve ser intraportuário.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>

268	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Anexo 1. IV.2.2.4. Teste do Monopolista Hipotético ( TMH ). O Guia também propõe a adoção do parâmetro de custo global da operação ao invés do parâmetro tradicional de custo logístico específico, sob a justificativa de que o preço do terminal seria apenas um dentre diversos fatores diretos e indiretos envolvendo o serviço de frete como um todo. De forma geral, isto significaria abandonar uma análise concorrencial conservadora dos preços praticados especificamente por diferentes terminais portuários, em favor de uma análise de custo mais ampla sob a perspectiva do planejamento total realizado pelo armador/embarcador que contrata o terminal. Entende-se que tal proposta destoa significativamente da jurisprudência do CADE, uma vez que passa a ignorar qualquer análise sobre o comportamento de preços praticados pelos concorrentes diretamente afetados pela licitação (i.e. terminais portuários), carecendo assim de qualquer fundamento concorrencial específico O Quadro 2 desse capítulo demonstra, com exemplos reais, as diversas variáveis que são avaliadas quando da escolha de um porto. Consequentemente, a partir do momento que um armador ou exportador decide pelo porto que tem mais vantagens no sentido macro, passa-se a uma segunda etapa de análise que envolve a concorrência entre terminais portuários. É nessa etapa que são avaliados itens como nível de serviço e custos logísticos, sendo no nível intraportuário que a competição entre agentes realmente acontece. Caso um dos terminais aumente o preço no Porto de Santos, por exemplo, a migração dos armadores/exportadores não será para o Porto de Salvador, mas sim para outro terminal portuário no mesmo Porto de Santos.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
269	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Anexo 1. IV.2.2.5. Avaliação da contestabilidade da região de influência. Conforme já contestado previamente quando da análise do termo hinterlândia, entende-se que a avaliação da contestabilidade da área de influência não deve ser utilizada como parâmetro para definição de mercado relevante geográfico. Os precedentes do CADE não utilizam esse método de análise a qual faz incluir na análise concorrencial elementos que são estranhos ao seu objeto (notadamente, a avaliação macro de regiões de escoamento logístico de determinado(s) porto(s)). Ademais, a comparação com a situação de captura de cargas da Áustria por outros países tampouco deve ser considerada como válida. Com efeito, nota-se que (i) a Áustria é, acima de tudo, um país desenvolvido, marcado por consolidada infraestrutura logística, e que não possui acesso ao mar diretamente; (ii) o deslocamento de cargas entre países na Europa é facilitado não apenas pela proximidade geográfica entre as nações, como também pela própria dinâmica de demanda no mercado comum europeu, onde múltiplos Estados-membros caracterizam importantes polos logísticos e a existência de hinterlândias é mais bem aceita; e (iii) o parâmetro de custo global ignora qualquer análise sobre o comportamento de preços praticados pelos concorrentes diretamente afetados pela licitação. Logo, o caso brasileiro é muito distinto: trata-se de país marcado por distâncias continentais entre diferentes estados, com polos de desenvolvimento econômico muito fragmentados, e carente em infraestrutura logística, sobretudo portuária e ferroviária. Por fim, a despeito de lançar sua proposta de adoção de áreas de influência como norteador dos processos licitatórios no setor de terminais portuários, importa observar que o Guia AIC-TP, ao final, não chega a sequer definir ou orientar como a aferição de tal região poderia ser concretamente calculada para o Brasil.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
270	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Anexo 1. IV.2.2.6. Conclusão sobre o método de definição do MR - dimensão geográfica. Considerando todos os argumentos apresentados para cada um dos métodos indicados pelo Guia AIC-TP, o CADE deixou muito claro na Consulta nº 08700.006520/2021 que sua jurisprudência do CADE define o mercado relevante geográfico na dimensão intraportuária na maioria dos casos (75% dos casos). Apenas em 15% dos casos houve segmentação de forma interportuária, mas sempre com abrangência estadual. Por fim, em 10% dos casos houve uma abordagem mista da autoridade, avaliando tanto o cenário intraporto como a interporto estadual. Nos termos da decisão da autoridade: Entende-se, portanto, que a delimitação de escopo geográfico mais amplo é possível, desde que fundamentada e atenta às circunstâncias do caso concreto, sendo incabível entender que o entendimento do CADE permitiria a presunção do mercado geográfico em perspectiva de competição interporto. Desse modo, verifica-se que a posição adotada pelo Guia AIC-TP vai de encontro ao entendimento do CADE, que não toma como regra a presunção de competição interporto - pelo contrário, a autoridade antitruste tem assumido postura conservadora e tomado como regra geral a delimitação geográfica do mercado relevante como o porto onde se localizam os agentes. (Voto da Conselheira Relatora Paula Farani, confirmado pelo Voto Vencedor do Conselheiro Sérgio Ravagnani) Logo, não há espaço para que se vislumbre uma definição de mercado geográfica que seja mais ampla que o próprio porto de Santos. Mesmo que o edital da presente licitação considerasse o mercado como interportuário, a extensão máxima a ser considerada seriam portos em um mesmo estado ou cuja distância não seja significativa.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
271	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Anexo 1. IV.3. Possíveis sobreposições horizontais. O Guia AIC-TP basicamente defende a não-utilização da legislação concorrencial para definição de posição dominante, ou seja, para a realização do processo licitatório seria possível o abandono do parâmetro de 20% como definidor de poder de mercado. Para justificar tal posicionamento, o Guia faz menção a um precedente da Comissão Europeia que teria adotado tal abordagem. Ocorre que referido precedente sequer versa sobre o mercado de movimentação e armazenamento de cargas. Trata-se de operação envolvendo ligação de internet de nível superior ou universal e serviços de telecomunicação globais. Assim, de acordo com a análise da Conselheira Paula Azevedo do CADE sobre o Guia, não parece adequado, portanto, balizar o parâmetro de presunção de poder de mercado no setor de serviços portuários a partir de tal precedente. Ademais, referida pretensão do Guia foi rechaçada à luz da prática do CADE nesse setor. Com efeito, segundo o Voto da Conselheira-Relatora, cujas razões de decidir foram ratificadas pelo Voto Vencedor: Ao examinar a jurisprudência do CADE, por sua vez, observa-se um padrão constante na adoção do parâmetro de presunção de poder de mercado. Ancorados no critério estabelecido pela Lei 12.529/2011, os atos de concentração julgados desde 2012 empregaram os limiares de 20% ou de 20% a 30% como critério para presunção de poder de mercado. Em análise qualitativa desses casos, nota-se que não há definição de parâmetro de presunção de poder de mercado, porque a maioria dos casos não resulta em sobreposição horizontal ou resulta em sobreposição considerada mínima, sendo desnecessário, portanto, prosseguir com a análise concorrencial. Não se verifica, portanto, nenhum caso em que o parâmetro de presunção tenha sido superior a 30%, sendo adequado concluir que a referência técnica empregada por este Conselho na presunção estrutural de poder de mercado se ancora na legislação concorrencial e, em sua prática judicante, não excede o valor de 30% nos mercados de serviços portuários. (Voto da Conselheira Relatora Paula Farani, confirmado pelo Voto Vencedor do Conselheiro Sérgio Ravagnani) Já em relação à análise de rivalidade em sobreposições horizontais, o Guia reduz a avaliação a poucos critérios: (i) a concentração de mercado via Índice Herfindahl-Hirschman ( HHI ); (ii) a capacidade dinâmica dos terminais, incluindo ociosidade; e (iii) previsões de demanda para o horizonte de prazo de vigência de outorga. Em análise aos precedentes do CADE referentes a serviços portuários, a Conselheira Paula Farani elencou as seguintes considerações sobre as variáveis de análise: Não obstante, a análise quantitativa e qualitativa da jurisprudência, bem como a referência técnica disposta no Guia H permitem concluir que a avaliação de rivalidade não se restringe a um conjunto limitado e estanque de variáveis, havendo certos fatores que terão maior ou menor relevância a depender do caso concreto. Entende-se, com isso, que não há uma forma homogênea de se realizar a análise de rivalidade. Há fatores que são mais recorrentemente observados e, por conseguinte, podem ser tidos como os mais relevantes para a avaliação concorrencial. De outro lado, há fatores que não ocorrem nos casos, mas que podem se revelar importantes no caso concreto. Isso evidencia que não é recomendável, frente ao padrão jurisprudencial do CADE, cercar a análise de rivalidade em apenas alguns fatores, como o Guia AIC-TP parece sugerir, já que as circunstâncias específicas do caso podem demandar fatores adicionais e variados, ao passo em que casos mais simples podem dispensar o exame aprofundado de variáveis diversas. (Voto da Conselheira Relatora Paula Farani, confirmado pelo Voto Vencedor do Conselheiro Sérgio Ravagnani).	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
272	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Anexo 1. IV.4. Possíveis Integrações Verticais. O Guia AIC-TP analisa as integrações verticais no mercado de serviços portuários apenas considerando possíveis fechamentos de mercado, sem incluir outras teorias de dano à concorrência que podem ocorrer com o estabelecimento de integrações verticais entre empresas atuantes no setor (em particular no caso de integração entre armador e terminais portuários). Conforme explorado pelo Voto da Conselheira Paula Farani na Consulta da ICTSI sobre o Guia, a jurisprudência do CADE cita outras preocupações concorrenciais em análises do tipo, as quais podem ser ranqueadas da seguinte forma: 67% dos casos trataram de fechamento de mercado; 25% trataram de fechamento de mercado e possível discriminação de concorrentes; e 8% trataram e fechamento de mercado, discriminação de concorrentes, acesso a informações concorrencialmente sensíveis e venda casada. Assim, concluiu-se que: o que se observa, em uma abordagem qualitativa, é que o nível de complexidade dos casos e o grau de concentração muitas vezes determina a extensão e profundidade do exame concorrencial. Nos julgados angariados, como a maioria não despertava preocupações concorrenciais, a análise findava adstrita apenas ao risco de fechamento de mercado. Isso não significa, contudo, que a análise concorrencial não deverá cobrir outros riscos derivados da integração vertical que venham a ser identificados em casos mais complexos e graves. Portanto, compreende-se que a análise exclusiva da possibilidade de foreclosure em análise de integrações verticais nos mercados de serviços portuários é insuficiente, de acordo com o entendimento deste Conselho, expresso tanto em sua jurisprudência quanto no Caderno do CADE sobre o setor. (Voto da Conselheira Relatora Paula Farani, confirmado pelo Voto Vencedor do Conselheiro Sérgio Ravagnani)	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
273	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Anexo 2. 2. O Guia de Análise de Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários (Guia AIC-TP). Em relação à metodologia de análise do Guia AIC-TP, a Nota Técnica do DEE praticamente apresenta um resumo dos argumentos utilizados no Guia que, conforme indicado nos comentários a esse documento, não devem ser utilizados para embasar a redação de editais de licitação no mercado de serviços portuários. A Nota Técnica sugere uma análise ampliada do mercado devido à necessidade de avaliação do custo total do serviço prestado pelos clientes. Contudo, como demonstrado nos comentários ao Guia em si, a análise ampliada vai de encontro com a definição de mercado relevante usualmente adotada na jurisprudência do CADE. Em relação à definição de mercado relevante na dimensão produto, diferentemente do alegado pelo DEE e pelo Guia, a jurisprudência do CADE não define o mercado como armazenagem e movimentação de cargas como um mesmo segmento em todos os casos. Em realidade, a análise, conforme conclusão da Conselheira Paula Azevedo na Consulta apresentada pela ICTSI, de mercado relevante na dimensão produto se dá casuisticamente, isto é, não há padronização nos casos anteriores do CADE para determinar o mercado como único ou separado de armazenagem e movimentação. Consequentemente, o entendimento exarado pelo Guia e pelo DEE não estão em conformidade com a jurisprudência do CADE. Já no que tange à dimensão geográfica, em análise bastante sucinta, o próprio DEE admite que geralmente o CADE utiliza o teste do monopolista hipotético para definir a o mercado geográfico portuário e não a região de influência dos portos conforme indicado pelo Guia. Contudo, o DEE indicou que os outros métodos de análise podem ser utilizados como forma complementar para compor diferentes cenários de análise. Ora, para além do fato de que eventuais análises complementares de nenhuma maneira podem prevalecer sobre a necessária análise conservadora tradicionalmente promovida pelo CADE, vale notar que o DEE não tece qualquer crítica sobre a hipótese de concorrência interportos em nível interestadual, tal como colocado pelo Guia AIC-TP, tampouco sobre a proposta de custo global da operação em detrimento de custos logísticos específicos do terminal. No que tange à avaliação de poder de mercado, a Nota Técnica do DEE sugere a análise de outros critérios de análise para o dimensionamento de sobreposições horizontais, porém não se aprofunda o tema e apenas cita regulamentos do CADE. Não há, portanto, qualquer respaldo técnico ou específico sobre o setor portuário por parte do DEE que justifique a adoção, pelo Guia, de parâmetro de análise de sobreposições horizontais baseado em market share aquém da definição legal.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
274	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Anexo 2. 3.1. Integrações verticais. Apesar de todos os problemas com metodologia quando da análise de mercado relevante, o DEE optou por se aprofundar apenas no tocante às integrações verticais. Nesse sentido, o DEE apresentou um compilado de jurisprudência dentro do qual aprofundou-se em atos de concentração com imposição de restrições devido a questões verticais. Novamente sem qualquer juízo de valor sobre o tema, o DEE apenas relata os casos e concluiu que integrações verticais podem ter efeitos concorrenciais positivos e/ou negativos sobre o ambiente concorrencial e que seu efeito líquido deve ser avaliado caso a caso. Referida análise, por mais que assaz superficial, demonstra que a avaliação contida no Guia sobre integrações verticais é muito simplificada e merece aprofundamento, em especial para abarcar prejuízos decorrentes de integrações envolvendo um mercado, a montante (armadores), marcado pela existência de um oligopólio, e outro, a jusante (terminais), caracterizado por pouca mobilidade de ativos e concessões que possuem longuíssimos prazos de duração.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.

275	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Anexo 2. 3.2. Consórcios. Novamente, o DEE apenas citou a legislação concorrencial sobre consórcios e apresentou uma lista de aspectos positivos e negativos que poderiam decorrer da participação de consórcios em licitações públicas. Apresentou também um caso da jurisprudência sobre possíveis práticas anticompetitivas, mas em nenhum momento fez qualquer relação com o mercado de serviços portuários ou das previsões do Guia em si. Não há qualquer informação relevante para a elaboração do Guia e para a redação de editais, sendo mais um motivo pela desconsideração do documento para a validação de processos licitatórios.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
276	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Anexo 2. 4. Medidas mitigadoras de problemas concorrenciais decorrentes da outorga de terminais portuários. O DEE, nesse tópico, argumentou pela a dificuldade de definição de medidas restritivas na composição de certames públicos, porém não trouxe elementos relevantes à discussão ou que pudessem solucionar os problemas apresentados no Guia. O DEE citou o Guia de remédios antitruste - que não tem a mesma natureza do consórcio para participação em licitações públicas - e cartilha sobre condutas anticompetitivas em licitações - que foi o mais próximo de uma opinião concorrencial que se pode extrair do trecho. Quando considerada a cartilha sobre práticas para estímulo de concorrência em certames, o Guia AIC-TP não cumpre qualquer das premissas indicadas. A necessidade de definição de requisitos e especificações de forma clara e objetiva não é obtida por meio de uma análise de mercado que não leva em consideração os precedentes do CADE e métodos recorrentes para definição de mercado relevante - como foi o caso da definição de mercado na dimensão geográfica. Ainda, evitar o tratamento preferencial não parece ter sido seguido pelo próprio Guia, uma vez que este se baseou em estudos solicitados pela BTP, notadamente uma das empresas concorrentes no mercado de serviços portuários. Por fim, em que pesem as notórias condições restritivas verificadas no setor portuário brasileiro - a saber, elevada concentração de mercado a montante (armadores) e a jusante (terminais), forte poder coordenado catalisado por VSAs, e impossibilidade legal do exercício de controle concorrencial pelo CADE pós-licitação - o DEE apenas solicitou cautela em relação às regras de limitação de concorrentes que possam participar do certame, em benefício da mínima intervenção do estado quando da composição do edital. Trata-se de recomendação temerária, uma vez que, ao mesmo tempo, deve-se incentivar a entrada de novos players no mercado para evitar um aumento desproporcional de market share do ganhador do processo licitatório. A análise transparente e coerente com a realidade mercadológica é a responsável por sanar as dúvidas dessa dualidade, algo que o Guia e muito menos a Nota Técnica do DEE puderam solucionar.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
277	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Parte 1/5 - Sobre análise concorrencial RAZÕES DE JUSTIFICATIVA: Com base no exposto no Anexo I - Guia AIC-TP, parte da documentação colocada em Consulta Pública, destaca-se alguns argumentos, conforme a seguir: 1. DEFINIÇÃO DO MERCADO RELEVANTE NA DIMENSÃO GEOGRÁFICA Esta contribuição defende uma abordagem para a determinação do Mercado Relevante, utilizando-se as bases de dados públicas do Comex Stat, plataforma disponibilizada pelo Ministério da Economia, e o Anuário Estatístico Aquaviário disponibilizado pela ANTAQ. A base de dados existente, quando analisada, permite identificar claramente como se deu a competição por mercados de cargas containerizadas nos últimos anos. 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 containerizadas, 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 redirecionado para outras UFs após a sua nacionalização. 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 exibe 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. 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 Santos na movimentação de contêineres, é necessário definir quem compete por esta hinterlândia: Complexos Portuários (competição interportos); e Terminais Portuários (competição intraportos). Para tanto, avalia-se o fluxo de cargas containerizadas 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 (Anexo MND0935-ANEXO.F). Na sequência, determina-se a participação de cada terminal (competição intraporto), 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 Santos, diversos outros terminais de contêineres, como os do Complexo Portuário Itajaí/Navegantes, do Porto de Paranaguá, do Porto de Vitória, do Porto do Rio de Janeiro e o Porto de Suape. A partir daí, é possível calcular, em diversos cenários projetados de resultados do Certame para definição do Arrendatário do STS10, as potenciais concentrações máximas de mercado. Apresenta-se neste ponto, o MND0935-ANEXO.D, encaminhado por e-mail complementar a esta contribuição. O anexo MND0935-ANEXO.D traz os resultados das análises de mercado relevante e de concentração do mercado concorrencial (a ser discutido mais adiante nesta contribuição. 2. QUESTÕES DE CONCENTRAÇÃO VERTICAL Em complemento, para avaliação de questões relacionadas às 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 Arrendamento do STS10, 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 no MND0935-ANEXO.D.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.
278	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	Parte 2/5 - Sobre análise concorrencial. 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 (MND0935-ANEXO.E enviado por email). A seguir, trecho em que o autor exemplifica decisões sobre a concorrência na indústria de terminais de contêineres para o Caso de Roterdá, especificamente sobre a aquisição de um dos dois terminais da APMT pela HPH: A HPH é a operadora de terminal dominante em Roterdá, 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 da HPH de um terminal operado pela AMPT. Esta aquisição aumentou a participação de mercado da HPH em Roterdá para cerca de 60 a 70%. No entanto, a agência da concorrência argumentou que o mercado relevante é a faixa de ACM Hamburg - Le Havre e salientou que a concorrência entre os terminais em Roterdá 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 transportadores 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. Entre 2013 e 2020, o valor médio do box rate praticados pelos terminais de contêineres do Porto de Santos foi reduzido em 76,5% em dólar ou 67,3% em moeda nacional (atualizada pelo IGP-M). Neste mesmo período, houve aumento de eficiência traduzido na redução do tempo de espera de navios na barra de 21h em 2013 para 11,8h em 2020. Esse fenômeno ocorreu a partir da entrada de dois novos terminais no porto - BTP e DP World -, sendo que o primeiro é uma joint venture entre empresas do mesmo grupo econômico de duas das maiores empresas de transporte marítimo do mundo, APM Terminals (subsidiária e Terminal Investment Limited - TIL (subsidiária da MSC) . Isso mostra inequivocamente que a verticalização das atividades de transporte marítimo e operação portuária não cria nenhum tipo de monopólio ou poder de mercado que impacte o ambiente concorrencial. 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 e 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 com limitação de ampliação, que permita o atingimento de Escalas Mínimas de Eficiência (Minimum Efficient Scale - MÉS). Esse problema também tem afetado os terminais argentinos de operação de contêineres que têm perdido cada vez mais participação no mercado internacional.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.

279	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Parte 3/5 - Sobre análise concorrencial. Apresentam-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. 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. Ademais, tal decisão seria de caráter radical e que tem grande potencial de acarretar ineficiência operacional, com majoração de preços e custo-Brasil irreversíveis dado o prazo do arrendamento. 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, 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 o Anexo I - Guia AIC-TP 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 (OCDE - ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. OECD Peer Reviews of Competition Law and Policy: Brazil. 2019. Disponível em: <a href="https://www.oecd.org/daf/competition/oecd-peer-reviews-of-competition-law-and-policy-brazil-ENG-web.pdf">https://www.oecd.org/daf/competition/oecd-peer-reviews-of-competition-law-and-policy-brazil-ENG-web.pdf</a>. Acesso em: 25 jan. 2022.) 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, inclusive para o STS10, tenham utilizado como limiar de posição dominante o market share de 40%, conforme destacado na Nota Técnica da SNPTA/MINFRA, em OCDE (OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico. Policy Roundtables: Competition in Ports and Port Services. 2011. Disponível em: <a href="http://www.oecd.org/regreform/sectors/48837794.pdf">http://www.oecd.org/regreform/sectors/48837794.pdf</a>. Acesso em: 25 jan. 2022) , esta entidade sugere um market share de 50% para caracterizar um poder de mercado, em linha com os padrões adotados por entidades internacionais. Estes padrões internacionais são identificados pelo próprio CADE (CADE - CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA. Documento de Trabalho nº 01/2021: The Problematic Binary Approach to the Concept of Dominance. 2021. Disponível em: <a href="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">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</a>. Acesso em: 25 jan. 2022) 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 do anexo MND0935-ANEXO.D.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
280	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Parte 4/5 - Sobre análise concorrencial. 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 colocadas na documentação colocadas nesta Consulta Pública, que determinam 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 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 PNLPA 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 Santos, 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 STS10 em Processo de licitação para arrendamento. Sendo assim, é opção para os concorrentes atuantes em Portos Secos dentro do Mercado Relevante sob o ponto de vista geográfico, concorrerem no Leilão de Arrendamento. 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.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
281	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Parte 5/5 - Sobre análise concorrencial. 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, Cila Empório, ambos localizados em Salvador e Porto Seco de Coti a localizado em Vitória - ES. Consequentemente, no caso concreto em tela, não foram encontradas possibilidades de eliminação da concorrência no mercado relevante que justificassem a exclusão de qualquer competi dor 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 no MND0935-ANEXO.D. 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 perspectivas dos seus grupos econômicos. Sendo assim, faz-se as seguintes proposições: PROPOSIÇÃO: - Manter o item 12.1 da Minuta do Edital do Leilão, permitindo a ampla e irrestrita participação concorrencial no Leilão de Arrendamento do STS10; - 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 Arrendamento do STS10.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
282	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>O estudo desenvolvido pela EPL possui várias inconsistências que resultaram em imperfeições no edital, impedindo que o terminal BTP ou o consórcio formado por Maersk e MSC se sagrem vencedores do leilão no caso de não haver outra proposta válida. Todavia, o edital permite a vitória individual desses armadores, bem como de outras empresas de seus grupos, como APMT e TIL, o que na prática resultaria nos mesmos desequilíbrios concorrenciais. A ABTRA contratou consultoria especializada que fez uma análise detalhada dessa Seção B1 e identificou diversas falhas na análise concorrencial elaborada. O documento completo gerado por essa consultoria será anexado a essa consulta pública por intermédio do e-mail anexo_audiencia062022@antag.gov.br.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
283	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>O Guia AIC-TP, anexo à Seção B1, não reproduz as melhores práticas do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência preconizadas pela Lei 12.529/2011. Esse Guia também não foi objeto de análise de impacto regulatório, antes de sua publicação, contrariando a Lei 13.874/2019, de forma que não poderia ter sido usado como parâmetro para definir os impactos concorrenciais do edital de licitação do STS-10. Essa questão foi submetida pela ABTRA ao tribunal do CADE, que posteriormente redirecionou para manifestação do ME/SEAE. A ABTRA solicitou o adiamento da consulta pública até que houvesse manifestação da SEAE, que foi indeferido pela Antaq. A ABTRA anexará um parecer de consultoria especializada demonstrando as imperfeições do Guia AIC-TP, bem como os vícios que ele trouxe ao edital, por intermédio do e-mail anexo_audiencia062022@antag.gov.br.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>
284	Estudo STS10 - Seção B1 -Análise Concorrencial	STS10	Documento todo.	<p>Há uma inversão de ordem entre Santos Brasil e MSC entre a Tabela 15 e a Figura 24. Na tabela, Santos Brasil aparece com movimentação de 1,496 milhão de TEUs em 2020, detendo 23,1% do market share no MR ampliado, enquanto a MSC teria movimentado 1,121 milhão TEUs em 2020, respondendo por 17,3% do mercado. Na Figura 24, porém, Santos Brasil aparece com 17,3% e MSC com 23,1%. Além disso, o parágrafo de análise entre as Figuras 24 e 25 parece não refletir as informações apresentadas nos gráficos. Por exemplo: de acordo com a Figura 25, a Santos Brasil ocuparia a 3a posição quando analisada a participação de mercado dos grupos econômicos, e não a 2a posição, como mencionado no parágrafo. O mesmo ocorre com a CM Ports, que, pelo gráfico, detém a 2a maior participação dentre os grupo analisados, enquanto o parágrafo a enquadra na 4a posição.</p>	<p>A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-se que foi constituído um Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar o tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca do assunto.</p>

285	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Contribuição: A afirmação contida no item 3.3. de que a demanda micro é dívida por capacity share não é um conceito adequado para alocação destes volumes num terminal de containers no contexto do STS10 : (a) os armadores trabalham em joint service e operam em blocos, ou seja a divisão não é a mesma (b) caso exista verticalização, haverá também uma mudança de bloco de armadores, o que faz com que os volumes não sejam também divididos equanivamente. A Seção B1 - Estudos de Mercados - Análise concorrencial - demonstra claramente que esta tese não é válida, uma vez que as utilizações dos terminais deveria ser a mesma, e não são. Sugerimos que se faça uma reavaliação dos volumes no modelo.	Resp. Agradecemos a contribuição. Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, no âmbito do Programa de Arrendamento Portuário – PAP, desde 2003, considera a premissa de que no médio/longo prazo, haverá convergência entre o marketshare e o capacityshare. Ou seja, para estimar a participação de mercado para o terminal STS10 faz-se necessário projetar as capacidades de infraestrutura de armazenagem, berços de atracação e expedição do Complexo Portuário de Santos. Assim, busca-se identificar dentre os sistemas de armazenagem, aquaviário e de expedição/recepção aquele que apresenta a menor capacidade dinâmica de movimentação. No caso do terminal STS10, verifica-se que o sistema aquaviário para movimentação de cargas containerizadas no Complexo Portuário de Santos é caracterizado como fator limitante. Sendo, portanto, o sistema de aferição do modelo. Assim, foram consideradas as capacidades dinâmicas declaradas pelos terminais aquaviários que movimentam contêineres no Complexo Santista para estabelecer as participações de mercado de cada terminal. Contudo, as capacidades dos terminais existentes serão reavaliadas. Verifica-se também que o modelo de divisão de mercado adotada uma posição neutra, tendo em vista que não considera futuros arranjos comerciais para estimar as participações de mercado de cada grupo econômico, seja por meio de armadores ou/e por meio de terminais considerados bandeira branca em que não há participação de armadores.
286	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Contribuição: O item 3.4. demonstra que o estudo não contempla aumento de capacidade dos terminais de contêineres existentes (Santos Brasil, BTP e DP World) por conta de investimentos já anunciados e existentes - e nem o potencial de crescimento destes terminais ao longo dos anos, distanciando os números aceitos pela modelagem daqueles números utilizados pelo MINFRA/ANTAQ para a modelagem da desestatização do Porto de Santos. Nesse sentido, solicitamos que a ANTAQ forneça fundamentos para utilizar números de capacidades e curva de receita diferentes para esses dois estudos que estão em consulta pública nesse ano.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a divisão da demanda macro em estudos de terminais portuários considera apenas projetos com níveis de maturidade suficientes para serem considerados na análise concorrencial, no intuito de mitigar reservas de mercado. Contudo, as capacidades dos terminais existentes serão reavaliadas.Com relação as projeções de demanda de contêineres para o Complexo Portuário de Santos, informamos que o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (julho/2020) estima que a demanda para cargas containerizadas, no cenário tendencial, crescerá a uma taxa de 3% ao ano até 2040. Conforme informações do PDZ-Santos/2020, a consultoria Drewry (2019) estima que para os portos da América do Sul, o crescimento anual médio estimado é da ordem de 3,7%. Os estudos de planejamento portuária identificam uma correlação forte entre o Produto Interno Bruto - PIB e a movimentação de contêineres. Nesse sentido, observa-se que entre 2001 e 2021, a movimentação de contêineres no Porto de Santos cresceu a uma taxa efetiva anual de 7,43% a.a e a relação entre TEU e o PIB no mesmo período foi de 4,27 vezes, excluindo os anos de 2001 e 2009 que são pontos fora da curva. A empresa Santos Brasil em sua apresenta institucional referente a 1º trimestre de 2022, evidencia que o Complexo Portuário de Santos apresentou entre CAGR 1998 – 2021 taxa de crescimento efetiva anual (CAGR) de 8,1% a.a. e o Tecon Santos de 9,4% a.a. Com relação as projeções futuras a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE estima que o PIB médio brasileiro até 2047 crescerá em torno de 2,0% ao ano. Portanto, em função do histórico de crescimento da movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Santos nos últimos 23 anos, as projeções apresentadas pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento de Santos/2020, bem como a taxa estimada de crescimento do PIB pela OCDE, verifica-se que está adequado as estimativas de crescimento apresentadas pelo estudo de mercado de 3,0% ao ano, durante o período contratual.
287	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Contexto: O item 3.4. prevê que o dimensionamento da operação entre 2023 ao ano de 2025, com capacidade estática fde armazenagame de 7.750 TEU e capacidade dinâmica de cais de 330.000 TEU. Contribuição: Durante a FASE I, o modelo assume que será possível a operação completa de 330mil TEUS no STS10, no entanto não considera os fatos relevantes para a concretização destes volumes, entre eles: (a) ramp up operacional para colocar os ativos existentes e outros ativos em funcionamento, contratações e treinamentos, instalações de sistemas de TI, revitalização de equipamentos, entre outros (b) as questões comerciais de operar navios no cais em "V" existente com limitação de calado e não adequado ao mercado local de containers (vide as relações comerciais atuais do ECOPORTO que não operam linhas regulares full containers e que podem ser absorvidos pelo mercado do STS10) (c) interferência com as obras planejadas que vão limitar as operações. Nesse sentido, seria adequado repensar os volumes iniciais a serem operados na Fase 1.	Resp. Agradecemos a contribuição e informamos que as capacidades dos terminais existentes e as fases de implantação do terminal STS10/ramp up serão reavaliadas equipe técnica.
288	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Contribuição: No que tange aos itens 4.1. a 4.3. - Receita Média Unitária da Movimentação Portuária - a metodologia estabelece que o preço de serviços do STS10 seja uma média dos serviços de todos terminais portuários do Brasil. Portos como ITAQUI, MANAUS, RIO GRANDE - por exemplo- entre outros que estão fora da hinterlândia de Santos - não competem com o Porto de Santos e tem outra base de formação de preços, custos e parâmetros de produtividade e financeiros. Nesse sentido, sugere-se revisar o critério para portos/terminais que competem no mercado relevante do STS10, e tem uma estrutura similar de custos/regulatória.	Resp. Agradecemos a Contribuição. A modelagem paramétrica de preços para o terminal STS10 adota um preço único ponderado, que contempla duas cestas de serviços básicos e serviços acessórios, em que são identificados os tomadores de serviços e os preços que compõem a receita unitária média. Os preços dos serviços são identificados por meio de uma amostra nacional em que considera o devido tratamento estatístico com aplicação do desvio padrão, tendo em vista selecionar os preços que estão a meio desvio padrão para cima ou para baixo da média. Observa-se que os parâmetros utilizados tais como: contêineres cheios, vazios, secos, refrigerados, transbordo, dentre outros, referem-se ao Complexo Portuário de Santos.
289	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Contribuição: No que tange aos itens 4.2/4.2.2. - Receita Média Unitária de Armazenagem de Importação para o 1º e para o 2º períodos - temos que, com aumento exacerbado de capacidade nos primeiros 10 anos de operação, haverá maior disputa entre terminais portuários locais e os terminais retroportuarios para retenção de carga, ou seja, a quantidade de retenção dos contêineres de importação deverá ser menor que o patamar de 50% estimado no modelo, seria adequado levar em consideração menores taxas de retenção durante o período de excedente de capacidade criado pelo STS10 .	Observa-se que o modelo paramétrico proposto para o terminal STS10 por meio da seguinte equação, $[P]_{CH} \cdot ((1 - P)_{TR}) \cdot [P]_{IMP} \cdot [P]_{ARM}$ representa o porcentual de contêineres cheios de importação retidos no terminal. No caso do Complexo Portuário de Santos os contêineres cheios representam 75,40% do total movimentado, sendo 33,99% os contêineres de transbordo/remoção e 41,23% os contêineres de importação. Isso corresponde a 10,26% do total movimentado. Observa-se que 44,0% das receitas dos terminais portuários do Grupo Santos Brasil entre 2016 e 2021 correspondem as receitas de armazenagem. Portanto, os valores paramétricos assumidos pelo modelo estão adequados para representar os volumes de contêineres armazenados.
290	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Contribuição: No que tange ao item 4.4. - Receita Média Unitária Geral -, considerando que usualmente os acordos comerciais entre terminal e clientes/armadores consideram repasses de inflação para reajuste de preços devido a condições negociais e concorrenciais com outros terminais e que usualmente estes valores de reajustes de inflação não são repassados na sua integralidade para o provedor de serviços, sugerimos, como ponto de melhoria ao modelo, não manter 100% de repasse de inflação dos preços dos serviços e considerar uma repasse menor para cobrir o efeito da recuperação de inflação nos preços de serviço (aprox.. 70% da inflação usado no modelo IPCA ou IPGM) - o que irá reduzir o preço aplicado ano a ano.er 100% anualmente de repasse de inflação nos preços do serviço e considerar uma alíquota menor para cobrir este efeito (aprox 70% da inflação).	Agradecemos a contribuição. Informamos que conforme cláusula 9.3 do Contrato de Arrendamento "os valores monetários indicados neste Contrato serão reajustados anualmente a partir da data de assinatura do Contrato pela variação do IPCA". Ademais, é prática de mercado o reajuste da inflação por meio da variação do IPCA.
291	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Contribuição: Considerando o item 4.4. - Receita Média Unitária Geral - temos que existe um descompasso dos serviços ofertados (conforme modelados como receitas pela Tabela 36) com os respectivos custos fixos e variáveis necessários para sua execução. Nesse sentido, ressaltamos que, em nenhum momento, são abertos os custos por atividades em termos de pessoal/equipamentos, consumos, etc - para cumprir tais serviços nas suas respectivas movimentações - o que distorce a modelagem de custos do STS10. Sugerimos rever esses dados.	Resp. Observa-se que na Seção D do EVTEA todos os custos fixos e variáveis são considerados para operacionalização do terminal STS10.
292	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Contribuição: Tendo em vista o disposto no item 4.4. - Receita Média Unitária Geral - temos que, para execução da atividade de ova e desova prevista para o arrendamento, é necessário regime aduaneiro adequado assim como instalações, maquinário e pessoal. Ocorre que não existe na modelagem qualquer CAPEX e OPEX (armazém, sistemas, espaço, MDO, etc) que contempla a execução desta atividade. Nesse sentido, sugerimos ser corrigida tal falha.	Resp: Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo desenvolvido é de caráter conceitual, não sendo concebido todo detalhamento técnico e operacional abordado no âmbito de projeto executivo. Cabe ao futuro arrendatário realizar, através de sua expertise, a avaliação do modelo econômico-financeiro proposto e identificação de todos os itens necessários para operação.
293	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Os Estudos de Mercado adotam a premissa de que, caso o STS10 seja concedido a armadores, estes agentes não terão interesse em levar o maior número de contêineres possíveis para os seus terminais, independentemente dos preços e qualidade dos serviços dos outros terminais portuários. Ocorre que a premissa da EPL é refutada pelos próprios armadores! Além de já haver diversas evidências empíricas de tal conduta por parte dos grupos econômicos de Maersk e MSC em relação ao seu terminal portuário verticalizado localizado no Complexo Portuário de Santos - o Brasil Terminal Portuário S.A. - o Senhor Claudio Loureiro de Souza, Diretor-Executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica ( Centronave ), associação que congrega diversos armadores, reconheceu a prática da referida conduta anticompetitiva em sua manifestação durante o evento Diálogo Público - Análise Concorrencial no Setor Portuário , realizado no último dia 26 de maio de 2022, pelo Tribunal de Contas da União ( TCU ), conforme transcrito abaixo: "Eu não entendo muito este conceito de self-preferencing. Para mim parece óbvio, se eu caso com uma pessoa, eu vou dar preferência a ela! Não tem porque ser diferente! É como eu falei, a partir do conceito de integração logisítica, é isso que dá valor à operação (...)." (Vídeo disponível em: <a href="https://www.youtube.com/watch?v=5Lk8y8o3J6E&amp;t=2628s">https://www.youtube.com/watch?v=5Lk8y8o3J6E&amp;t=2628s</a> ). Diante desta relevante informação, é necessário que todos os estudos de viabilidade e de impacto concorrencial que embasaram a estruturação do projeto sejam refeitos, considerando em todos os cenários que os Armadores têm como regra de conduta direcionar 100% da carga por eles transportada para os seus terminais, ocupando 100% da capacidade desses terminais antes de demandarem terminais de terceiros.	A Antaq agradece a participação. Sobre as questões concorrenciais, informa-es que foi constituído o Grupo de Trabalho na Agência a fim de analisar e tema, cuja conclusão subsidiará a decisão final acerca to assunto.

294	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	<p>JUSTIFICATIVA: O capítulo 4 do Estudo de Mercado apresenta a estimativa de preços dos serviços e das receitas médias. A modelagem paramétrica de preços para o terminal STS10 adota um preço único ponderado, constante em todos os anos do horizonte de projeto no modelo financeiro. Entretanto, tendo como parâmetro o comportamento do mercado de contêineres no Complexo Portuário de Santos quando ocorreu a entrada dos terminais BTP e DP World e os preços caíram em média entre 20% e 30%, espera-se uma redução dos valores de THC quando a capacidade do STS10 estiver disponível. Com a entrada em operação de BTP e DPW, e o consequente aumento da capacidade geral dos portos, os preços caíram. Isso ocorreu porque houve um aumento significativo da capacidade ociosa no Complexo Portuário. ã€ SANTOS BRASIL: A receita média caiu após a entrada de BTP e DPW no mercado: o 20% entre 2013 e 2014 o 31% entre 2013 e 2016. ã€ TERMINAIS DE LIBRA: Os preços da Libra caíram 25%-30% entre 2011 e 2014. A receita média da Santos Brasil diminuiu após a entrada em operação da BTP e da DP World e só atingiu o mesmo patamar de 2013 novamente em 2020, quando a taxa de ocupação do Porto atingiu o mesmo patamar de antes da BTP e da DP World (Ver MND0935-ANEXO.B enviado por email). Conforme pode-se observar no gráfico do MND0935-ANEXO.C enviado por email, entre as Fases 2 e 3 do STS10, espera-se uma redução das taxas de utilização da capacidade do Complexo Portuário de Santos. Somente entre 2035 e 2036, a taxa de ocupação atingirá os patamares atuais (considerando a projeção de demanda e de capacidade de cada terminal apresentada no EVTEA - Estudo de Mercado). Ainda, há propostas para uma medida provisória que objetiva facilitar a abertura de portos secos no Brasil, propondo que possam ser autorizados pela Receita Federal a partir do cumprimento de requisitos simples. Uma mudança na regulamentação em relação aos portos secos pode levar a taxas de retenção mais baixas e, assim, afetar o rendimento esperado. Não foi considerado projeto da RECEITA FEDERAL com relação ao despacho sobre águas, o qual busca reduzir o dwell time para índices de perto de zero. PROPOSIÇÃO: ã€ Consideração de estimativa de queda de preços e, consequentemente, de receita nos primeiros anos do contrato no modelo financeiro.</p>	<p>Resp. Agradecemos a contribuição. Inicialmente destaca-se que no âmbito do Programa de Arrendamento Portuário – PAP, desde 2003, o preço unitário paramétrico utilizado no modelo econômico-financeiro se baseia nas tabelas públicas divulgadas pelos terminais portuários, e tem por objetivo dimensionar o empreendimento/ valor do negócio por meio do valor presente líquido -VPL. Nesse sentido, o preço utilizado no modelo é referencial, sendo que os preços praticados serão livremente negociados entre o terminal e os tomadores de serviços. Portanto, o modelo não tem como capturar o cenário de preços após a licitação, tendo em vista que o preço praticado depende de vários fatores. Seria uma distorção imputar suposições sobre o comportamento dos preços no futuro. Com relação ao despacho sobre águas, o estudo de mercado considerou uma redução de 15%, no período de arrendamento, sobre o tempo de permanência (dwell time).</p>
295	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	<p>Contribuição: O item 3.2 da Seção B - Estudos de Mercado do EVTEA adota o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ para estimar a demanda para cargas containerizadas no cenário tendencial, definindo um crescimento a uma taxa de 3% ao ano até 2040. No entanto, essa projeção é muito mais otimista que a encontrada em outros instrumentos de planejamento, que preveem para o período após 2040 uma taxa de crescimento de 1 ponto percentual inferior à considerada no presente Estudo. Na ausência de uma projeção explícita após 2041, requer-se que a taxa de crescimento de demanda deve se basear em outros instrumentos de planejamento portuário ao invés de extrapolar a taxa de crescimento do PDZ. Justificativa: A Seção B - Estudo de Mercado do EVTEA destaca "Assim, foram consideradas as projeções de demanda do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (julho/2020) para estimar a demanda macro no cenário tendencial, tendo em vista que retratam expectativas mais recentes e acuradas. Com base na taxa estimada de crescimento de 3% ao ano para cargas containerizadas, no cenário tendencial, projeta-se os cenários de demanda otimista e pessimista." Assim, em que pese o PDZ ser o instrumento de planejamento mais recente com projeções de movimentação para o Porto de Santos, ao utilizar a taxa de crescimento de 3% a.a. ao longo de todo o horizonte de concessão com extrapolação do período de projeção original do PDZ, tem-se uma projeção muito mais otimista do que a encontrada em outros instrumentos de planejamento como o Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos, o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e o Estudo de Desestatização do Porto de Santos, que preveem para o período após 2040 uma taxa de crescimento 1 ponto percentual inferior à considerada no presente Estudo. Considerando i) a alta correlação existente entre PIB BR (indicador da atividade econômica brasileira) com a movimentação de contêineres que apresenta r<sup>2</sup> superior a 85% nos últimos 20 anos e P-value inferior a 0,05%, ii) as atualizações da projeções de longo prazo para economia brasileira, elaboradas por entidades como o a OCDE, Bancos Nacionais e Internacionais e sistema de expectativas da economia brasileira de curto prazo do Banco Central, que indicam decréscimo na taxa de crescimento da economia brasileira no período, iii) a utilização de taxas fixas ao longo dos 25 anos de projeção e iv) a perspectiva de estagnação da população brasileira durante a década de 2040 (IBGE, 2021), sugere-se uma revisão na projeção de volumes.</p>	<p>Resp. Agradecemos a Contribuição. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (julho/2020) estima que a demanda para cargas containerizadas no cenário tendencial crescerá a uma taxa de 3% ao ano até 2040. Conforme informações do PDZ-Santos/2020, a consultoria Drewry (2019) estima que para os portos da América do Sul, o crescimento anual médio estimado é da ordem de 3,7%. Os estudos de planejamento portuária identificam uma correlação forte entre o Produto Interno Bruto - PIB e a movimentação de contêineres. Nesse sentido, observa-se que entre 2001 e 2021, a movimentação de contêineres no Porto de Santos cresceu a uma taxa efetiva anual de 7,43% a.a e a relação entre TEU e o PIB no mesmo período foi de 4,27 vezes, excluindo os anos de 2001 e 2009 que são pontos fora da curva. A empresa Santos Brasil em sua apresenta institucional referente a 1º trimestre de 2022, evidencia que o Complexo Portuário de Santos apresentou entre CAGR 1998 – 2021 taxa de crescimento efetiva anual (CAGR) de 8,1% a.a. e o Tecon Santos de 9,4% a.a. Com relação as projeções futuras a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE estima que o PIB médio brasileiro até 2047 crescerá em torno de 2,0% ao ano. Portanto, em função do histórico de crescimento da movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Santos nos últimos 23 anos, as projeções apresentadas pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento de Santos/2020, bem como a taxa estimada de crescimento do PIB pela OCDE, verifica-se que está adequado as estimativas de crescimento apresentadas pelo estudo de mercado de 3,0% ao ano, durante o período contratual.</p>
296	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	<p>Contribuição: Recomenda-se a atualização dos dados constantes da Tabela 10, que consta no item 3.3 da Seção B - Estudos de Mercado do EVTEA, para contemplar a ampliação de capacidade dos terminais de contêineres do Complexo Portuário de Santos prevista para a Santos Brasil. Justificativa: O item 3.3 da Seção B - Estudos de Mercado, apresenta, por meio da Tabela 10, as capacidades dos terminais de contêineres do Complexo Portuário de Santos. Entretanto, o estudo desconsidera a ampliação de capacidade prevista para a Santos Brasil conforme comunicado da própria empresa (<a href="https://www.santosbrasil.com.br/v2021/noticia/santos-brasil-investira-mais-r-500-milhoes-no-tecon-santos-ate-2023">https://www.santosbrasil.com.br/v2021/noticia/santos-brasil-investira-mais-r-500-milhoes-no-tecon-santos-ate-2023</a>), que prevê que, em 2031, o Terminal alcançará a capacidade dinâmica de 3 milhões de TEU ao ano. Desse modo, considerando que a capacidade dos terminais de contêineres impacta o capacity share dos terminais, demandando o ajuste da modelagem da Movimentação Mínima Esperada (MME), entendemos ser relevante a atualização desse parâmetro na modelagem.</p>	<p>Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a divisão da demanda macro em estudos de terminais portuários considera apenas projetos com níveis de maturidade suficientes para serem considerados na análise concorrencial, no intuito de mitigar reservas de mercado. Contudo, as capacidades dos terminais existentes serão reavaliadas.</p>
297	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	<p>A projeção de demanda macro para o Complexo Portuário de Santos considerada no documento Seção B - Estudo de Mercado, mostra-se excessivamente otimista e prejudica a viabilidade do STS10. O próprio Poder Concedente já apresentou projeções de demanda mais moderadas, que representariam estimativas mais adequadas para a viabilidade do STS10. A título de comparação, ao considerarmos as projeções de movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Santos para o ano de 2035 contidas em diferentes documentos, observamos que as projeções adotadas no estudo do STS10 alcançam 7.260 mil TEUs, ao passo que o Estudo de Mercado apresentado pelo Poder Concedente na Consulta Pública nº 01/2022-ANTAQ para a Concessão do Porto Organizado de Santos alcança 6.740 mil TEUs (7% inferior) e o Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (elaborado pelo Poder Concedente) e o PNLPL (principal documento de planejamento de infraestrutura portuário) estimam demanda de 5.710 mil e 5.969 mil TEUs respectivamente (22% inferior!). As atuais premissas otimistas contidas no Estudo de Mercado do STS10 levam a uma superestimativa de seu VPL, levando, por um lado, à definição de valores de arrendamento excessivamente elevados para o terminal, e, por outro lado, a um maior risco de inviabilidade de sua licitação. Diante disso, recomenda-se a revisão para baixo das projeções de demanda macro para o Complexo Portuário de Santos para níveis compatíveis com os principais documentos de planejamento portuário desenvolvidos pelo Poder Concedente, e correspondente revisão das projeções financeiras para o terminal STS10.</p>	<p>Resp. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (julho/2020) estima que a demanda para cargas containerizadas no cenário tendencial crescerá a uma taxa de 3% ao ano até 2040. Conforme informações do PDZ-Santos/2020, a consultoria Drewry (2019) estima que para os portos da América do Sul, o crescimento anual médio estimado é da ordem de 3,7%. Os estudos de planejamento portuária identificam uma correlação forte entre o Produto Interno Bruto - PIB e a movimentação de contêineres. Nesse sentido, observa-se que entre 2001 e 2021, a movimentação de contêineres no Porto de Santos cresceu a uma taxa efetiva anual de 7,43% a.a e a relação entre TEU e o PIB no mesmo período foi de 4,27 vezes, excluindo os anos de 2001 e 2009 que são pontos fora da curva. A empresa Santos Brasil em sua apresenta institucional referente a 1º trimestre de 2022, evidencia que o Complexo Portuário de Santos apresentou entre CAGR 1998 – 2021 taxa de crescimento efetiva anual (CAGR) de 8,1% a.a. e o Tecon Santos de 9,4% a.a. Com relação as projeções futuras a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE estima que o PIB médio brasileiro até 2047 crescerá em torno de 2,0% ao ano. Portanto, em função do histórico de crescimento da movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Santos nos últimos 23 anos, as projeções apresentadas pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento de Santos/2020, bem como a taxa estimada de crescimento do PIB pela OCDE, verifica-se que está adequado as estimativas de crescimento apresentadas pelo estudo de mercado de 3,0% ao ano, durante o período contratual.</p>
298	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	<p>A estimativa de preços para o serviço de Movimentação Portuária considerada no documento Seção B - Estudo de Mercado contém um vício de conceito, que acarreta projeções excessivamente otimistas das receitas que seriam auferidas pelo terminal, e merece ser sanado. A metodologia adotada no Estudo de Mercado assume a hipótese de que o ã€ preço de balcãoã€™ do Terminal Handling Charge ( THC ) - cobrado pelos armadores dos donos de carga - pode ser adotado como referência para o ã€ preço de balcãoã€™ de box rates - cobrados pelos operadores portuários dos armadores pelo serviço de movimentação portuária. Ao assumir esta premissa, o estudo supõe que o THC é comparável ao ressarcimento do valor de box rate incorrido pelo armador para operação do contêiner. Ocorre que, efetivamente, o THC cobrado para cada contêiner cheio é largamente superior aos valores de box rates cobrados pelo respectivo contêiner cheio; e não guarda relação com os valores de box rates. Em conceito, a cobrança de valores de THC visaria a oferecer aos armadores o ressarcimento pelos custos portuários incorridos na movimentação do contêiner. Isso envolverá custos associados a mais serviços portuários além de box rate de contêineres cheios, tais como: - Fornecimento de energia para cargas refrigeradas quando o requisitante é o armador (eis o motivo da diferenciação de THC entre cargas secas e refrigeradas; diferenciação esta que não existe em box rates cobrados pela movimentação portuária pura); - custos de armazenagem além de free time quando o requisitante é o armador; - rolagem de carga; - atracação e amarração em berços privados (valores já cobrados por atuais operadores portuários e que estaria em dupla contagem pela metodologia atual); - custos associados aos box rates de contêineres vazios que precisaram ser reposicionados para viabilizar o fluxo de contêineres cheios (visto que armador não terá cliente de quem cobrar THC para ressarcir-se de box rates de contêineres vazios); - custos portuários incorridos na prestação de serviços dentro de portos (e.g.: tarifas de acesso aquaviário, praticagem, rebocadores, etc.) para os quais armadores também precisarão buscar remuneração em algum componente de seus preços. Se houvesse alguma relação entre THC ã€ de balcão' e box rates de contêineres cheios ã€ de balcãoã€™, seria necessário depurar todos os custos adicionais incorridos para os quais por armadores buscariam ressarcimento, e identificar apenas o componente associado somente a ressarcimento de box rates. As atuais premissas otimistas contidas no Estudo de Mercado do STS10 levam a uma superestimativa de seu VPL, levando, por um lado, à definição de valores de arrendamento excessivamente altos para o terminal, e, por outro lado, a um maior risco de inviabilidade de sua licitação. Diante disso, recomenda-se a correspondente revisão para baixo de estimativa de preços para a componente Movimentação Portuária.</p>	<p>Resp. Agradecemos a Contribuição. A modelagem paramétrica de preços para o terminal STS10 adota um preço único ponderado, que contempla duas cestas de serviços básicos e serviços acessórios, em que são identificados os tomadores de serviços e os preços que compõem a receita unitária média. Com relação aos preços da movimentação portuária, o modelo adotado busca estabelecer parâmetros para mensurar os preços o mais próximo possível do praticado pelo mercado, tendo em vista que não são diretamente divulgados pelos terminais ou pelas empresas de navegação, sendo resultados de processos de negociação específicos. Algumas empresas de navegação publicam em seus websites os valores de Terminal Handling Charge -THC que ela cobra dos donos de carga. Em tese, o THC é, um repasse dos boxes-rates médios cobrados pelos terminais às empresas de navegação num determinado porto. Como já mencionado na Seção B do estudo de viabilidade, considera-se que o THC igual ao Box para efeitos de simplificação do modelo, visto que o THC está contido no Box -Rate. Nesse sentido, para mitigar a falta de informações com relação aos valores de THC praticados, adota-se o devido tratamento estatístico em relação aos preços das tabelas divulgadas pelos armadores em que foi aplicado um desconto de 20% sobre o preço normal. Com relação a precificação dos demais serviços acessórios prestados pelos terminais portuários, tais como: receita de armazenagem, carga refrigerada, dentre outras, foi adotada a mesma metodologia em que por meio das tabelas públicas divulgadas pelos terminais, aplica-se o tratamento estatístico e um desconto sobre o preço de tabela pública.</p>
299	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	<p>A estimativa de preços para o serviço de Movimentação Portuária considerada no documento Seção B - Estudo de Mercado contém omissão que acarreta projeções excessivamente otimistas das receitas que seriam auferidas pelo terminal, e merece ser sanada. Na Tabela 15, calcula-se o valor médio de Movimentação portuária ponderando-se os preços relativos à operação de contêineres cheios (100% de preço referencial) e contêineres vazios (50% de preço referencial) pelas suas respectivas participações na movimentação do Porto. Implicitamente, porém, o cálculo terá assumido que todas as operações seriam operações gateway (isto é, cargas originadas ou destinadas à hinterlândia de Santos, que passarão pelos gates do terminal), deixando de levar em consideração as operações de transbordo, que têm preços significativamente inferiores às operações gateway. A movimentação de contêineres de transbordo cheios (16% dos movimentos no Complexo Portuário de Santos em 2020) usualmente têm box rate aproximadamente igual a 55% do box rate referencial para contêiner gateway cheio; e a movimentação de contêineres de transbordo vazios (11% dos movimentos no Complexo Portuário de Santos em 2020) têm box rate aproximadamente igual a 28% do box rate referencial para contêiner gateway cheio. Diante disso, recomenda-se a revisão do cálculo realizado na Tabela 15, para considerar também os preços e participações de operações de transbordo, corrigindo a omissão apontada.</p>	<p>Resp. Agradecemos a contribuição. A tabela 33, da Seção B – Estudo de Mercado, evidencia a metodologia adotada para as cargas de transbordo. Segundo consultas ao mercado, o preço de movimentação para contêineres de transbordo, em média, gira em torno de 50% do preço da Movimentação Portuária, porém é aplicado duas vezes (embarque e desembarque). Dessa forma, admite-se que, na prática, um contêiner de transbordo gera receita correspondente à receita da Movimentação Portuária.</p> <p>Adotando-se o percentual de transbordo médio observado no Complexo Portuário de Santos, no período de 2016 a 2020, definido em 27,59%, chega-se à receita média unitária estimada para a remuneração da Movimentação de Transbordo.</p> <p>Informamos que os dados serão reavaliados e eventuais atualizações serão incluídas na documentação revisada que será publicada na página da ANTAQ.</p>

300	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Contribuição: Sugere-se a revisão dos parâmetros que embasaram o estabelecimento da receita média considerada na modelagem financeira, conforme previsto pela Seção B - Estudos de Mercado do EVTEA, considerando que os dados utilizados tendem a causar distorção dos valores médios. Assim, sugere-se a revisão dos parâmetros que embasaram o estabelecimento da receita média considerada na modelagem financeira, abrangendo tanto a utilização de portos referências em que não há monopólio na movimentação de contêineres como a atualização das receitas dos terminais de Santos. Justificativa: A Seção B - Estudos de Mercado do EVTEA detalha os critérios e o racional que embasaram o desenvolvimento da receita média do terminal STS10, que foi considerada na elaboração da modelagem financeira. Ao analisar as Tabelas 13, 14, 17, 25, 29, 31 e 34 do documento, verifica-se que, para a determinação da receita média, foram considerados praticamente todos os terminais de contêineres do país. Ocorre que, ao considerar na análise os terminais de contêineres situados nos Complexos Portuários de Suape, de Salvador, de Paranaguá e de Rio Grande, que são únicos em seus complexos portuários, a tendência é que haja distorção dos valores médios, já que a dinâmica da competitividade estimula a concorrência entre terminais e causa implicações nos preços cobrados. Adicionalmente, ao se avaliar as demonstrações financeiras da Santos Brasil, identifica-se que em 2020 a receita bruta média por unidade foi da ordem de 710 reais enquanto, a partir das demonstrações financeiras da DP World Santos, a receita média foi de 840 reais, valores 25% e 11% inferiores respectivamente àqueles modelados no Edital.	Agradecemos a Contribuição. A modelagem paramétrica de preços para o terminal STS10 adota um preço único ponderado, que contempla duas cestas de serviços básicos e serviços acessórios, em que são identificados os tomadores de serviços e os preços que compõem a receita unitária média. Os preços dos serviços são identificados por meio de uma amostra nacional em que considera o devido tratamento estatístico com aplicação do método padrão, tendo em vista selecionar os preços que estão a meio desvio padrão para cima ou para baixo da média. Observa-se que os preços nacionais dos diversos serviços prestados pelos terminais de contêineres, após o tratamento estatístico, são considerados com base nos parâmetros operacionais do Complexo Portuário de Santos, tais como: contêineres cheios, vazios, secos, refrigerados, transbordo, dentre outros.  Com relação ao preço médio por unidade, observa-se que a contribuição comparou os preços dos serviços prestados em datas diferentes. Nesse sentido, o estudo de mercado realizou a pesquisa de preço com base nas tabelas de preços de balcão referente 2021 e a comparação foi realizada com base nas demonstrações financeiras de 2020.
301	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Conforme se verifica do Estudo de Mercado elaborado pela EPL, a infraestrutura de cais envolvendo os investimentos obrigatórios alocados ao arrendatário está em linha com as projeções de frota de embarcações para o complexo portuário. Para meados da década de 2020, espera-se que o Porto de Santos já esteja apto a receber navios contêineres com capacidade entre 15.000 e 18.000 TEU . É possível perceber, nesse contexto, que o estudo elaborado pela EPL considerou, no dimensionamento dos investimentos alocados ao futuro arrendatário e, conseqüentemente, para a definição da demanda de contêineres, investimentos de responsabilidade da Autoridade Portuária para meados da década de 2020 . Dessa forma, os dados considerados nos estudos e, portanto, refletidos nas obrigações impostas à futura arrendatária se baseiam em premissas operacionais que não revelam a segurança necessária para lastrear o arrendamento nos termos da modelagem. Impor ao futuro arrendatário obrigações de investimentos e demanda lastreados em investimentos de responsabilidade da autoridade portuária sem qualquer horizonte seguro de conclusão é (a) licitar um contrato com alto risco de materialização de evento de desequilíbrio econômico-financeiro (a não conclusão do investimento de responsabilidade da SPA, de forma compatível com o cronograma do contrato de arrendamento) e (b) violar as determinações do PPI e dos órgãos de controle, uma vez que a Resolução PPI n.º 01/2016 (art. 14) exige que os estudos estejam robustos e consistentes e a jurisprudência do TCU (Acórdão n.º 1.126/2011 - Plenário), impõe que os estudos tenham consistência suficiente para determinar as obrigações licitadas, sob pena de corte de contas impedir a realização do certame. A problemática envolvendo os investimentos de responsabilidade da autoridade portuária se acentua considerando a iminente desestatização do Porto de Santos, cujo cronograma de investimentos (i.e. envolvendo o aprofundamento de canal) não é conhecido. Portanto, os licitantes não possuem qualquer horizonte seguro do momento em que os investimentos de responsabilidade da autoridade portuária, necessários para viabilizar o adimplemento do contrato de arrendamento, serão realizados. Assim, por mais essa razão, entende-se que o certame em questão somente pode ser realizado quando da efetivação de cenário de segurança jurídica e operacional, isto é, quando os investimentos de responsabilidade da autoridade portuária e que condicionem as obrigações do futuro arrendatário, estejam definidos em cronogramas conhecidos, ainda que no âmbito da desestatização do Porto de Santos.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula 13 do Contrato de Arrendamento estabelece a alocação de risco entre o Poder Concedente e a Arrendatária. A Cláusula 13.2 do contrato estabelece os riscos atribuídos ao Poder Concedente: "A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2.1 Descumprimento de obrigações contratuais atribuídas ao Poder Concedente. A cláusula 14 do contrato estabelece os mecanismos em caso de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro. "Qualquer uma das partes poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro somente nos casos em que, após a celebração deste Contrato, vierem a se materializar quaisquer dos riscos expressamente assumidos pela outra parte nos termos deste Contrato, com reflexos econômico-financeiros negativos para a solicitante. Portanto, o contrato de arrendamento, por meio da matriz de risco, estabelece os mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento.
302	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	É possível verificar, a partir do item 3.3 do referido estudo que, para estimar a demanda (considerando a respectiva capacidade instalada e planejada) do STS 10, a EPL considerou os giros de estoque e, ainda, o tempo de permanência e liberação das cargas. Para tanto, utilizou como base estudo adotado pela Receita Federal do Brasil (com base na metodologia de Time Release Study (TRS) da OMA) que considera a prática da modalidade Despacho sobre Águas , que permitiria reduzir em mais de 40% o tempo de liberação da carga, e refletiria na capacidade do terminal. Todavia, tal metodologia se revela equivocada para a instrução dos estudos e, ainda, para permitir a aferição da viabilidade do certame. A uma porque a modalidade de Despacho sobre Águas é uma facilidade do operador e, portanto, não necessariamente será aplicada, não podendo ser considerada de forma absoluta para aferir a demanda do terminal e, a duas, porque tal modalidade de eficiência foi considerada apenas para o STS 10 e não para os demais terminais de contêineres. Ou seja, a EPL adotou o mecanismo de eficiência apenas como forma de buscar demonstrar a viabilidade/necessidade do STS10, mas deixou de aplicar tal mecanismo na avaliação dos demais terminais para avaliar a respectiva capacidade. Dessa forma, os resultados de demanda e capacidade considerados estão inconsistentes, não podendo ser utilizados para demonstrar a suposta necessidade de licitar o STS 10 nesse momento, em função da alegada necessidade de ampliação de capacidade face aos demais terminais. Se utilizasse a modalidade Despacho sobre Águas de forma geral em toda a avaliação, certamente os resultados da capacidade do Porto de Santos para contêineres, seria outra.	Resp. Agradecemos a contribuição. Destaca-se que a vocação principal do terminal não é armazenar cargas e sim realizar embarques/desembarques com boa produtividade. Nesse sentido, verifica-se que o tempo de permanência das cargas importadas nos Portos Brasileiros está diminuindo paulatinamente, tendo em vista procedimentos que estão sendo adotados tais como as importações realizadas sob a modalidade de Despacho sobre Águas e a atuação diligente do importador e/ou seu representante nos procedimentos de registro da declaração, entrega da mercadoria após o desembarque e entrega de documentos instrutivos à RFB. Tal redução pode ser observada no Complexo Portuário de Santos. Em 2016, o tempo médio de permanência era em torno de 10 dias. Em 2021, está em torno de 7 dias. Observa-se ainda que o tempo de permanência afeta a capacidade de armazenamento do terminal e não a demanda. Após as contribuições da audiência pública, será revisto o tempo de permanência que será utilizado para o dimensionamento do terminal STS10.
303	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	3.2. O EVTEA projetou o mercado do Porto de Santos (Macro) com a premissa de crescimento de 3,00% a.a. até 2047. Tal indicador é muito superior a outras projeções de estudos públicos de planejamento do setor portuário, tais como PNL (crescimento médio projetado de 2,11%a.a.) e Plano Mestre (crescimento médio projetado de 2,15%a.a.). Até mesmo o estudo de mercado da privatização da Autoridade Portuária do Porto de Santos (SPA) (que está em audiência pública concomitante a este), considera o crescimento médio anual alegadamente de 2,4%a.a. (2021-2060) (conforme relatório do BNDES), embora por simples cálculo se verifica que na realidade é próximo de 2,0%a.a. (2021-2047), abaixo da premissa do EVTEA do STS10. Considerar um crescimento 40% superior ao dos estudos de planejamento nacionais - e até mesmo superior a outros processos licitatórios concomitantes - parece ser exagerado e resulta em um VPL (e conseqüentemente no valor de arrendamento) irrealista.	Resp. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (julho/2020) estima que a demanda para cargas contêinerizadas no cenário tendencial crescerá a uma taxa de 3% ao ano até 2040. Conforme informações do PDZ-Santos/2020, a consultoria DREWRY (2019) estima que para os portos da América do Sul, o crescimento anual médio estimado é da ordem de 3,7%. Os estudos de planejamento portuário identificam uma correlação forte entre o Produto Interno Bruto - PIB e a movimentação de contêineres. Nesse sentido, observa-se que entre 2001 e 2021, a movimentação de contêineres no Porto de Santos cresceu a uma taxa efetiva anual de 7,43% a.a e a relação entre TEU e o PIB no mesmo período foi de 4,27 vezes, excluindo os anos de 2001 e 2009 que são pontos fora da curva. A empresa Santos Brasil em sua apresenta institucional referente a 1º trimestre de 2022, evidencia que o Complexo Portuário de Santos apresentou entre CAGR 1998 – 2021 taxa de crescimento efetiva anual (CAGR) de 8,1% a.a. e o Tecon Santos de 9,4% a.a. Com relação as projeções futuras a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE estima que o PIB médio brasileiro até 2047 crescerá em torno de 2,0% ao ano. Portanto, em função do histórico de crescimento da movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Santos nos últimos 23 anos, as projeções apresentadas pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento de Santos/2020, bem como a taxa estimada de crescimento do PIB pela OCDE, verifica-se que está adequado as estimativas de crescimento apresentadas pelo estudo de mercado de 3,0% ao ano, durante o período contratual.
304	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	3.2. O EVTEA projeta que os terminais de Santos atingem uma capacidade dinâmica de quase 8,0M TEUs a partir de 2028, no entanto, o estudo do BNDES referente a privatização da autoridade portuária do Porto de Santos indica que a capacidade dinâmica dos terminais de Santos atinge 9,1M TEUs a partir de 2030. Dado que a metodologia é baseada em capacity share, isto tem um impacto direto no mercado capturado do STS10 (cerca de 12% inferior ao EVTEA), o que influencia diretamente no VPL do projeto (e nos valores de arrendamento).	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a divisão da demanda macro em estudos de terminais portuários considera apenas projetos com níveis de maturidade suficientes para serem considerados na análise concorrencial, no intuito de mitigar reservas de mercado. Contudo, as capacidades dos terminais existentes serão reavaliadas.
305	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	4.1. O EVTEA projeta que os preços praticados atualmente se manterão no longo prazo. Por que não foi considerado a queda de preços significativa que é esperada após a entrada do STS10, tal como ocorreu em 2013 quando BTP e Embraport entraram em operação e o que se viu foi uma queda de ~70% do box rate no Porto de Santos nos anos seguintes? Este efeito é facilmente enxergado ao analisar os resultados da Santos Brasil, cuja operação é ~90% no Tecon Santos, bastando analisar o patamar de receita unitária com operação portuária em 2010-2012 (reajustada pela inflação) e comparar com a receita unitária em 2019. A projeção simplificada dos preços é extremamente onerosa ao STS10, uma vez que implica em valores exagerados de arrendamento.	Resp. Agradecemos a contribuição. Inicialmente destaca-se que no âmbito do Programa de Arrendamento Portuário – PAP, desde 2003, o preço unitário paramétrico utilizado no modelo econômico-financeiro se baseia nas tabelas públicas divulgadas pelos terminais portuários, e tem por objetivo dimensionar o empreendimento/ valor do negócio por meio do valor presente líquido -VPL. Nesse sentido, o preço utilizado no modelo é referencial, sendo que os preços praticados serão livremente negociados entre o terminal e os tomadores de serviços. Portanto, o modelo não tem como capturar o cenário de preços após a licitação, tendo em vista que o preço praticado depende de vários fatores. Seria uma distorção imputar suposições sobre o comportamento dos preços no futuro.
306	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	5. A MME é extremamente elevada, sendo 82% da capacidade de movimentação do STS10. Além disso, não foi considerado ramp up de operações - está certo considerar que assim que o arrendatário assumir o arrendamento, este já estará com ocupação similar a dos concorrentes? (na prática este é o que a simples aplicação da metodologia de divisão de mercado por capacity share considera) Note-se que o Ecoporto, que opera no local do arrendamento, hoje não possui movimentação relevante, seria necessário capturar serviços que hoje estão atracando em outros terminais (o que não é imediato, visto que existem contratos comerciais).	Resp. Agradecemos a contribuição e informamos que as capacidades dos terminais existentes e as fases de implantação do terminal STS10/ramp up serão reavaliadas pela equipe técnica.
307	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	5. A MME é cobrada desde o primeiro ano do contrato, no entanto, já é previsto que o novo arrendatário precisará obter as licenças ambientais e demais necessárias para operação, o que pode levar mais de 2 anos após a assinatura do contrato, visto que não é possível reaproveitar as licenças dos atuais arrendatários. Visto que as licenças também são necessárias para expansão do terminal, para torna-lo apto a operar embarcações da frota atual, não faz sentido a cobrança de MME nos primeiros anos.	Resp. Agradecemos a contribuição e informamos que as capacidades dos terminais existentes e as fases de implantação do terminal STS10/ramp up serão reavaliadas pela equipe técnica.
308	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	5. A MME não apenas é extremamente elevada, como também não considera corretamente um ramp up de movimentação no STS10. Atualmente, a movimentação pouco significativa no EcoPorto não se deve a apenas uma opção estratégica do player, mas se verifica que pouquíssimos navios porta contêineres que atracaram no Porto de Santos poderiam ser operados no berço do EcoPorto, limitado a embarcações de até 300m (LOA) - o outro berço do Saboó não possui portêineres (apenas guidastes do tipo MHCs - muito defasados e provavelmente não possuem alcance para atender a frota atual de Santos). No entanto, o EVTEA considera MME já nestes primeiros anos de ~240mil TEUs, o que é completamente irrealista.	Resp. Agradecemos a contribuição e informamos que as capacidades dos terminais existentes e as fases de implantação do terminal STS10/ramp up serão reavaliadas pela equipe técnica.
309	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	4.3.4. Para composição de ticket médio, o EVTEA considera no preço médio que movimentos de transbordo são cobrados em média 50% do preço de movimentação gateway, porém, como o transbordo requer 2 movimentos, o ticket médio é o valor integral da movimentação. Considerando que o modelo financeiro do EVTEA utiliza a demanda em TEUS MOVIMENTADOS e não por TEUS únicos, o ticket médio não pode considerar a receita de 2 movimentos de transbordo. Por exemplo, os dados que subsidiam as curvas de demanda consideram MOVIMENTOS, onde operações de transbordo contam 2 movimentos. Portanto, o correto é que a tarifa média considerada seja reduzida em aproximadamente R\$73/TEU. Apenas como referência, o impacto no modelo financeiro do EVTEA deve ser de aproximadamente R\$600 milhões no VPL.	Resp. Agradecemos a contribuição. Observa-se que a metodologia utilizada para estabelecer o preço médio unitário considera-se as principais atividades que são prestadas em um terminal que opera carga contêinerizada. Conforme disposto na Seção B, o percentual de participação de transbordo é aplicado sobre a receita unitária de movimentação portuária. Portanto, o preço de movimentação para contêineres de transbordo, em média, gira em torno de 50% do preço da Movimentação Portuária, porém é aplicado duas vezes (embarque e desembarque). Dessa forma, admite-se que, na prática, um contêiner de transbordo gera receita correspondente à receita da Movimentação Portuária. Não acatada.
310	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	4. As projeções de demanda partem da premissa que o STS10 dividirá a demanda entre os terminais por capacity share desde o primeiro ano. No entanto, sabe-se que o novo arrendatário precisará obter novas licenças (incluindo ambiental) e que este processo pode levar anos. O cais atual não é apto para operação da atual frota de navios que atracam no Porto de Santos, de modo que não é factível a projeção de movimentação de contêineres relevante nos primeiros anos do contrato. Para efeitos de projeção, deve-se considerar que a capacidade inicial do terminal é zero no estado atual.	Resp. Agradecemos a contribuição e informamos que as capacidades dos terminais existentes e as fases de implantação do terminal STS10/ramp up serão reavaliadas pela equipe técnica.

311	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Contribuição: Sugere-se a revisão da capacidade de armazenagem do Terminal, que foi definido a partir do tempo mínimo de permanência (dwell time) durante o período contratual no Estudo de Mercado de 5,99 dias, quando deveria considerar o período médio de permanência de 6,43 dias, o que resulta em uma superestimativa da capacidade de armazenagem do STS-10. Justificativa: A Seção B - Estudos de Mercado apresenta na Tabela 6 o histórico de movimentação e giro de contêineres por terminal no Complexo Portuário de Santos. A seguir, a Tabela 8 - Evolução do tempo de permanência durante o período contratual, define o período de 6,43 dias como média de dwell time para o Terminal. Entretanto, a definição da capacidade de armazenagem apresentada na Seção C - Engenharia, item 1.2.3 Capacidade futura do sistema de armazenagem, considera o menor dwell time estimado (5,99 dias) e que é atingido apenas em 2047 e que resulta em 61 giros para definição dessa capacidade, conforme apresentado também na Tabela 1 - Capacidade do STS10 da Seção C. Requer-se, dessa forma, que a capacidade de armazenagem seja definida com base no dwell time médio, de 6,43 dias, resultando em 56,7 giros anuais e conseqüentemente diminuindo a capacidade de armazenagem do terminal do STS 10.	Resp. Agradecemos a contribuição. Observa-se que para estimar a participação de mercado para o terminal STS10 faz-se necessário projetar as capacidades de infraestrutura de armazenagem, berços de atracação e expedição do Complexo Portuário de Santos. Assim, busca-se identificar dentre os sistemas de armazenagem, aquaviário e de expedição/recepção aquele que apresenta a menor capacidade dinâmica de movimentação. Nesse sentido, verifica-se que o sistema aquaviário para movimentação de cargas containerizadas no Complexo Portuário de Santos é caracterizado como fator limitante. Assim, as capacidades de armazenagem, berços de atracação e expedição dos terminais existentes serão reavaliadas para estabelecer a participação de mercado do terminal STS10.
312	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Contribuição: Sugere-se a revisão do tempo de permanência (dwell time) projetado durante o período contratual do STS-10, de modo a incorporar nessa definição o índice de ocupação admissível, o aumento projetado no número de acessos ao Porto de Santos e a média ponderada do dwell time histórico e conseqüente revisão da capacidade de armazenagem do STS-10, a partir de um novo período de permanência projetado. Justificativa: A Seção B - Estudos de Mercado apresenta na Tabela 6 o Histórico de movimentação e giro de contêineres por terminal no Complexo Portuário de Santos. A seguir, a Tabela 8 - Evolução do tempo de permanência durante o período contratual, define o período de 6,43 dias como média de dwell time para o Terminal, justificando essa redução a partir de um ganho de eficiência de 15%, como resultado de uma potencial redução do tempo de permanência de cargas importadas, conforme estimado pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB). Entretanto, conforme dados da Tabela 6 identifica-se que apenas a BTP opera atualmente com dwell time inferior àquele projetado como média histórica e que a Santos Brasil e a DP World têm tempos de permanência pelo menos 15% superiores àqueles considerados como média. Isso demonstra que apenas Terminais que operam muito próximos de sua capacidade conseguem economicamente reduzir o tempo de permanência das cargas na armazenagem. Assim, requer-se que seja revista a metodologia para definição do dwell time do terminal do STS 10 e que se considere o índice de ocupação aceitável para estabelecimento desse parâmetro.	Resp. Agradecemos a contribuição. Observa-se que para estimar a participação de mercado para o terminal STS10 faz-se necessário projetar as capacidades de infraestrutura de armazenagem, berços de atracação e expedição do Complexo Portuário de Santos. Assim, busca-se identificar dentre os sistemas de armazenagem, aquaviário e de expedição/recepção aquele que apresenta a menor capacidade dinâmica de movimentação. Nesse sentido, verifica-se que o sistema aquaviário para movimentação de cargas containerizadas no Complexo Portuário de Santos é caracterizado como fator limitante. Assim, as capacidades de armazenagem, berços de atracação e expedição dos terminais existentes serão reavaliadas para estabelecer a participação de mercado do terminal STS10.
314	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	O levantamento de dados quanto à atual capacidade dos terminais em operação no Porto de Santos (BTP, Santos Brasil e DP World Santos) realizado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) subestimou a disponibilidade de oferta futura por parte desses terminais. De acordo com os estudos da EPL, a capacidade dos terminais e do próprio STS10 se projeta nos próximos anos da seguinte forma: (em mil TEUs) BTP: 1.439 em 2023 / 1.741 em 2025 / 1.741 em 2026 / 1.981 em 2027 / 2.000 em 2028-2031; Santos Brasil: 2.360 em 2023 / 2.360 em 2025 / 2.360 em 2026 / 2.360 em 2027 / 2.360 em 2028-2031; DPW: 1.290 em 2023 / 1.290 em 2025 / 1.290 em 2026 / 1.290 em 2027 / 1.290 em 2028-2031; STS10: 330 em 2023 / 330 em 2025 / 1.290 em 2026 / 1.290 em 2027 / 2.320 em 2028-2031; Total: 5.419 em 2023 / 5.721 em 2025 / 6.681 em 2026 / 6.921 em 2027 / 7.970 em 2028-2031. Ocorre que tais estudos deixaram de considerar as expansões já anunciadas pelos próprios terminais em operação, que passarão a se configurar da seguinte forma: (em mil TEUs) BTP: 1.439 em 2023 / 1.439 em 2024 / 1.741 em 2025 / 1.741 em 2026 / 1.981 em 2027 / 2.500 em 2028-2030 / 2.500 em 2031-2047; Santos Brasil: 2.600 em 2023 / 2.600 em 2024 / 2.600 em 2025 / 2.600 em 2026 / 2.600 em 2027 / 2.600 em 2028-2030 / 2.600 em 2031-2047; DPW: 1.290 em 2023 / 1.600 em 2024 / 2.000 em 2025 / 2.000 em 2026 / 2.000 em 2027 / 2.000 em 2028-2030 / 2.000 em 2031-2047. Assim, o Porto de Santos, ao longo dos anos, teria uma capacidade total (computada a capacidade estimada do STS10) de: (em mil TEUs) Total: 5.659 em 2023 / 5.969 em 2024 / 6.671 em 2025 / 7.631 em 2026 / 7.871 em 2027 / 9.420 em 2028-2031 / 9.420 em 2031-2047. É evidente que há uma dissonância entre os números apontados pelos estudos da EPL com aqueles divulgados pelas empresas, iniciando-se a diferença em 240.000 TEU e alcançando 1.450.000, em 2028. Considerando os estudos da EPL sobre a capacidade dos terminais em operação em face dos números de demanda (sem o STS10), a taxa de utilização dos terminais em Santos seria de 100,06% em 2023, 110,83% em 2028 e superior a 183,20% em 2047. De modo que logo no próximo ano (2023) os terminais já começariam a operar além da capacidade que suportam, o que ocasionaria ineficiência e atrasos. Por outro lado, relacionando os números apresentados pelos operadores portuários com os números de demanda apresentados pela EPL, a taxa de utilização alcançaria 95,55% da capacidade portuária em 2023, diminuindo para 85% e 88%, entre 2024 e 2030. Somente haveria utilização acima de 100% por volta de 2037. Assim, apenas em 2037 que se alcançaria verdadeiramente o cenário que a EPL julga estar ocorrendo atualmente, sem prejuízo, ainda, de novas expansões e investimentos pelos atuais terminais em operação. Com a implementação tão precocemente um novo terminal, o Porto de Santos passará a operar com capacidade ociosa elevada, prejudicando os investimentos já realizados e os planejados pelos terminais atuais. Além disso, haveria prejuízo ao próprio STS10, cuja modelagem prevê cenário muito distinto da realidade. Diante desse cenário o que se tem é a condução do arrendamento da área do STS10 sem levar em consideração a real capacidade dos terminais do Porto de Santos. Com os números alcançados nos estudos da EPL, é como se o Porto de Santos possuísse 5 (cinco) terminais de contêineres - os 3 atuais, o STS10 e um terminal imaginário com capacidade de 1.450.000 TEU - sendo esse último desconsiderado na modelagem do STS10. Notas: Informação de quando a capacidade máxima do BTP será atingida não está disponível, por isso foi considerada a capacidade máxima apenas em 2028. Capacidade da DP World Santos conforme divulgado em Brasil Export News, n. 59, ano 1, publicado em 26/04/2022. Capacidade da Santos Brasil conforme divulgado em SOPESP, publicado em 10/12/2021 <a href="https://www.sopesp.com.br/2021/12/10/santos-brasil-inicia-segunda-etapa-de-expansao-em-sp/">https://www.sopesp.com.br/2021/12/10/santos-brasil-inicia-segunda-etapa-de-expansao-em-sp/</a> e capacidade da Brasil Terminal Portuário conforme divulgado em BTP, 05/04/2019, <a href="https://www.btp.com.br/btp-amplia-sua-frota-com-a-acquisicao-de-novos-equipamentos-portuarios/">https://www.btp.com.br/btp-amplia-sua-frota-com-a-acquisicao-de-novos-equipamentos-portuarios/</a>	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a divisão da demanda macro em estudos de terminais portuários contempla apenas projetos com níveis de maturidade suficientes para serem considerados na análise concorrencial, no intuito de mitigar reservas de mercado. Observa-se que o estudo de mercado do terminal STS10 considera somente os terminais de contêineres molhados do Complexo Portuário de Santos, tendo em vista suas características operacionais semelhantes. Diferentemente dos terminais molhados, os operadores dos terminais retroportuários geralmente não se relacionam com empresas de navegação, apenas com os donos da carga. Sua principal atividade é a armazenagem de cargas de importação. Com relação as projeções futuras a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE estima que o PIB médio brasileiro até 2047 crescerá em torno de 2,0% ao ano. Portanto, em função do histórico de crescimento da movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Santos nos últimos 23 anos, as projeções apresentadas pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento de Santos/2020, bem como a taxa estimada de crescimento do PIB pela OCDE, verifica-se que está adequado as estimativas de crescimento apresentadas pelo estudo de mercado de 3,0% ao ano, durante o período contratual. Nesse sentido, a Nota Técnica nº 10/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE, de 30/06/2022, considera que "Especificamente no caso do Porto de Santos, a jurisprudência consolidada do Cade, subsidiada em testes de mercado reiterados e consistentes, considera o Porto de Santos como um mercado relevante independente (concorrência intraporto), de modo que apenas os terminais portuários situados dentro do Complexo Portuário de Santos – i.e., BTP Santos, Tecon Santos Brasil, DP World Santos, Ecoporto – são considerados rivais efetivos". Portanto, as capacidades dos terminais existentes serão reavaliadas pela equipe técnica. Com relação as projeções de demanda de contêineres para o Complexo Portuário de Santos, informamos que o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (julho/2020) estima que a demanda para cargas containerizadas, no cenário tendencial, crescerá a uma taxa de 3% ao ano até 2040. Conforme informações do PDZ-Santos/2020, a consultoria Drewry (2019) estima que para os portos da América do Sul, o crescimento anual médio estimado é da ordem de 3,7%. Os estudos de planejamento portuária identificam uma correlação forte entre o Produto Interno Bruto - PIB e a movimentação de contêineres. Nesse sentido, observa-se que entre 2001 e 2021, a movimentação de contêineres no Porto de Santos cresceu a uma taxa efetiva anual de 7,43% a.a e a relação entre TEU e o PIB no mesmo período foi de 4,27 vezes, excluindo os anos de 2001 e 2009 que são pontos fora da curva. A empresa Santos Brasil em sua apresenta institucional referente a 1º trimestre de 2022, evidencia que o Complexo Portuário de Santos apresentou entre CAGR 1998 – 2021 taxa de crescimento efetiva anual (CAGR) de 8,1% a.a. e o Tecon Santos de 9,4% a.a.
315	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Ademais, necessário também destacar que a análise realizada considera apenas os terminais molhados como parte do complexo portuário de Santos. Não se verificou nos estudos elaborados para o STS10 a avaliação do complexo portuário de Santos como um sistema, considerando também as retroáreas destinadas à armazenagem de cargas containerizadas, bem como a destinação de novas áreas para essa atividade conforme o PDZ. É provável que, avaliando-se a capacidade de cais dos terminais molhados associada à capacidade de armazenagem em conjunto dos terminais molhados e secos, se obtenha um número ainda maior de capacidade de movimentação de contêineres em Santos. A esse respeito, mencione-se que o trânsito de contêineres entre terminais secos e molhados em Santos é facilitado pela utilização do regime de trânsito DTE. Estima-se que cerca de 40% das cargas movimentadas em um terminal migrem para armazenagem em outros terminais do complexo santista. Percebe-se, portanto, que tal avaliação é imprescindível para que se tenha um dado realista da capacidade de movimentação de contêineres. Sabe-se que a modelagem parte de informações de mercado, incluindo-se a capacidade dos concorrentes, para estimar investimentos, outorga, dentre outras obrigações para o futuro arrendatário. Em um cenário de números subestimados, verifica-se que se tornam superestimados esses outros fatores, de modo que é fundamental a revisão do dado de capacidade atual no Porto de Santos, bem como reavaliação dos números que dele decorrem. Importante mencionar, ainda, divergências dos estudos ora sob consulta pública com aqueles contratados pelo BNDES para a desestatização da autoridade portuária de Santos. Nesses estudos demonstrou-se que, com a expansão do terminal Santos Brasil, a sua capacidade passará para alcançar 3 milhões de TEU logo em 2030, sendo que a EPL considerou apenas a capacidade de 2.360.000 TEU para o todo o período analisado. Outra divergência apresentada entre os estudos foi que os estudos da desestatização da SPA concluíram que o índice de crescimento portuário (CAGR) para contêineres na privatização da SPA é de 2,4%. Porém, para a EPL, nos estudos do STS10, alcançou-se o percentual de 3%. Assim sendo, considerando os dados de expansão divulgados pelos terminais e a capacidade de 3.000.000 TEU decorrentes dos estudos do BNDES, tem-se a capacidade máxima de 7.500.000 TEU (sem considerar o STS10) em Santos. Sobre esse valor, com o percentual de crescimento CAGR de 2,4% utilizado nos estudos a cargo do BNDES, a demanda alcançará a capacidade máxima apenas no ano de 2039. Nos estudos realizados pela EPL para o STS10, considera-se que a demanda alcançará a capacidade máxima já em 2023, já que considerou o CAGR de 3%. Diante desse cenário, o que se tem é a condução pelo governo de procedimentos distintos - licitação do STS10 e privatização da SPA - mas que impactam um sobre o outro, embasados em premissas e dados diferentes, o que evidencia o potencial de falhas que podem se revelar ao longo dos anos dos projetos, por deficiência na própria modelagem. Para tanto, pela imprecisão dos dados utilizados nos estudos, faz-se necessária a reanálise dos dados utilizados para o projeto do STS10.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a divisão da demanda macro em estudos de terminais portuários contempla apenas projetos com níveis de maturidade suficientes para serem considerados na análise concorrencial, no intuito de mitigar reservas de mercado. Observa-se que o estudo de mercado do terminal STS10 considera somente os terminais de contêineres molhados do Complexo Portuário de Santos, tendo em vista suas características operacionais semelhantes. Diferentemente dos terminais molhados, os operadores dos terminais retroportuários geralmente não se relacionam com empresas de navegação, apenas com os donos da carga. Sua principal atividade é a armazenagem de cargas de importação. Nesse sentido, a Nota Técnica nº 10/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE, de 30/06/2022, considera que "Especificamente no caso do Porto de Santos, a jurisprudência consolidada do Cade, subsidiada em testes de mercado reiterados e consistentes, considera o Porto de Santos como um mercado relevante independente (concorrência intraporto), de modo que apenas os terminais portuários situados dentro do Complexo Portuário de Santos – i.e., BTP Santos, Tecon Santos Brasil, DP World Santos, Ecoporto – são considerados rivais efetivos". Portanto, as capacidades dos terminais existentes serão reavaliadas pela equipe técnica. No que se refere as capacidades dos terminais existentes e as fases de implantação do terminal STS10/ramp up, informamos que serão reavaliadas pela equipe técnica. Com relação as projeções de demanda de contêineres para o Complexo Portuário de Santos, informamos que o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (julho/2020) estima que a demanda para cargas containerizadas, no cenário tendencial, crescerá a uma taxa de 3% ao ano até 2040. Conforme informações do PDZ-Santos/2020, a consultoria Drewry (2019) estima que para os portos da América do Sul, o crescimento anual médio estimado é da ordem de 3,7%. Os estudos de planejamento portuária identificam uma correlação forte entre o Produto Interno Bruto - PIB e a movimentação de contêineres. Nesse sentido, observa-se que entre 2001 e 2021, a movimentação de contêineres no Porto de Santos cresceu a uma taxa efetiva anual de 7,43% a.a e a relação entre TEU e o PIB no mesmo período foi de 4,27 vezes, excluindo os anos de 2001 e 2009 que são pontos fora da curva. A empresa Santos Brasil em sua apresenta institucional referente a 1º trimestre de 2022, evidencia que o Complexo Portuário de Santos apresentou entre CAGR 1998 – 2021 taxa de crescimento efetiva anual (CAGR) de 8,1% a.a. e o Tecon Santos de 9,4% a.a. Com relação as projeções futuras a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE estima que o PIB médio brasileiro até 2047 crescerá em torno de 2,0% ao ano. Portanto, em função do histórico de crescimento da movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Santos nos últimos 23 anos, as projeções apresentadas pelo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento de Santos/2020, bem como a taxa estimada de crescimento do PIB pela OCDE, verifica-se que está adequado as estimativas de crescimento apresentadas pelo estudo de mercado de 3,0% ao ano, durante o período contratual.
316	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Item 3.4 Dimensionamento, Tabela 10 - pag 14 de 35 Qual foi a base utilizada para a determinação das capacidades dinamicas dos terminais Santos Brasil, DP World e BTP? O estudo não contempla aumento de capacidade dinamica ao longo dos anos por redução do GIRO-MÉDIO (tabela 9) nestes terminais?	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que as capacidades dinâmicas e giro/tempo de permanência dos terminais existentes serão reavaliadas pela técnica.

317	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Capacidades Na Seção B1 - Análise concorrencial - figura 16 - existe a indicação de que o Terminal BTP encontra-se operando acima da capacidade instalada. É possível um terminal operar acima de sua capacidade? As premissas de cálculo de capacidade adotados na modelagem estão corretas? Tal afirmativa põe em cheque a afirmação das conclusões do item 5.5.1.5, assim como os valores adotados de capacidades dos terminais em Santos e sua evolução ao longo dos anos. A modelagem de capacidade - também não considera a evolução da capacidade com as capacidades adicionadas por (a) ganhos de eficiência (b) menor dwell time (c) potencial de crescimentos dentro das instalações existentes (d) expansões anunciadas e outras expansões potenciais com mudanças de tecnologia. Favor esclarecer.	Agradecemos a contribuição e informamos que a modelagem trabalha com capacidades nominais, nesse sentido, sim, é possível que um terminal opere acima da sua capacidade. Informa-se também que as capacidades dos terminais serão revistas no âmbito da revisão do estudo.
318	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	O Estudo STS10 - Seção B - Estudo de Mercado requer ajustes para que as capacidades dos Terminais do Porto de Santos (Santos Brasil, BTP, DP Word e STS-10) estejam corretas e alinhadas com o capacity share nos estudos do BNDES. Pela contribuição ser extensa e apresentar tabelas com os cálculos, enviamos ao e-mail anexo_audiencia062022@antaq.gov.br o arquivo STS-10 - Contribuições à Audiência Pública - Agência Porto - 2022 .	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que as capacidades dinâmicas e giro/tempo de permanência dos terminais existentes serão reavaliadas pela equipe técnica.
319	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	O Estudo STS10 - Seção B - Estudo de Mercado requer ajustes para que as capacidades dos Terminais do Porto de Santos (Santos Brasil, BTP, DP Word e STS-10) estejam corretas e alinhadas com o capacity share e dwell time apresentados nos próprios estudos do STS-10. Pela contribuição ser extensa e apresentar tabelas com os cálculos, enviamos ao e-mail anexo_audiencia062022@antaq.gov.br o arquivo STS-10 - Contribuições à Audiência Pública - Agência Porto - 2022 .	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que as capacidades dinâmicas e giro/tempo de permanência dos terminais existentes serão reavaliadas pela equipe técnica.
320	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Estudo STS10 - Seção B - Estudo de Mercado Capítulo: Todo o Documento Contribuição: O Estudo STS10 - Seção B - Estudo de Mercado requer ajustes para que a MME do STS10 esteja alinhada ao cenário de capacity share e micro demanda da Contribuição 01 ou 02 da Agência Porto Consultoria. Pela contribuição ser extensa e apresentar tabelas com os cálculos, enviamos ao e-mail anexo_audiencia062022@antaq.gov.br o arquivo STS-10 - Contribuições à Audiência Pública - Agência Porto - 2022 .	Resp. Agradecemos a contribuição e informamos que as capacidades dos terminais existentes e as fases de implantação do terminal STS10/ramp up serão reavaliadas pela equipe técnica.
321	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	Ajustar o capacity share para a Fase 1 de acordo com a capacidade limitante entre cais e armazenagem. Observou-se, no documento Seção B - Estudo de Mercado, Tabela 10, página 14, para definição do capacity share do STS-10 foram considerados os valores de capacidade de 330.000 TEU/ano para os períodos 2023-2024 e 2025 (referente à capacidade de cais calculada para os referidos horizontes). No entanto, ao observar o documento Seção C - Engenharia, em sua página 25, que trata do cálculo de micro capacidade, observa-se que para o período mencionado, isto é, 2023-2024 e 2025, a capacidade limitante é a capacidade de armazenagem calculada, da ordem de 290.000 TEU/ano. Ao se considerar essa capacidade no cálculo do capacity share, tem-se que o STS-10 teria para esse 5,39% (2023-2024) e 5,10% (2025) do capacity share do Complexo Portuário de Santos no que se refere à movimentação de contêineres e não 6,09% (2023-2024) e 5,77% (2025) como consta na Seção B - Estudo de Mercado, Tabela 10, página 14.	Resp. Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto. Informamos que as capacidades dos terminais existentes e as fases de implantação do terminal STS10/ramp up serão reavaliadas pela equipe técnica.
322	Estudo STS10 - Seção B - Estudos de Mercado	STS10	Todo o Documento	A presente contribuição tem o intuito de reforçar a necessidade de ajustes no capacity share do STS-10, uma vez que foi verificado, inicialmente que há um equívoco na definição da capacidade dinâmica limite do STS-10 nos primeiros anos do horizonte de planejamento, em que foi considerado que o terminal teria capacidade para movimentar 330 mil TEUS (capacidade de cais) quanto, na verdade, a capacidade limitante para o período entre 2022 a 2025 é a capacidade de armazenagem, da ordem de 290 mil TEU ano. Considerando o capacity share atual para o período entre 2022 e 2025 comparado com a capacidade dinâmica limitante, observa-se que o terminal estaria captando um volume de carga superior ao que terá capacidade efetiva para movimentar, inicialmente, em 2022 (290kTEU x 301kTEU), 2023 (290kTEU x 310kTEU), 2024 (290kTEU x 319kTEU) e 2025 (290kTEU x 312kTEU).	Resp. Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto. Informamos que as capacidades dos terminais existentes e as fases de implantação do terminal STS10/ ramp up serão reavaliadas pela equipe técnica.
323	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Nas plantas (Docs. nº. 10; 11; 12 e 13) como também no documento nº. 06-Engenharia e seus anexos, não há informações que permitam assegurar que o novo Cais e o Canal de Navegação estão de acordo com normas vigentes como também se há estudos de manobrabilidade e hidrodinâmicos que comprovem que a nova posição dos berços não afetará e nem será afetada pelas operações do Porto. Não está claro também onde será a área de manobras dos navios que operarão no STS10. Solicitamos disponibilizar projetos e/ou estudos que embasem tecnicamente a futura posição do Cais e sua interface com o Canal de Navegação (Exemplos: Estudos de manobrabilidade, hidrodinâmicos etc. especialmente considerando navios maiores que LOA 366 m e calados acima de 15,0 m conforme Planos da Desetização da SPA). Solicitamos disponibilizar planta que indique onde será a nova área de manobras de navios que operarão no STS 10, como também esclarecer se haverá reposicionamento do canal de navegação em função desta nova posição. Disponibilizar também parecer da Marinha favorável às novas instalações. Esclarecer qual a flexibilidade e responsabilidade por alterações: 1. Mandatórias. 2. Desejáveis pelo Proponente.	Agradecemos a contribuição. A extensão do cais de atracação teve como referência o atendimento mínimo de até 3 (três) navios da classe New Panamax, o distanciamento de 30m entre navios atracados e o espaço correspondente para amarração nas extremidades com ângulo de 45°. Assim, a extensão total do cais será de 1.209m lineares (sem inflexão). De forma subsidiária, também foi considerado o navio da classe Triple E para alguns dimensionamentos que visem resguardar a expansão futura, em prazo superior ao da vigência do terminal STS10. A largura mínima de berço disponível para o terminal STS10, por exemplo, foi estimada em 75m, compatível com navios da classe Triple E com boca de 59m. Entretanto, as dimensões de cais serão revisadas, podendo haver adequações para o faseamento da obra e traçado do alinhamento do cais. Embora a definição de parâmetros e regras para a utilização da infraestrutura de acesso aquaviário seja prerrogativa da autoridade portuária, é importante destacar que os navios que atracam no Cais do Saboó já dispõem de uma bacia de evolução localizada nas proximidades da foz do rio Saboó. A Portaria nº 74/CPSP, de 23 de fevereiro de 2021, estabelece os procedimentos operacionais para navegação de embarcações com LOA entre 340 e 366m (New Panamax). Ainda que tenha fixado parâmetros em caráter preliminar, considerou o mesmo traçado geométrico utilizado na elaboração do estudo do terminal STS10. Eventuais alterações no traçado geométrico, ou seu reposicionamento, deverão ser discutidas previamente a novas campanhas de dragagem de aprofundamento. Vale destacar que a proposta de engenharia ora submetida à audiência pública é conceitual e foi utilizada para dimensionamento dos investimentos. O futuro arrendatário deverá elaborar os devidos projetos no intuito de cumprir as obrigações contratuais e resguardar os parâmetros de segurança da navegação estabelecidos pelas autoridades envolvidas.
324	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Complemento. Nas plantas (Docs. nº. 10; 11; 12 e 13) como também no documento nº. 06-Engenharia e seus anexos, não há informações que permitam assegurar que o novo Cais e o Canal de Navegação estão de acordo com normas vigentes como também se há estudos de manobrabilidade e hidrodinâmicos que comprovem que a nova posição dos berços não afetará e nem será afetada pelas operações do Porto. Não está claro também onde será a área de manobras dos navios que operarão no STS10. Verificou-se que (a) a largura do Canal de Navegação em frente ao STS10 está menor do que deveria; e (b) a distância entre os navios que passam pelo Canal de Navegação e os navios atracados nos berços do projeto STS10 também está menor do que exigem as normas PIANC a ROM vigentes. Nesse sentido, temos: 1. Verificação Largura do Canal. ã€¢ Conforme equações PIANC, calculamos a largura necessária do canal de navegação no trecho em frente ao STS10 e identificamos que ela está menor do que deveria. Segue o racional: o Premissas: ? Navio de Projeto Cenário 01: LOA 366 m com Boca de 51m. ? Navio de Projeto Cenário 02: LOA 340 m com Boca de 48m. ? Canal com passagem de um navio por vez (Nunca 2 simultaneamente). ? Wbm: Faixa Básica de Manobra: Boa equiv. a 1,3 x B. ? Wi: ? Velocidade Navio Baixa e Canal Interno: 0 B ? Vento Moderado (Idem Simulações USO) e Canal Interno: 0,5 B ? Corrente de Través Fraca (Idem simulações USP) e Canal Interno: 0,2 B ? Corrente Longitud. Fraca (Idem Simulações USP) e Canal Interno: 0 B ? Ondas entre -1m e + 1 m e Canal Interno: 0 B ? Auxílio Naveg. Excelente e Canal Interno: 0 B ? Tipo de fundo <1,5 x Calado Navio Projeto e Canal Interno: 0,1 B ? Profundidade Hidrovia < 1,5 x Calado e Canal Interno: 0,4 B ? Nível Periculosidade de Carga Alto e Canal Interno: 0,8 B ? Total Wi: 2 x B ? Wbr: Largura adicional em relação a margens inclinadas, Velocidade Baixa e Canal Interno: 0,3 x B ? Wbg: Largura adicional em relação a estruturas (exemplos: Pieres e Cais), Velocidade Baixa e Canal Interno: 0,5 x B Equação PIANC: W(Largura do Canal) = 2 x Wbm (Larg. Navio e Tolerância) + Wi (Considera Larg. Adicionais Seções Retas) + Wbr (Larg. Adicional Ref. Margens) + Wbg (Larg. Adicional Ref. Estruturas) Total: W = 5,4 x B Navios LOA 366m: O canal deverá ter largura de 275 m. Navios LOA 340m: O canal deverá ter largura de 259 m. Largura média trecho em frente ao STS10: Varia entre 228 e 238 m. Variação entre 31 m e 21 m em relação a PIANC. Conclusão: A largura está em desconformidade com as normas aplicáveis. 2. Distância entre Canal de Navegação e Navios atracados nos Berços Adjacentes. ã€¢ Tanto PIANC quanto ROM citam esta mesma distância, que deverá ser de 2,5 x B. Ou seja: o Navios de LOA 366: Distância deverá ser de 2,5 x 51 m = 127,5 m o Navios de LOA 340: Distância deverá ser de 2,5 x 48 = 120,0 m o Na configuração futura do STS 10 teremos distâncias (Mínimas de cada berço) entre 26 m e 73 m, que não atenderia.	Agradecemos a contribuição. A extensão do cais de atracação teve como referência o atendimento mínimo de até 3 (três) navios da classe New Panamax, o distanciamento de 30m entre navios atracados e o espaço correspondente para amarração nas extremidades com ângulo de 45°. Assim, a extensão total do cais será de 1.209m lineares (sem inflexão). De forma subsidiária, também foi considerado o navio da classe Triple E para alguns dimensionamentos que visem resguardar a expansão futura, em prazo superior ao da vigência do terminal STS10. A largura mínima de berço disponível para o terminal STS10, por exemplo, foi estimada em 75m, compatível com navios da classe Triple E com boca de 59m. Entretanto, as dimensões de cais serão revisadas, podendo haver adequações para o faseamento da obra e traçado do alinhamento do cais. Embora a definição de parâmetros e regras para a utilização da infraestrutura de acesso aquaviário seja prerrogativa da autoridade portuária, é importante destacar que os navios que atracam no Cais do Saboó já dispõem de uma bacia de evolução localizada nas proximidades da foz do rio Saboó. A Portaria nº 74/CPSP, de 23 de fevereiro de 2021, estabelece os procedimentos operacionais para navegação de embarcações com LOA entre 340 e 366m (New Panamax). Ainda que tenha fixado parâmetros em caráter preliminar, considerou o mesmo traçado geométrico utilizado na elaboração do estudo do terminal STS10. Eventuais alterações no traçado geométrico, ou seu reposicionamento, deverão ser discutidas previamente a novas campanhas de dragagem de aprofundamento. Vale destacar que a proposta de engenharia ora submetida à audiência pública é conceitual e foi utilizada para dimensionamento dos investimentos. O futuro arrendatário deverá elaborar os devidos projetos no intuito de cumprir as obrigações contratuais e resguardar os parâmetros de segurança da navegação estabelecidos pelas autoridades envolvidas.
325	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	(Seção C - item 1.2.2) O documento indica que, dentre os investimentos em infraestrutura que deverão ser implantados pela Arrendatária, consta a Realocação da Estação de Tratamento de Água (ETA). Segundo o EVTEA, o projeto de deslocamento da atual ETA foi desenvolvido pela SPA a fim de realocá-la para área contígua ao terminal STS10, fora da área de arrendamento, em área comum do porto organizado. Entende-se que a SPA será responsável pela operação e manutenção da futura ETA, cabendo à futura Arrendatária somente a responsabilidade de construção. Não está claro se, nesse caso específico, a Arrendatária também será responsável pela total implantação da ETA que, além das obras civis, incluirá a obtenção das autorizações e licenças junto aos órgãos intervenientes no processo de licenciamento ambiental	Resposta: Agradecemos a contribuição e informamos que a SPA será responsável pela operação e manutenção da futura ETA, cabendo ao futuro arrendatário a responsabilidade de construir e equipar a estação de tratamento, assim como a obtenção das autorizações e licenças da ETA. Após a conclusão dos investimentos referenciados no estudo, a ETA deverá ser entregue para gestão, operação e manutenção da SPA.
326	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se que a Seção C - Engenharia do EVTEA apresente o detalhamento dos acessos rodoviários e do perímetro da Área do Arrendamento, incluindo coordenadas georreferenciadas, pois entende-se que um dos atuais gates da área arrendada ao Ecoporto não faz parte do perímetro da futura arrendatária. Caso isso seja confirmado, requer-se que os custos e prazos envolvidos para a construção de um novo gate ao terminal sejam considerados no EVTEA e na modelagem do projeto. Justificativa: Conforme apresentado na figura do Anexo C-1 (Delimitação da Área Final) da Seção C - Engenharia do EVTEA, a área disponibilizada para o Terminal STS 10 tem 601.101 m². A delimitação da área está representada na figura citada, porém as coordenadas para estabelecimento da poligonal não foram fornecidas em nenhum documento. De acordo com o Edital, o acesso rodoviário ao Terminal durante os primeiros anos seria realizado através do gate de veículos da área atualmente ocupada pelo Ecoporto. Entretanto, tendo em vista o vulto das obras previstas, pode não haver espaço adequado para recepção e manobras dos veículos e operacionalização dos fluxos de caminhões, o que dificultará a operação no Terminal. Com base nisso, não é possível assumir que a operação da futura arrendatária na área do Ecoporto seja viável sem um gate. A incerteza sobre esses pontos que são fundamentais para a operação portuária impacta na operacionalização do terminal nos primeiros anos.	Resposta: Agradecemos a contribuição. Referente a um dos gates está fora da área de arrendamento o que afetaria a capacidade do sistema rodoviário do terminal para os primeiros anos, informamos que o entendimento não está correto. O referido gate somente estará fora da área de arrendamento na fase 02, favor se atentar ao faseamento de investimentos previstos para o STS10. Os custos e os prazos para construção dos novos gates foram considerados no EVTEA assim como seu faseamento. Na assunção da área, o futuro arrendatário poderá utilizar a infraestrutura existente ilustrada na Seção C, Anexo C-1, figura 5, fase 01, onde todos os gates existentes poderão ser usados. Apenas para a segunda fase de investimentos, a área será reduzida, considerando a supressão de um dos gates existentes. Porém, na modelagem do estudo, as construções dos novos gates estão previstos para serem concluídos durante 1ª fase de investimentos (3 anos), ficando operacional a partir do 4º ano de contrato. As obras previstas na modelagem do estudo para a primeira fase de investimentos, excluem interferências com as áreas ocupadas pela Ecoporto (AnexoC-1, figura 5, fase 01), estando em linha com a capacidade de movimentação apontada no cálculo de micro-capacidade (tabela 01, Seção C).
327	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	De acordo com o item Ativos Existentes da Seção C - Engenharia Para os ativos existentes do STS10, além dos diversos pátios na região do Saboó, constam também como ativos existentes os equipamentos reversíveis à Autoridade Portuária previstos no contrato de arrendamento então explorado pela Ecoporto Santos S/A. Todos os ativos serão disponibilizados ao futuro concessionário na situação em que se encontram. Caberá ao concessionário realizar os investimentos necessários para adequada operação, bem como em suas melhorias. Consideração: podemos entender que os ativos disponibilizados ao futuro arrendatário são aqueles considerados como reversíveis pelo atual contrato de arrendamento. Está correto o nosso entendimento?	Resposta: Agradecemos a contribuição e informamos que o entendimento está correto. Entretanto, informamos que a versão original do estudo será atualizada, onde haverá consulta a ANTAQ para ratificação da lista dos equipamentos reversíveis, além da atualização da data-base do estudo. A atualização será publicada pós-audiência.

328	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	De acordo com o item Ativos Existentes da Seção C - Engenharia Os equipamentos a serem disponibilizados ao futuro arrendatário que integrarão os ativos do terminal STS10 no cenário definitivo estão listado a seguir: a. Portêineres (STS) - 3 equipamentos Portêineres STS Post-Panamax, com alcance até a 24ª Fileira, fabricados pela ZPMC b. Spreaders e gancho para Portêineres - 3 unidades c. Rubber Tyred Gantry (RTG) Kalmar, com capacidade de empilhamento de 6+1 - 6 unidades d. Spreaders para RTG - 6 unidades e. Terminal Tractors com Semi-reboques (trailers) - 33 unidades f. Reach Stacker - 5 unidades g. Empilhadeiras - 11 unidades Comentários: Sugerimos que a lista constante na Seção C - Engenharia seja corrigida para que nela passe a constar como reversíveis exclusivamente os equipamentos deliberados no Acordão ANTAQ 301/22, de 30 de maio de 2022: 3 Porteineres, 6 RTGs e o Sistema Operacional TOS, sendo excluídos os demais bens listados no Edital (terminal tractors, semi-reboques, reach stacker e empilhadeiras).	Resposta: Agradecemos a contribuição e informamos que a versão original do estudo será atualizada, onde haverá consulta a ANTAQ para ratificação da lista dos equipamentos reversíveis, assim como a atualização da data-base do estudo. A atualização será publicada pós-audiência.
329	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Sugere-se a inclusão nos custos projetados de CAPEX e OPEX dos investimentos necessários para a aquisição e operação de sistemas de tecnologia da informação, que são fundamentais para a operação do Terminal e que não estão considerados no cenário atual. Justificativa: A Seção C - Engenharia apresenta no Anexo C-2 os investimentos previstos em Capex ao passo que a Seção D - Operacional através do item 4 - Custos e Despesas operacionais relata os custos de OPEX considerados na modelagem financeira do Terminal STS-10. Entretanto, não foram previstos investimentos na aquisição e operação de sistemas de tecnologia da informação para controle de acessos, gerenciamento da operação, comunicação, segurança e administração do Terminal, e que são fundamentais para o adequado desempenho das atividades portuárias e atingimento do nível de serviço esperado e atendimento das legislações brasileiras e internacionais. Dessa forma, requer-se a inclusão desses itens na modelagem financeira com custos relacionados tanto a aquisição inicial, quanto a manutenção e operação desses sistemas.	Resposta: Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo desenvolvido é de caráter conceitual, não sendo concebido todo detalhamento técnico e operacional abordado no âmbito de projeto executivo. Cabe ao futuro arrendatário realizar, através de sua expertise, a avaliação do modelo econômico financeiro proposto e identificação de todos os itens necessários para operação.
330	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Em relação aos valores unitários e totais dos investimentos previstos de CAPEX, apresentados pelo Anexo C-2 da Seção C - Engenharia do EVTEA, sugere-se (i) a atualização dos valores para o último mês disponível antes da publicação do Edital ou (ii) a correção dos valores apresentados pelo Índice Geral de Preços - Mercado (IGP-M), em relação aos equipamentos, e pelo Índice Nacional de Custo da Construção (INCC), em relação às obras civis. Justificativa: O Anexo C-2 da Seção C - Engenharia do EVTEA apresenta os valores unitários e totais dos investimentos previstos de Capex, que tem como data-base o mês de setembro de 2021. No entanto, considerando o acumulado da inflação nos últimos meses, criou-se uma defasagem entre valores reais e valores modelados, fazendo-se necessária a atualização dos valores para último mês disponível antes da publicação do edital ou a correção dos valores apresentados pelo Índice Geral de Preços - Mercado (IGP-M), em relação aos equipamentos, e pelo Índice Nacional de Custo da Construção (INCC), em relação às obras civis.	Resposta: Agradecemos a contribuição e informamos que a solicitação será atendida. A versão original será revisada, ocorrendo a atualização da data-base do estudo. A atualização será publicada pós-audiência.
331	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se que a Seção C - Engenharia do EVTEA apresente informações detalhadas sobre as características, quantidade e condições dos cabeços e defensas atualmente instalados no cais existente de Saboó e Ecoporto. Justificativa: A Seção C - Engenharia do EVTEA não apresenta qualquer informação sobre os dispositivos de amarração e atracação existentes no Terminal. Durante visita técnica, observou-se que os cabeços e defensas atualmente instalados no terminal apresentavam, aparentemente, boas condições para operação. Logo, tais dispositivos poderiam ser incorporados como ativo existente e a licitante poderia optar, se possível, por reaproveitá-los durante a primeira fase de operação do Terminal, respeitando a sua vida útil e limitação de capacidade. Diante disso, requer-se a disponibilização de informações detalhadas sobre os cabeços e defensas existentes, bem como suas condições de utilização, para verificar se são adequados e se possuem capacidade para atender ao navio de projeto do novo Terminal.	Resposta: Agradecemos a contribuição e informamos que os cabeços e defensas instaladas no cais Saboó e Ecoporto pertencem a lista de ativos existentes do Porto, podendo o futuro arrendatário realizar avaliação da estrutura e aproveitá-las durante a primeira fase de operação. Destaca-se que os demais eventuais ativos existentes reversíveis à Autoridade Portuária, que visem a operação do terminal durante as fases de sua implantação, a exemplo de edificações, gates, entre outros existentes, também serão disponibilizadas ao futuro arrendatário do STS10 e estarão disponíveis para uso. Contudo, para fins de modelagem do presente estudo, não foram relacionados entre a lista de ativos existentes, visto que constam como utilização em caráter transitório, onde futuramente são previstas demolições ou substituições. Referente a vida útil e estado de conservações dos bens, informamos que os interessados poderão verificar as características dos bens durante as visitas técnicas ao Porto Organizado. Vale ressaltar que a solução de engenharia, incluindo a definição de aproveitar os ativos e o arranjo operacional do terminal, são prerrogativas do vencedor do leilão, observadas as condicionantes contratuais do futuro arrendamento e cláusulas de reversibilidade de contratos pretéritos instalados na área STS10.
332	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Considerando que o item 1.2.2 da Seção C - Engenharia do EVTEA informa que será necessária a adequação do sistema de combate a incêndio da área de pátio, requer-se a inclusão de dados e informações mais detalhadas sobre o fornecimento de água para o sistema de combate a incêndio. Justificativa: Para os serviços de combate a incêndio, o item 1.2.2 da Seção C - Engenharia do EVTEA informa que será necessária a adequação do sistema de combate a incêndio da área de pátio. Na Nota Técnica No. 58/2021, item 6.55, demonstra-se a composição de custos para essa rede, considerando itens como tubos, conexões, válvulas, abrigos para mangueiras e acessórios. No entanto, em ambos os documentos não é informado como será o fornecimento de água para o sistema de combate a incêndio do Novo Terminal e nem a previsão de custos para esse serviço. Caso o Porto disponibilize um ponto de conexão de água exclusiva para o sistema de combate a incêndio, são necessários os dados de vazão, pressão e diâmetro da tubulação existente no ponto de conexão com o novo Terminal. Caso esse ponto não seja disponibilizado, deverá ser considerado um sistema independente com reservatório para reserva exclusiva de combate a incêndio e sistema de bombeamento. Por esse motivo, de modo a conferir maior clareza no escopo do Arrendatária e para uma melhor avaliação do CAPEX, sugere-se a inclusão de dados e informações mais detalhadas sobre o fornecimento de água para o sistema de combate a incêndio.	Resposta: Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo desenvolvido é de caráter conceitual, não sendo concebido todo detalhamento técnico e operacional abordado no âmbito de projeto executivo. Cabe ao futuro arrendatário realizar, através de sua expertise, a avaliação da área e consulta a Autoridade Portuária, com objetivo de obter informações detalhadas sobre o fornecimento de água.
333	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se a inclusão de informações mais detalhadas, como locação, inventário fotográfico, laudos, projetos, características, número de pavimentos, área total e finalidade de uso de todas as edificações existentes no Terminal. Justificativa: O item 1.2.2 da Seção C - Engenharia do EVTEA prevê a demolição de todas as edificações existentes com o intuito de otimizar o aproveitamento de área do terminal. No entanto, para uma melhor análise do tipo de material e volume necessário de demolição, bem como um possível reaproveitamento de qualquer edificação pela Arrendatária por se tratar de um ativo existente, requer-se a disponibilização de informações detalhadas das edificações existentes, como a locação, suas características, o número de pavimentos, sua área total e a finalidade de uso.	Agradecemos a contribuição e informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente. De forma complementar, durante a revisão do estudo, será avaliada a possibilidade de disponibilização de materiais complementares referente a estrutura existente, caso seja possível, as informações serão divulgadas na versão revisada do estudo pós-audiência.
334	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se a inclusão de escopo relativo à Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) existente na Seção C - Engenharia do EVTEA, seja de desativação, remoção ou realocação dessa estrutura. Justificativa: Durante a visita técnica na área que será disponibilizada ao futuro terminal STS10, verificou-se a existência de uma Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) próxima ao local de instalação da ETA (Estação de Tratamento de água). Qualquer tipo de intervenção na ETE (Estação de Tratamento de Esgoto) não está previsto nos documentos da licitação. Se houver a necessidade de realocação, requer-se a disponibilização de todas as informações e características sobre a ETE (Estação de Tratamento de Esgoto) de modo a subsidiar os estudos de engenharia e ambientais e permitir a correta estimativa de custos no CAPEX.	Agradecemos a contribuição e informamos que eventuais ativos existentes reversíveis à Autoridade Portuária, que visem a operação do terminal, serão entregues ao futuro arrendatário do STS10 e estarão disponíveis para uso. Cabe ao futuro arrendatário avaliar e determinar a melhor solução de engenharia para definir o layout do terminal, avaliando a necessidade de realocação do processo de tratamento de esgoto que atenderá o futuro terminal STS10.
335	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se a inclusão de informações mais detalhadas, como dimensões e características, sobre as estruturas remanescentes da Ponte para Ferry Boat desativada localizada à oeste do Terminal, próxima à área da Santos Brasil, ao lado do mangue. Justificativa: Durante a visita técnica na área que será disponibilizada ao futuro terminal STS 10, observou-se a existência de uma estrutura de contenção em concreto na região oeste do Terminal, próxima à área da Santos Brasil. Ao comparar com projetos existentes disponibilizados pelo Codesp, constatou-se que essa estrutura fazia parte de uma Ponte para Ferry Boats que atualmente se encontra desativada. Considerando que essa ponte interfere com a construção da retroárea do novo Terminal, conforme apresentado no Anexo C-1: Figura 10 - Layout Conceitual Fase Final, é essencial que sejam disponibilizadas informações mais detalhadas sobre essa estrutura para avaliação das intervenções necessárias para compatibilização com as novas estruturas, bem como o impacto dessas intervenções no CAPEX e análise de contingências, se necessário.	Agradecemos a contribuição e informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
336	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Com base neste item: "A futura arrendatária deverá realizar os investimentos mínimos necessários para exploração do Terminal STS10 com capacidade operacional para no mínimo 2,3 milhões TEU/ano", temos o seguinte questionamento: Qual a estimativa de participação ferroviária na movimentação destes 2,3 milhões de TEU/ano? Proposta: Que seja estabelecido um percentual mínimo de movimentação ferroviária para o terminal, percentual este alinhado ao PDZ do Porto de Santos.	Agradecemos a contribuição e informamos que o ramal ferroviário representa a oferta de maior flexibilidade no sistema de recepção e expedição do terminal, mas não restringe a capacidade do terminal, visto que o sistema rodoviário isoladamente possui capacidade para atender a demanda terrestre de embarque e desembarque do terminal. O percentual mínimo de movimentação ferroviária não foi estipulado no estudo devido a dependência da realização de obras de conexão com o sistema ferroviário do porto. A execução de investimentos para execução do ramal ficará condicionada a prévia execução de obras do sistema ferroviário do porto organizado que permitam a integração do ramal do STS10.
337	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Sugerimos que seja incluída a seguinte obrigação para o arrendatário: "Deve ser assegurado que o ramal tenha, no mínimo, 1500 m úteis de comprimento e que as linhas de carga e descarga de contêiner tenham capacidade de receber, juntas, a totalidade de vagões trazidos pelos trens que acessarão o terminal. Além disso, esses 1500m úteis devem ser distribuídos em no máximo 4 linhas de 375 m úteis cada, conforme desenho desenvolvido em estudo conjunto entre a MRS e a SPA, que enviaremos pelo e-mail disponibilizado nesta Consulta Pública do STS10."	Agradecemos a contribuição e informamos que a extensão mínima do ramal ferroviário está prevista na minuta do contrato, item 7.1.2.3, ii) implantação de Ramal Ferroviário com extensão total de no mínimo 1.500 m. Contudo, a obrigação contratual de implantação do ramal ferroviário irá ser revisado, podendo haver alteração ou supressão dos investimentos previstos. Caso haja alteração, a nova versão do estudo será publicada após Audiência Pública.
338	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	No subcláusula 1.3.2. Investimentos Sistema Terrestre: substituir o texto: "Para o STS10 foi considerado somente o ramal ferroviário interno ao terminal no escopo do estudo, com extensão da ordem de 1.500m de trilhos e 3 aparelhos AMV, com vista ao atendimento de uma composição ferroviária completa no terminal" pelo seguinte: "Para o STS10 foi considerado somente o ramal ferroviário interno ao terminal no escopo do estudo, com extensão da ordem de 1.500m de trilhos e 3 AMV - Aparelhos de Mudança de Via, com vista ao atendimento de uma composição ferroviária completa no terminal"	Agradecemos a contribuição e informamos que o texto será revisado, assim como a premissa adotada para o ramal ferroviário. Após revisão, a nova versão do estudo será apresentada pós audiência pública.

339	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Tendo em vista o conjunto de fatores apresentados a seguir que inviabilizam a operação na área atualmente arrendada ao Ecoporto, requer-se a exclusão da obrigação MME prevista na Cláusula 7.1.2.1 para os 3 primeiros anos do Arrendamento. Justificativa: A sugestão de exclusão do MME se fundamenta em: (i) Características dos berços de atracação, descontinuidade do layout e ausência de retroárea contígua: de acordo com o Edital, na 1ª fase, a operação do Terminal ocorrerá nos Berços Corte e Valongo e a armazenagem de contêineres ocorrerá em 3 áreas descontínuas e de formato irregular. As áreas com formatos irregulares dificultam a disposição adequada dos contêineres no pátio, na forma de ground slots, assim como a manobra dos equipamentos (empilhadeiras e RTGs) que realizam a movimentação dos contêineres entre a armazenagem e o cais. Essa dificuldade limita a capacidade de armazenagem e a produtividade da operação, aumentando os custos envolvidos. A Seção C-Engenharia, cita que nos berços posicionados no trecho em â€VÃ€™, o calado autorizado é de 13,4m, mas o comprimento de cais de 320m limita as operações a navios com no máximo 300m de LOA. Conforme Relatório de Mercado do Estudo de Desestatização de Santos (em consulta pública), mais de 78% dos navios de contêineres que frequentaram o Porto de Santos em 2021 tinham LOA superior a 300m e calado superior a 14m, argumentos que reforçam a baixa atratividade da área para os armadores, impondo limitações às operações e implicando em baixa eficiência. O fato de que o Terminal Ecoporto, que atualmente opera na área, não registra volumes relevantes desde 2018, corrobora essa dificuldade de atração de linhas para o Terminal. (ii) Necessidade de novo alfundamento da área: segundo o art. 32, § 2º, I da Portaria RFB nº 143, de 2022, a vigência do alfundamento deve obedecer ao prazo "de vigência do contrato ou ato de arrendamento, autorização, concessão, permissão, delegação ou licença que legitimou sua solicitação", desse modo, mesmo que vigente o alfundamento da área do Ecoporto, será necessário novo processo para alfundamento da área STS-10, o que demandará investimentos e ajustes operacionais, que podem ocorrer em prazo que não dependerá totalmente do novo arrendatário. (iii) Possíveis adequações no acesso rodoviário e no fornecimento de energia elétrica ao Terminal: de acordo com o Edital para o acesso rodoviário ao Terminal durante os primeiros anos, seria utilizado o gate de veículos da área atualmente ocupada pelo Ecoporto. Entretanto, tendo em vista o vulto das obras previstas pode não haver espaço adequado para recepção e manobras dos veículos e operacionalização dos fluxos de caminhões, o que dificultará a operação no Terminal. O mesmo também se aplica à avaliação da forma e da capacidade de fornecimento de energia elétrica no Terminal. Assim, a incerteza sobre esses pontos que são fundamentais para a operação portuária, impactam na operacionalização do terminal nos primeiros anos. (iv) Questões ambientais: conforme a Seção F - Ambiental, as licenças de operação do Ecoporto e emitidas pela CETESB venceram em 2017 e 2020 e não há informações disponibilizadas no EVTEA sobre eventual processo de renovação do licenciamento ambiental. Portanto, é impossível avaliar se o prazo de 24 meses, previsto no Anexo F-1, para a obtenção da LI é ou não compatível com a complexidade do licenciamento e com o tempo de análise e aprovação dos estudos pelo órgão licenciador. Além disso, a futura arrendatária também deverá conduzir uma investigação de possíveis passivos ambientais na área do Arrendamento, o que não deve ocorrer em concomitância com a operação portuária sob o risco de não ser possível identificar se eventual passivo ambiental é preexistente ao Arrendamento ou não. (v) insegurança jurídica em relação à desocupação da área atualmente operada pelo Ecoporto: o Contrato de Arrendamento PRES/028.98, de titularidade do Ecoporto, estará vigente até 11.06.2023. Portanto, considerando que a assinatura do contrato de arrendamento do STS 10 ocorrerá em data anterior a junho de 2023, qualquer atraso na ocupação da área impactará diretamente a capacidade de movimentação no 1º ano contratual e, provavelmente, no 2º ano contratual. Conclusão: qualquer desdobramento desses assuntos que causem impactos sobre a ocupação e a utilização plena da área acarretará um impacto direto na capacidade operacional da nova arrendatária. Dessa forma, solicita-se uma revisão do layout e do faseamento das obras, impactando em consequente retirada da obrigação de MME nos primeiros anos do arrendamento e na modelagem de receitas nos primeiros anos do Arrendamento e a inclusão de proteções no Contrato com relação a não desocupação da área (abordados em outro item da contribuição).	Agradecemos a contribuição. As campanhas de dragagem de aprofundamento e manutenção levam em consideração a profundidade máxima de dragagem possível, em função das estruturas de acostagem, operação dos terminais e as condicionantes de segurança da navegação. Diante dos elementos técnicos disponíveis atualmente, não se vislumbra a possibilidade de inclusão da cláusula sugerida. Por meio da estratégia de fases de implantação, o futuro arrendatário terá a oportunidade de auferir receita desde as fases iniciais do terminal, ainda que não tenha condições de receber os maiores navios que frequentam o Porto de Santos. De qualquer forma, tendo em vista os assuntos abordados na contribuição que tangem a fase inicial das operações, tais como licenciamento, alfundamento e MME, informa-se que os pontos levantados serão reavaliados no âmbito da revisão do estudo.
340	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Sob uma perspectiva de longo prazo, o perímetro do terminal proposto para a Fase Final (Fase Definitiva) - indicado na página 35 do documento Estudo STS10 - Seção C - Engenharia (Anexo C-1: Figura 8) - conduz a um aproveitamento sub-ótimo de área portuária. Da forma como proposto, a área de arrendamento do STS10 que restará ao oeste de suas linhas férreas não favorece uma eventual expansão portuária futura: a área é descontínua com pátio do STS10, diminuta, e com geometria triangular, prejudicando operações de pátio eficientes. Uma configuração que parece ser mais oportuna seria estabelecer o perímetro oeste do STS10 rente e paralelo aos seus ramais ferroviários. Deste modo, a área ora seccionada poderia ser futuramente incorporada ao contrato da BTP (junto com área do mangue que divide BTP e STS10), visando a uma futura implantação de ramal ferroviário para a BTP (também rente e paralelo à interface com o STS10). Foi enviado ao endereço anexo_audiencia062022@antaq.gov.br arquivo apresentando sugestão de configuração futura dos perímetros dos terminais BTP e STS10 (Linha Férrea - Mangue Saboo.pdf). A solução proposta oferece a melhor geometria para implantação de futuro ramal ferroviário em área interna ao terminal da BTP, capacitando o terminal para recebimento de volumes do modal ferroviário; e a melhor configuração de áreas contínuas de pátio na região do Saboo, maximizando a eficiência de operações de pátio. Ainda, a solução também não acarreta prejuízos à capacidade e viabilidade do STS10, uma vez que a área a ser subtraída não foi considerada como área operacional no presente estudo. Diante do exposto, recomenda-se a revisão do perímetro da fase final do STS10 para que seu bordo oeste seja rente e paralelo aos seus ramais ferroviários ora propostos.	Agradecemos a contribuição e informamos que o layout proposto para o terminal é um modelo conceitual, cabendo ao futuro arrendatário analisar e definir o arranjo operacional e solução de engenharia ideal para estruturação do terminal. A definição da poligonal para o terminal STS10 está alinhada com o planejamento estratégico desenvolvido pela SPA, não havendo perspectiva de revisão da área a ser disponibilizada.
341	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se a inclusão, no item 1.2.2 da Seção C - Engenharia do EVTEA, de obras para o melhoramento do solo na região do pátio existente como serviço de investimento na retroárea existente. Justificativa: No item 1.2.2 da Seção C - Engenharia do EVTEA, está considerado o seguinte escopo de obras no pátio de armazenagem: execução de rede drenagem, melhorias no pavimento, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio. O pátio atualmente opera para empilhamentos com até 5 contêineres de altura e já são observados diversos problemas relacionados a recalques do solo, como danos na pavimentação e acúmulo de água, que demandam constantes manutenções no Terminal. Alguns estudos geotécnicos realizados próximos a Saboo demonstram espessas camadas de solo muito mole, argiloso, na região. Por isso, para que seja possível o aumento da pilha para 6 contêineres, o que representa 20% de aumento da sobrecarga em relação a capacidade atual, pode ser necessário realizar o melhoramento da capacidade de carga do solo e não apenas melhorias no pavimento. Um exemplo muito próximo ao Terminal são os problemas de estabilidade de solo encontrados no terminal da BTP, ocasionando constantes recalques e deslocamentos. Além disso, as pilhas de contêineres exigem estabilidade semelhante em toda a área de armazenamento, para que o RTG possa operar adequadamente e os contêineres sejam empilhados de forma estável. O preço estimado ao considerar algumas técnicas de melhoramento de solo em todo o pátio gira em torno de R\$ 1.200.000.000,00, conforme detalhado na tabela do Anexo 1 (elaborada a partir de custos referenciais da planilha SICRO (disponível em: <a href="https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/custos-e-pagamentos/custos-e-pagamentos-dnit/sistemas-de-custos/sicro/sudeste/sao-paulo/2022/janeiro/janeiro-2022">https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/custos-e-pagamentos/custos-e-pagamentos-dnit/sistemas-de-custos/sicro/sudeste/sao-paulo/2022/janeiro/janeiro-2022</a> ) do DNIT, do sistema ORSE (disponível em: <a href="http://orse.cehop.se.gov.br/">http://orse.cehop.se.gov.br/</a> ) e de cotações obtidas em obras similares), o que não está contemplado na estimativa de CAPEX inicial do Anexo C-2. Embora o melhoramento de solo seja a solução mais adequada para a estabilidade do terreno local, entende-se que o alto custo pode inviabilizar economicamente o projeto.	Agradecemos a contribuição e informamos que o questionamento realizado será avaliado pela equipe técnica, após conclusão da análise, caso sejam necessárias adequações ou complementações no Capex, a versão revisada do estudo, publicada pós audiência pública, apresentará em sua nota técnica todas as adequações realizadas.
342	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Sugere-se a inclusão de equipamentos para a realização de operações na área do galpão a ser construído e utilizado para apoio aos serviços de vistoria no Terminal. Justificativa: A Seção C - Engenharia do EVTEA prevê a execução de um galpão com 5.250 m² destinado ao apoio dos serviços no Terminal, com destaque para as atividades de vistoria dos órgãos competentes. A Nota Técnica nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL através da Tabela 12 apresenta os itens que compuseram a elaboração dos custos dessa edificação. Entretanto, nenhum dos documentos previu equipamentos ou estruturas de apoio aos órgãos para desempenho dessas atividades, como empilhadeiras para ova e desova, equipamentos e softwares para inspeção. Diante disso, requer-se a inclusão destes itens no CAPEX para a adequada análise e precificação do projeto.	Agradecemos a contribuição e informamos que equipamentos operacionais foram previstos não somente no Capex, mas também na lista de ativos existentes, favor verificar tabela 7 da Nota Técnica conjunta nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL.
343	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Sugere-se a inclusão de equipamentos para a movimentação de contêineres vazios, que representam cerca de 24% dos contêineres a serem movimentados no Terminal segundo estimativa da Seção B - Estudos de Mercado do EVTEA. Justificativa: A Seção B - Estudos de Mercado do EVTEA apresenta a estimativa de que 24% dos contêineres movimentados no Terminal STS-10 serão vazios, valor obtido a partir da média histórica de movimentação no Complexo de Santos. Entretanto, a Seção C - Engenharia, subitem Aquisição de Equipamentos e Estruturas e o Anexo C-2 - Investimentos Previstos Capex não preveem a aquisição de equipamentos específicos para a movimentação desse tipo de contêiner. Assim, requer-se a inclusão no CAPEX de Empty Handlers para a operação de contêineres vazios no futuro terminal do STS 10.	Agradecemos a contribuição e informamos que equipamentos operacionais foram previstos não somente no Capex, mas também na lista de ativos existentes, favor verificar tabela 7 da Nota Técnica conjunta nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL.
344	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	IV.a. Os documentos da licitação indicam que a arrendatária deve realocar a ETA para a nova locação e não construir uma nova ETA na nova locação, correto?	Agradecemos a contribuição e informamos que a antiga estação não pode ser aproveitada, trata-se nesse caso da instalação de uma nova estação.
345	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	IV.a. Os documentos da licitação indicam que a arrendatária deve realocar a ETA para a nova locação. Pode por favor esclarecer que a mesma ETA e equipamento deve ser utilizada para operar na nova locação? Por favor fornecer mais detalhes dos requisitos técnicos e especificações da nova ETA assim como o detalhamento do custo estimado de R\$ 22,8 M?	Agradecemos a contribuição e informamos que a antiga estação não pode ser aproveitada, trata-se nesse caso da instalação de uma nova estação. Documentação adicional será disponibilizada no sítio eletrônico da ANTAQ.
346	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Seção 2 - Acesso Aquaviário. Enquanto o requisito de longo prazo é construir um píer com um comprimento total de 1.209 m lineares ( sem inflexão), favor confirmar o comprimento inicial necessário para permitir 2 berços e atingir a capacidade de berço de 1,29 m TEU. Este comprimento é de 765 m ou deve ser determinado pelo arrendatário?	Agradecemos a contribuição e informamos que o comprimento previsto no estudo foi de 765 metros para os dois novos berços. Entretanto, as dimensões de cais serão revisadas, podendo haver adequações para o faseamento da obra e traçado do alinhamento do cais. Caso haja alteração, a nova versão do estudo será publicada após Audiência Pública.
347	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Seção 2 - Desenvolvimento do Terminal. É inapropriado estipular um requisito para pátio condicionando um mínimo de 9.840 TGS. Isso pressupõe que todo o pátio seja desenvolvido para armazenagem de contêineres e não permite que a arrendatária considere outros usos de algumas áreas que podem prover melhor o serviço e melhor atender as demandas e necessidades do mercado. Assim, enquanto a arrendatária comprometer-se com uma mínima movimentação anual em TEU's , é recomendado que à arrendatária seja possível desenvolver o terminal de tal maneira que este entenda como maximizando a sua utilização	Agradecemos a contribuição e informamos que é prerrogativa do vencedor do leilão determinar o arranjo operacional adequado para o terminal, observadas as condições contratuais.
348	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Seção 2 - Instalação dos Equipamentos. É inapropriado estipular quantidade e prazo para instalação de equipamentos. Enquanto a arrendatária comprometer-se com uma movimentação anual mínima em TEU's, é recomendado que a arrendatária possa instalar equipamentos visando a sua máxima utilização.	Agradecemos a contribuição e informamos que a equipe técnica irá avaliar a viabilidade de substituição parcial das obrigações contratuais (número de equipamentos e faseamento), por indicadores de desempenho. Caso seja alterada a metodologia, a nova versão do estudo será publicada após audiência pública.
349	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Seção 2 - Ativos Existentes. "Se a arrendatária deve assumir toda a infraestrutura existente ""na situação corrente"", favor providenciar a seguinte informação das instalações e infraestrutura: (1) Documentos iniciais de engenharia , incluindo relatórios de projeto, especificações e desenhos, (2) Documentos de construção e as built, incluindo registros de construção(ex registros de empilhamento) e desenhos as built, (3) Registros de reparo e de manutenção, (4) Relatórios detalhados de avaliação da condição, (5) Informações do local, incluindo investigações geotécnicas , pesquisas e relatórios,"	Agradecemos a contribuição e informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente. De forma complementar, durante a revisão do estudo, será avaliada a possibilidade de disponibilização de materiais complementares referente a estrutura existente, caso seja possível, as informações serão divulgadas na versão revisada do estudo pós-audiência.

350	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Seção 3 - Cronograma. Não será possível construir 2 berços mais uma área de pátio para acomodar uma capacidade de 1,29MTEU em 3 anos, considerado o tempo necessário para obtenção das licenças ambientais aprovadas	Agradecemos a contribuição e informamos que o prazo para obtenção das licenças foi considerado no período da primeira fase de investimentos (3 anos).
351	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Página 17. A área do Prédio Administrativo indicada na página 17 de 10.000 m2 é somente para referência? Se não, qual a baseou requisitos para uma área tão larga? As áreas dos prédios operacionais e administrativos podem ser determinadas pelo arrendatário?	Agradecemos a contribuição e informamos que é prerrogativa do vencedor do leilão determinar o arranjo operacional adequado para o terminal, observadas as condições contratuais.
352	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-1, Figura 4. A delimitação no desenho da Área Final do Projeto mostra que os limites do STS10 excluem uma parte grande da entrada atual de caminhões e pátio de contêineres. Está correta esta exclusão ou deve ser incluída na área a ser arrendada?	Agradecemos a contribuição e informamos que está correta a exclusão a partir da segunda fase de investimentos, favor verificar o faseamento das áreas.
353	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-1, Figura 3. Qual a razão para ser demolido 801 m2 da ponta do triângulo do berço existente do Ecoporto?	Agradecemos a contribuição e informamos que a demolição da ponta do cais existente é motivada pela nova estrutura projetada de cais linear, de modo a permitir atracações de navios com grande comprimento de LOA, otimizar a ocupação da faixa de cais e resguardar o distanciamento do canal de acesso. Entretanto, as dimensões de cais serão revisadas, podendo haver adequações de investimentos e traçado do alinhamento do cais. Caso haja alteração, a nova versão do estudo será publicada após Audiência Pública.
354	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 Capex Previsto. Aparentemente, custos de engenharia, projeto supervisão local e gerenciamento de projetos não estão inclusos. Pode por favor explicar?	Agradecemos a contribuição e informamos que os valores de supervisão e gerenciamento de projetos estão contemplados na composição de custo do Capex.
355	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 Capex Previsto - Item 1. Considerando que a SPA previu um item específico de vigas estacadas para os RTGC, resultado dos solos com pouco suporte, porque nenhuma melhoria de solo foi prevista para áreas brownfield existentes, especialmente nas áreas de pátio que devem suportar pilhas de contêineres de 5 a 6 de alto?	Agradecemos a contribuição e informamos que foi previsto para o estudo a execução de vigas de rolamento para atendimento ao trânsito de Transstêineres (RTG) com extensão total de aproximadamente 11.282 m. Referente a capacidade de suporte de toda a área de armazenamento do terminal, informamos que o questionamento realizado será avaliado pela equipe técnica, após conclusão da análise, caso sejam necessárias adequações ou complementações no Capex, a versão revisada do estudo, que será publicada pós audiência pública, apresentará em sua nota técnica todas as adequações realizadas.
356	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 Capex Previsto - Item 1. Pode por favor especificar quais são as premissas de escopo assumidas para determinar a rede de drenagem e as melhorias de pavimento?	Agradecemos a contribuição e informamos que as premissas utilizadas para definição dos itens mencionados estão descritas na Nota Técnica conjunta nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, itens 6.55, 6.56 e 6.57.
357	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 Capex Previsto - Item 2. No quantitativo de 10.000 m2 de prédio administrativo, estão inclusos as estruturas de prédios operacionais( oficina de manutenção, depósitos, armazém de inspeções)?	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, não havendo especificações de áreas operacionais. O dimensionamento necessário assim como a destinação da estrutura são prerrogativas do vencedor do leilão, de modo a definir o arranjo operacional necessário para atender a demanda prevista para do terminal, em todo prazo contratual, observadas as condições contratuais.
358	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 Capex Previsto - Item 2. O custo estimado para relocar a ETA existente parece ser um alto , se a interpretação correta é que serão relocados os equipamentos e infraestrutura existente para uma nova locação fora dos limites do escopo de trabalho; pode por gentileza explicar o escopo de trabalho para este item?	Agradecemos a contribuição e informamos que a antiga estação não pode ser aproveitada, trata-se nesse caso da instalação de uma nova estação. Documentação adicional será disponibilizada no sítio eletrônico da ANTAQ.
359	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 Capex Previsto - Item 3. O portainer STS especifica o alcance da vigésima quarta fileira; este é um mínimo requisito esperado pela SPA? E como fica o requisito para acomodar ULCS? Esta decisão cabe ao arrendatário e a sua melhor opinião para projetar a estrutura do cais e a seleção do equipamento de berço?	Agradecemos a contribuição e informamos que toda a estrutura assim como equipamentos deverão atender o navio Ultra Large Container Ships (ULCS) ou Triple E.
360	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 Capex Previsto - Item 3. O RTGC de pátio considerou 1 sobre 6 containers; isso conforma que a SPA assume que o pátio de contêineres deve ser preparado para 6 contêineres cheios de alto, correto?	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, não havendo projeto executivo para o terminal. Caberá ao futuro arrendatário, definir e mensurar as soluções técnicas de engenharia que o terminal necessita para alcançar o porte projetado, não sendo obrigatório 6 contêineres de alto. Os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
361	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 Capex Previsto - Item 3. Favor conformar que as especificações de scanners e tipo(móveis), ou informar se está aberto à decisão da arrendatária para propor scanners de raios x fixos.	Agradecemos a contribuição e informamos que as especificações de scanners assim como seu dimensionamento são prerrogativas do vencedor do leilão, desde que atenda todas as normas exigidas para operação de terminal de containers.
362	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 Capex Previsto - Item 4. Favor conformar que as estimativas de capex para o pier incluem todas as instalações pertinentes( com exceção dos trilhos dos STS's) como defensas, cabeços, sistema de proteção de cabos, proteção catódica, proteção de estacas e similares.	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, não havendo detalhamento executivo. O item 4.1 "Cais", teve o custo unitário definido através de subsídios referente as obras dos segmentos 01 ao 03 do Cais de Outeirinhos, no Porto de Santos. A implantação de trilhos para STS está prevista no Capex do projeto, item 4.3. Os quantitativos serão reavaliados e incluídos nos documentos revisados que serão publicados no site da ANTAQ.
363	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 Capex Previsto - Item 4. Favor confirmar que os quantitativos de dragagem e seus custos estão considerados para uma profundidade de berço de -15,0m referida ao zero da Carta náutica( zero elevação) até a conexão com o limite do canal de navegação.	Agradecemos a contribuição e informamos que o quantitativo e valor destinado a dragagem de aprofundamento contemplam cota mínima de -15m (DHN), na área dos berços de atracação e acesso aos berços. Para visualização da área projetada de dragagem e visualização do traçado do canal, favor verificar a Seção C, Engenharia.
364	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 Capex Previsto - Item 5. Favor definir os itens considerados como percentual do custo de Administração	Agradecemos a contribuição e informamos que a taxa de engenharia e administração (5%) incide sobre todos os itens do Capex.
365	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 Capex Previsto. O capex estimado é considerado bastante subestimado. Favor rever e fornecer abertura detalhada dos custos, com base em índices de construção, para informação dos participantes da licitação.	Agradecemos a contribuição e informamos que o Capex previsto para a versão original do estudo será atualizado, ocorrendo a alteração da data-base do estudo. A atualização será realizada através de novas cotações e utilização do índice de reajustamento de obras portuárias da FGV, DNIT. O ajuste visa atualizar valores subestimados, ocasionados pela grande alta de valores durante o período entre a data de elaboração do estudo e atualidade.
366	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Cotas ou Elevações. Quais são as elevações/cotas que os novos berços e pátios devem obedecer e em relação a qual nível de referência?	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, não havendo detalhamento executivo. É prerrogativa do vencedor do leilão determinar o arranjo técnico adequado para o terminal, observadas as condições contratuais.
367	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Ativos Existentes. Além dos equipamentos da Ecoporto, entendemos que toda a infraestrutura deve ser passada para o arrendatário, correto? Ou cada um dos atuais operadores dentro da área do projeto tem ativos nesta área que são obrigados a remover quando seus respectivos contratos expirarem?	Agradecemos a contribuição e informamos que todos os ativos existentes reversíveis serão passados ao futuro arrendatário. A lista de equipamentos da Ecoporto que será indenizada está detalhada na Seção C do estudo de engenharia. A versão original do estudo será atualizada, onde haverá consulta a ANTAQ para ratificação da lista dos equipamentos reversíveis, além da atualização da data-base do estudo. Caso exista equipamentos não reversíveis na área do futuro arrendamento, eles serão removidos por seus proprietários.
368	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Chart Datum. Favor fornecer os dados tabulados do Chart Datum atualizado de elevações para o nível de referência a ser utilizado nas obras de infraestrutura	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, não havendo detalhamento executivo.
369	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Aprovações de Autoridades. Favor providenciar uma lista das licenças e aprovações relevantes necessárias para aprovação dos projetos e das obras.	Agradecemos a contribuição e informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
370	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	III. Equipamentos. 4410 Tomadas são excessivas se comparados com o resto dos terminais em Santos que têm 1500 / 1600 tomadas reefer.	Agradecemos a contribuição e informamos que referente ao quantitativo de tomadas reefer, para definição foi analisada a participação da carga reefer no complexo portuário de Santos, que representa da ordem de 10,85% dos contêineres movimentados. Informamos que os dados serão revisados e os documentos atualizados serão publicados no site da ANTAQ.
371	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	1.1 Sistema Aquaviário Não especifica procedimentos de passagem de navios na frente do cais com navios em operação nem restrições.	Agradecemos a contribuição. Os procedimentos operacionais para operação de navios com LOA entre 340m e 366m (New Panamax) estão dispostas na Portaria nº74/CPSP, de 23 de fevereiro de 2021.

372	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Aquisicao de Equipamentos e Estruturas. A quantidade de 3,75 RTG para cada STS não é indicativo de eficiência isto teria que ser atrelado ao atingimento de indicadores de eficiência operacional como Tempos de atendimento de caminhões e produtividade de STS / Navio / Berço	Agradecemos a contribuição e informamos que a lista de investimentos mínimos 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 arrendatário. A descrição do nível de serviço almejado assim como investimentos mínimos obrigatórios serão apresentados pós-audiência, versão revisada do estudo.
373	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Aquisicao de Equipamentos e Estruturas. As especificações dos RTGs e 6+1 de altura mas nada fala no caso de escolher equipamento de maior capacidade operacional de algum coeficiente de redução de equipamentos. Reforçando a necessidade que isso seja medido em base a indicadores de eficiência	Agradecemos a contribuição e informamos que a lista de investimentos mínimos será avaliada pela equipe técnica, sendo substituído parte de investimentos específicos pela fixação de nível de serviço almejado a serem cumpridos pelo futuro arrendatário. A descrição do nível de serviço almejado assim como investimentos mínimos obrigatórios serão apresentados pós-audiência, versão revisada do estudo.
374	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Sistema de embarque desembarque. Os cálculos na fase 2 e 3 com 93 BMPH e um valor excessivo sendo que o terminal tomado com exemplo (BTP) o valor atual e 67 BMPH	Agradecemos a contribuição e informamos que na modelagem do estudo foi projetada a operação com 4 equipamentos STS por navio, de forma a alcançar a prancha operacional de aproximadamente 126 unidades/hora, divergente do terminal da BTP que opera com número diferente de equipamentos. A prancha média geral, que corresponde à relação média de carga movimentada pelo período total de atracação, foi calculado para fase definitiva do projeto em aproximadamente 93 unidades por hora, considerando a consignação média observada em 2020 de 1.548 unidades por navio, tendo como referência o desempenho do terminal BTP em 2021, a previsão de 4,3 horas de tempo não operacional por atracação (tempo médio para início de operação e tempo médio para desatracar) e prancha operacional de 126 unidades por hora, com 4 STS por berço. Contudo, a prancha média geral será revisada, podendo haver adequações de investimentos. Caso haja alteração, a nova versão do estudo será publicada após Audiência Pública.
375	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Compatibilizacao de capacidade futura do empreendimento. Os cálculos de capacidade nos sistemas de armazenagem estão errados. Em vez de aplicar 86% e logo 80% aplica duas vezes 86%	Agradecemos a contribuição e discordamos da afirmação, para o cálculo da micro-capacidade foram utilizadas as taxas 80 e 86%.
376	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Compatibilizacao de capacidade futura do empreendimento. Os cálculos de capacidade nos sistemas de armazenagem estão errados o DT e 7,09 no ano base, fase 1 e fase 2 e temos valor de giros do estoque ano diferentes 52 / 54 /55.	Agradecemos a contribuição e informamos que foram realizadas novas cotações de equipamentos, o que ensejou em um novo dimensionamento para a micro-capacidade. Assim, através de uma nova simulação dinâmica, o dwell time será revisado e apresentado pós-audiência pública.
377	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Compatibilizacao de capacidade futura do empreendimento. O cálculo de capacidade do 80% e extremamente alto, não considera a variação da demanda para o cálculo de capacidade, sendo uma variação da demanda no mínimo da ordem de 10 / 12 %.	Agradecemos a contribuição e informamos que os parâmetros das capacidades do terminal serão reavaliados durante a revisão pós consulta pública.
378	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Execucao do novo predio administrativo, Gates de acesso e Galpao. Pede um numero mínimo de m2, mas não especifica que tipo de instalações 10.000 m2 (Admin) e 3.135 m2 (Gates).	Agradecemos a contribuição e informamos que a lista de investimentos mínimos será avaliada pela equipe técnica e revisada. O dimensionamento da área administrativa assim como a destinação da estrutura são prerrogativas do vencedor do leilão, de modo a definir o arranjo operacional necessário para atender a demanda prevista para do terminal, em todo prazo contratual, observadas as condições contratuais.
379	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	STS- Ship to Shore Crane. Comenta alcançar uma prancha operacional de aproximadamente 126 unidades / hora não fica claro se vai ser exigida essa produtividade e 93 unidades prancha media general (produtividade de Berço).	Agradecemos a informação e informamos que a minuta de contrato exige como Parâmetro do Arrendamento a Prancha Geral Média.
380	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	II.a. A quantidade de 9840 TGS incluir containers vazios e contêineres reefers?	Agradecemos a contribuição e informamos que o entendimento está correto.
381	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	II.a. O executante do estudo de avaliação de engenharia tem alguma informação geotécnica que indique a necessidade da execução de vigas para os caminhos de rolamento dos RTG's propostos? Caso positivo, esta informação poderia ser compartilhada?	Agradecemos a contribuição e informamos que a necessidade de reforço foi identificada no plano de investimento da Ecoporto para áreas específicas. Contudo, informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
382	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	II.a e III.b. É possível a instalação de equipamentos que não sejam RTGs?	Agradecemos a contribuição e informamos que a lista de investimentos mínimos será revisada pela equipe técnica, incluindo RTG. Lembramos que modelo é conceitual, não havendo detalhamento executivo. É prerrogativa do vencedor do leilão determinar o arranjo técnico adequado para o terminal, observadas as condições contratuais, de modo a alcançar a movimentação prevista para todo o horizonte contratual.
383	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	II.b. Se estudos posteriores demonstrarem, é possível ser considerado um número de gates menor do que o exposto no presente trabalho?	Agradecemos a contribuição e informamos que a lista de investimentos mínimos será revisada pela equipe técnica. Lembramos que modelo é conceitual, não havendo detalhamento executivo. É prerrogativa do vencedor do leilão determinar o dimensionamento adequado para o terminal, observadas as condições contratuais, de modo a alcançar a movimentação prevista para todo o horizonte contratual.
384	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	IV.a. A ETA a ser realocada, deve ser mantida em operação até que a nova ETA esteja em operação?	Agradecemos a contribuição e informamos que o entendimento está correto. Os investimentos para realocação da ETA estão previstos para a primeira fase de investimentos.
385	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	1.1.1. Favor confirmar as capacidades dos STS's existentes em termos de navios atendidos.	Agradecemos a contribuição e informamos que a capacidade média para os três portêineres STS existentes é de 78,8 movimentos por hora por navio. Contudo, informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares atualizadas sobre a atual área, incluindo os equipamentos existentes.
386	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	1.2.2. O estudo considera 6 contêineres de alto para os estudos de capacidade do terminal. Existem elementos geotécnicos que mostrem que esta capacidade de empilhamento é possível sem um reforço de solo? Se não existem, entendemos que os valores de capex do projeto estão significativamente subestimados	Agradecemos a contribuição e informamos que o questionamento realizado será avaliado pela equipe técnica, após conclusão da análise, caso sejam necessárias adequações ou complementações no Capex, a versão revisada do estudo, que será publicada pós audiência pública, apresentará em sua nota técnica todas as adequações realizadas. Contudo, informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
387	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	1.2.2. Podemos entender da frase "Assim, foi prevista a execução de linhas estaqueadas de vigas que permitam a movimentação dos RTG pelas áreas de estoque de contêineres, nos locais em que a atual estrutura de pavimento não suportaria os esforços dessa operação." que somente é necessária a construção destas vigas onde se mostrar necessário pelo projeto a ser desenvolvido pelo futuro arrendatário?	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, não havendo projeto executivo para o terminal. Caberá ao futuro arrendatário, definir e mensurar as soluções técnicas de engenharia que o terminal necessita para alcança o porte projetado. Informamos também que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
388	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	1.2.2. Não encontramos as premissas relativas a relocação da ETA, que no texto é informada estar em anexo	Agradecemos a contribuição e informamos que o detalhamento contendo as premissas serão incluídas na versão revisada do estudo.
389	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	1.2.2. Relativa a realocação da ETA, favor esclarecer se a relocação dos dutos de água sob o canal e sob o pátio será necessário.	Agradecemos a contribuição e informamos que no escopo para realocação da nova ETA, já é custeada a implantação de novas linhas para transporte de água bruta entre a ilha Barnabé e o Sabão.
390	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	1.2.2. Existe interferência entre o tubo de água que passa sob o canal para alimentar a ETA e a dragagem proposta para -17 m?. Qual é a profundidade que o arrendatário vai ter de aprofundar o berço novo para acomodar os tubos de água potável?	Agradecemos a contribuição e informamos que se pressupõe que o novo traçado não deverá apresentar interferências com a profundidade do canal e outras intervenções de engenharia nas proximidades. A profundidade mínima do berço está exposta na Minuta do Contrato, Subcláusula 7.1.2.3..
391	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	1.2.2. Que área foi considerada para manobra e manutenção dos RTG's?	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, não havendo detalhamento executivo e operacional para o terminal. Caberá ao futuro arrendatário, definir o arranjo operacional e dimensioná-lo para atingir a capacidade de movimentação almejada.

392	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	1.3.1. Qual o limite de bateria da empresa responsável pela execução da conexão do pátio com as linhas gerais do porto?	Agradecemos a contribuição e informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
393	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo - C2. Comparando-se o investimento do terminal vizinho BTP, declarado em US\$ 1 bilhão, atualizado pela taxa de conversão da época de construção (2013) e pelo INCC daquele ano até o presente, encontramos uma defasagem de cerca de 80% em relação ao preço por m2 de terminal construído, se comparada com o valor de investimento proposto. Quais são as bases do investimento proposto?	Agradecemos a contribuição e informamos que a base de todos os valores utilizados para elaboração do Capex está apresentada na Nota Técnica conjunta nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL., favor consultar. Vale destacar que o Capex previsto para a versão original do estudo será atualizado, ocorrendo a alteração da data-base do estudo. A atualização será realizada através de novas cotações e utilização do índice de reajustamento de obras portuárias da FGV, DNIT.
394	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 - Investimentos Previstos Capex. A obra do berço 100 do Porto do Itaquí, teve como valor total de entrega em 2019 de R\$ 183.745.847,15. Atualizando-se este valor pelo INCC, obtêm-se o valor de R\$ 234.782.542,42. Dividindo-se este valor total pela área do berço (12.000 m2), obtêm-se um índice de R\$ 19.565,21/m2. No EVTEA, considerou-se para este mesmo tipo de cais um índice de R\$ 15.426,85/m2, o que perfaz uma diferença de aproximadamente 27% a maior. Note-se que o berço do STS10 atenderá navios maiores, que um Panamax, bem como deverá ser dimensionado para um calado maior que o do berço 100 do Itaquí. Assim, sugere-se a revisão do valor considerado para a construção do berço para o valor mínimo de R\$ 234.782.542,42, ressaltando-se que ainda é um valor a menor que o valor de mercado para execução de uma obra similar.	Agradecemos a contribuição e informamos que o Capex previsto para a versão original do estudo será atualizado, ocorrendo a alteração da data-base do estudo. A atualização será realizada através de novas cotações e utilização do índice de reajustamento de obras portuárias da FGV, DNIT.
395	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Anexo C-2 - Investimentos Previstos Capex. A exemplo da construção do berço 100 no porto de Itaquí citado na contribuição anterior, verifica-se que os investimentos em cais e, por consequência, os de retroárea estão defasados em ao menos 27% do valor. Assim, sugere-se que os valores considerados para a execução das obras de cais e retroárea devem ser cuidadosamente reavaliados, sendo ajustados para valores maiores em ao menos 27%."	Agradecemos a contribuição e informamos que o Capex previsto para a versão original do estudo será atualizado, ocorrendo a alteração da data-base do estudo. A atualização será realizada através de novas cotações e utilização do índice de reajustamento de obras portuárias da FGV, DNIT.
396	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se ajustes na Introdução da Seção C - Engenharia para esclarecer que o detalhamento, cronograma e fases dos investimentos a serem realizados pela Arrendatária serão posteriormente definidos no Plano Básico de Implantação, de modo que os prazos apresentados pelo documento são apenas referenciais. Para tanto, a seguinte redação deve ser incluída na Introdução do documento "Esta seção apresenta os estudos de engenharia referenciais para o terminal de arrendamento STS10 localizado no Porto Organizado de Santos, Estado de São Paulo. Os investimentos mínimos obrigatórios estão previstos na minuta do contrato de arrendamento e seu detalhamento, cronograma e fases de investimentos devem ser avaliados pela Arrendatária e definidos no Plano Básico de Implantação". Justificativa: O item 1.3.1 da Seção C - Engenharia do EVTEA, apresenta o detalhamento das intervenções necessárias para construção do acesso ferroviário na área do STS10 e prevê que a execução dessa etapa deverá ser realizada até o 7º ano contratual. No entanto, tendo em vista que a Cláusula 7.1.2.3 da minuta do contrato de Arrendamento não apresenta obrigatoriedade em relação ao prazo para execução dos investimentos obrigatórios e que a Nota Técnica 58/2021 da EPL prevê que o EVTEA tem nível de detalhamento apenas conceitual, servindo como indicativo para a exploração futura da área no que se refere à solução de engenharia e que o projeto que será efetivamente implantado após a licitação será definido no Plano Básico de Implantação (PBI) (item 4.5 a 4.9), entendemos que o prazo para o cumprimento dessa obrigação é apenas referencial, sendo vinculante apenas aquele previsto pelo PBI pela futura Arrendatária e aprovado pelo Poder Concedente. Não obstante ao exposto, entendemos que os Valores do Arrendamento dispostos na minuta do Contrato de Arrendamento derivam da modelagem apresentada pela EPL e consubstanciada no EVTEA. Assim, apesar de os estudos de viabilidade serem referenciais, eles não podem conter omissões, erros ou premissas equivocadas, por distorcerem os Valores do Arrendamento a serem pagos pela futura Arrendatária.	A subcláusula 7.1.2.3 da minuta de Contrato estabelece expressamente os investimentos mínimos obrigatórios que deverão ser realizados pela arrendatária. Além disso, o Apêndice 4 da minuta de Contrato estabelece todos os requisitos necessários à elaboração do Plano Básico de Implantação. Tendo isso em vista, será avaliada a necessidade de complementação da Seção C – Engenharia para esclarecer que os investimentos mínimos obrigatórios estão estabelecidos na minuta de contrato. Ademais, será avaliada a possibilidade de alteração da subcláusula 7.1.2.3, de modo a tornar mais claros os prazos para a implementação dos investimentos.
397	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Recomenda-se que a Seção C - Engenharia do EVTEA preveja as coordenadas da poligonal da área disponibilizada para o Terminal STS 10, necessária para possibilitar um melhor estudo de layout e avaliação da capacidade pelos interessados. Justificativa: Conforme apresentado na figura do Anexo C-1 (Delimitação da Área Final) da Seção C - Engenharia do EVTEA, a área disponibilizada para o Terminal STS 10 possui 601.101 m². A delimitação da área está representada na figura citada, porém as coordenadas para estabelecimento da poligonal não foram fornecidas em nenhum documento. As coordenadas são necessárias para uma locação precisa da poligonal, para delimitar com precisão o escopo da área objeto do presente arrendamento, um melhor estudo de layout e avaliação da capacidade do Terminal por parte dos interessados.	Agradecemos a contribuição e informamos que a solicitação será avaliada pela equipe técnica, caso seja alterada, as informações complementares serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
398	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Considerando que a Seção C - Engenharia do EVTEA fornece poucas informações a respeito das regiões que serão alvo da operação, é necessária a disponibilização de toda a informação técnica existente da área do Saboó e da área atualmente arrendada pela Ecoporto, como: (i) desenhos as built ou de projeto do cais existente (arranjos gerais, estaqueamento, seções longitudinais, seções transversais, forma e armadura da fundação e superestrutura), (ii) desenhos do pátio existente (arranjo e detalhes da pavimentação, arranjos e seções das edificações), (iii) layout geral do Terminal, (iv) memórias de cálculo das estruturas civis, (v) memórias de cálculo da pavimentação, (vi) estudos de investigação geotécnica, (vii) estudos topográficos e (viii) desenhos com a locação de toda a infraestrutura do Terminal (distribuição da rede hidráulica, elétrica e de comunicação). Justificativa: A Seção C - Engenharia do EVTEA fornece poucas informações a respeito das regiões que serão alvo da operação, as quais estão apresentadas no Anexo C-1: Figura 1 - Layout Geral Existente. É de conhecimento que o pátio existente tem sofrido com danos frequentes na pavimentação decorrentes de recalques e acúmulo de água, logo é essencial uma avaliação do projeto de pavimentação e da capacidade de carga do solo da região. Além disso, está previsto que um trecho de 801 m² de cais será demolido (Anexo C-2 - Investimentos Previstos Capex) e o restante será incorporado à nova retroárea, mas nenhuma informação sobre a capacidade ou condição dessa estrutura foram fornecidos. Portanto, requer-se toda a documentação citada acima para avaliação da sua capacidade e das interferências e para uma correta análise e caracterização da área. A não disponibilização dessas informações (i) impacta na inclusão de maiores níveis de contingência para fins de CAPEX do projeto e (ii) inviabiliza a elaboração do Projeto Básico de Implantação (PBI) no prazo de 45 dias após a publicação do ato de homologação e adjudicação do certame.	Agradecemos a contribuição e informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e observar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
399	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se que a Seção C - Engenharia do EVTEA preveja (i) que o projeto de construção do ponto de conexão do ramal ferroviário com as linhas existentes seja discricionário à futura arrendatária do terminal STS 10 e (ii) que o acesso ferroviário, externo à área do arrendamento, de responsabilidade da concessionária ferroviária (MRS), seja capacitado para os volumes projetados e condições operacionais especificadas pela futura arrendatária do STS 10. Justificativa: Como a Seção C - Engenharia do EVTEA não define o traçado do ramal ferroviário fora da área objeto do Arrendamento do STS 10, tampouco as suas respectivas condições operacionais, o Poder Concedente não pode exigir da futura Arrendatária o compromisso com a sua conexão e implantação.	Agradecemos a contribuição e informamos que o ramal ferroviário representa a oferta de maior flexibilidade no sistema de recepção e expedição do terminal, mas não restringe a capacidade do terminal, visto que o sistema rodoviário isoladamente possui capacidade para atender a demanda terrestre de embarque e desembarque do terminal. O percentual mínimo de movimentação ferroviária não foi estipulado no estudo devido a dependência da realização de obras de conexão com o sistema ferroviário do porto. A execução de investimentos pelo arrendatário para execução do ramal ficará condicionada a prévia execução de obras do sistema ferroviário do porto organizado que permitam a integração do ramal do STS10. Referente a distribuição das linhas, informamos que caberá ao futuro arrendatário, definir o layout operacional do terminal, de modo a atender a compatibilização com o sistema ferroviário do porto de Santos.
400	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se a disponibilização de informações sobre o sistema de fornecimento elétrico atual e a sua capacidade para atender ao aumento da demanda do Terminal STS 10. Justificativa: O Anexo C-2 (Investimentos Previstos Capex) à Seção C - Engenharia do EVTEA estabelece, entre os investimentos previstos, a instalação de uma subestação, sem informar os dados técnicos necessários para concluir que a rede elétrica e conexão terá capacidade para suprir o aumento de demanda do Terminal. Considerando que a adequação do sistema elétrico existente e a indicação da posição da subestação principal permitirá uma avaliação adequada da infraestrutura necessária para garantir a alimentação de todos os equipamentos e, dessa forma, avaliar o CAPEX de forma mais eficiente, é essencial a disponibilização destes dados técnicos nos estudos da modelagem.	Agradecemos a contribuição e informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
401	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Em reunião presencial com a Santos Port Authority (SPA) foi informado que haveria um viaduto rodoviário sobre a linha ferroviária que dará acesso ao futuro terminal de contêineres do Saboó. Gostaríamos de solicitar esclarecimentos sobre i) a responsabilidade de construção, ii) fornecimento de projeto desenvolvidos até o momento, incluindo desenhos técnicos e análises ambientais, iii) cronograma de implantação e iv) outras informações relevantes sobre o projeto. Justificativa: Diante da elevada demanda no acesso rodoviário, haverá impactos na capacidade e na recepção de cargas do terminal, bem como no CAPEX do projeto.	A responsabilidade tanto para elaboração dos projetos quanto da execução das obras está alocada dentro o rol de investimentos mínimos obrigatórios da Ferrovia Interna do Porto de Santos – FIPS e, portanto, será dos associados investidores da Ferrovia interna do Porto de Santos. A responsabilidade pelo detalhamento dos projetos está alocada no contrato da FIPS. Documentação adicional será divulgada no sítio eletrônico da ANTAQ. Em termos de cronograma de implantação previsto no âmbito de FIPS, a infraestrutura deverá ser disponibilizada, à princípio, em até 5 anos após a assinatura do novo contrato de cessão, cuja expectativa é que seja assinado no 4º trimestre de 2022. Vale ressaltar que o prazo definido pela obrigação contratual no parágrafo acima trata-se de um limite máximo para a realização de Investimentos Mínimos e se refere à execução integral das obras de modo que a Autoridade Portuária possui prerrogativa para, de forma motivada, reordenar o cronograma de acordo com a prioridade das obras. Com efeito, no prazo máximo de 30 (trinta) dias após o início da vigência contratual, a futura Cessionária deverá submeter à SPA proposta de cronograma físico-financeiro com a ordem de prioridade de execução dos Investimentos Mínimos instruída com as respectivas razões técnicas e demais elementos que julgar pertinentes. A Autoridade Portuária avaliará as propostas citadas no Parágrafo anterior no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias e, na hipótese de divergência, integral ou parcial, apresentará, de forma motivada, a ordem de prioridade dos Investimentos Mínimos a ser observada pela Cessionária. Estabelecida a ordem de prioridade dos Investimentos Mínimos, a Cessionária deverá apresentar, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias contado da notificação da SPA, os respectivos Projetos Executivos e cronograma físico-financeiro definitivo.
402	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se a inclusão de obrigação do Poder Concedente na minuta do contrato de arrendamento de garantir que o calado autorizado nos berços Corte e Valongo seja de, no mínimo, 13,50m na baixamar e 14,50m na preamar, no momento de assunção da área pelo arrendatário do Terminal STS 10. Justificativa: De acordo com a Figura 5, apresentada no Anexo C-1 à Seção C - Engenharia do EVTEA, na primeira fase, a operação do Terminal ocorrerá através dos Berços Corte e Valongo. Para que essa operação seja possível, é necessário que estes berços sejam entregues dragados e com profundidade compatível com o recebimento de navios de contêineres. Dessa forma, requer-se que o calado autorizado nos berços Corte e Valongo no momento de assunção da área pelo arrendatário do Terminal STS 10 seja de, no mínimo, 13,50m na baixamar e 14,50m na preamar e que tal obrigação, que é de responsabilidade do Poder Concedente e da Autoridade Portuária, conste na minuta do contrato de arrendamento.	Agradecemos a contribuição. As campanhas de dragagem de aprofundamento e manutenção levam em consideração a profundidade máxima de dragagem possível, em função das estruturas de acostagem, operação dos terminais e as condicionantes de segurança da navegação. Diante dos elementos técnicos disponíveis atualmente, não se vislumbra a possibilidade de inclusão da cláusula sugerida. Por meio da estratégia de fases de implantação, o futuro arrendatário terá a oportunidade de auferir receita desde as fases iniciais do terminal, ainda que não tenha condições de receber os maiores navios que frequentam o Porto de Santos.
403	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	A Seção C - Engenharia estabelece que a necessidade futura de infraestrutura do terminal STS10 foi estimada a partir da avaliação das condições no ano de 2020, com a posterior projeção até 2047. Sabe-se que 2020 foi um ano atípico para o comércio mundial, em função das restrições impostas pela pandemia do COVID-19, o que poderia resultar em distorções dos resultados de demanda e capacidade futura do sistema aquaviário apresentados. Favor esclarecer se e como os impactos da COVID-19 foram considerados no presente estudo de estruturação.	Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo será revisado, com atualização da data-base, consequentemente o ano base será atualizado e a micro-capacidade do sistema revisada. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública. para detalhamento da demanda projeta e metodologia utilizada, favor verificar seção B, estudo de mercado.

404	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Menciona-se, na Seção C - Engenharia, página 9, que seria conveniente considerar uma possível expansão do cais da BTP na direção leste de seu terminal, de forma a acomodar um navio da classe Triple E e dois navios da classe New Panamax concomitantemente. Esclarecer se este cenário de expansão de capacidade do terminal atualmente operado pela BTP foi considerado no estudo de demanda do novo terminal STS10, uma vez que poderia afetar a atratividade e concorrência para armazenagem e movimentação de cargas containerizadas.	A capacidade dinâmica futura do terminal BTP, assim como a divisão de mercado ao longo do horizonte contratual estão apresentados na Seção B – Estudo de Mercado.
405	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Por gentileza, esclarecer se haverá controle, por parte da Autoridade Portuária, das condições de vida remanescente e/ou similares para a infraestrutura e equipamentos em operação na área atualmente arrendada à Ecoporto Santos SA - Contrato nº PRES/028.98, de 12/06/1998. Favor apresentar quais serão os parâmetros de desempenho exigidos ao final do contrato vigente, e se houve a adoção de um valor contingencial para a recuperação e/ou adequação destes equipamentos no Capex apresentado. A aplicação e verificação de vida remanescente visa reduzir potencial aumento de investimentos por parte do novo arrendatário, decorrente de vício oculto.	Agradecemos a contribuição e informamos que na modelagem do estudo foi considerada verba para renovação dos equipamentos (retrofit), sendo estimado 50% do custo original dos equipamentos. Para maiores detalhes, favor consultar Seção E, financeiro.
406	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Na página 9 da Seção C - Engenharia, menciona-se a implantação de um 4o berço de atracação no terminal STS10. Entretanto, não foram identificadas mais informações sobre este berço adicional em outras seções dos documentos apresentados. Por gentileza, esclarecer se a expansão do cais para a acomodação de um 4o berço de atracação é esperada como parte do contrato de arrendamento do terminal STS10.	Agradecemos a contribuição e informamos que o futuro arrendatário poderá expandir a construção de cais previsto, desde que respeitada a delimitação da área destinada ao terminal STS10 e aprovada no PBI. A expansão de cais não é obrigação contratual para o futuro arrendatário.
407	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	De acordo com o exposto na página 6 da Seção C - Engenharia, em fevereiro de 2021, o Porto de Santos homologou autorização para receber navios com capacidade de aproximadamente 12.000 TEUS (366m de LOA, boca de até 52m e calado máximo de 14,2m). Por outro lado, indica-se, na página 10, que navios de contêiner com capacidades entre 15.000 e 18.000 TEUs eram esperados para meados de 2020, pressupondo, inclusive, dragagem de aprofundamento do canal para a cota -17m (DHN). Sugere-se revisar o conteúdo deste último parágrafo, com o novo horizonte esperado para esta eventual nova homologação de navios de classe superior àquela autorizada em fevereiro de 2021.	Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo será revisado, ocorrendo a atualização das informações contidas no EVTEA.
408	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Há uma inconsistência de dados de calados máximos permitidos na atual área do STS10, quando comparamos os números apresentados na Tabela da página 8 e aqueles indicados no primeiro parágrafo do capítulo 1.1.1. Investimentos Sistema Aquaviário.	Agradecemos a contribuição. Trata-se de erro formal. Os valores não estão compatíveis por conta de atualizações de calado máximo autorizado ao longo do processo de elaboração do estudo. Considerando que houve uma nova atualização posterior à abertura de audiência pública, os novos calados serão devidamente incorporados à versão revisada.
409	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Favor esclarecer se o viário de acesso ao Saboó será objeto de intervenções e como se dará o acesso aos terminais que não fazem parte do arrendamento do STS10, durante a implantação faseada (por ex: Teval - Libra Logística). É prevista a implantação de um viário provisório durante a fase 1 e/ou 2?	Agradecemos a contribuição e informamos que no âmbito das obras da Ferrovia interna do Porto de Santos (FIPS) existe a construção de um viaduto que dará acesso ao STS10. Para informações adicionais, vale a pena ressaltar que cada interessado tem duas visitas ao terminal onde podem sr obtidas informações adicionais junto à Autoridade Portuária.
410	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Sugere-se a completa disponibilização do levantamento batimétrico e delimitação de área de dragagem, em formato aberto, de forma a permitir a obtenção de diferentes perfis e melhor entendimento sobre o projeto.	Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo será revisado, informações complementares serão anexadas ao estudo de modo a subsidiar eventuais interessados.
411	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Esclarecer os horizontes de cada fase de implantação, indicando, em um quadro resumo, quais investimentos / obras são esperados em cada fase e/ou ano do período de arrendamento	Agradecemos a contribuição e informamos que o quadro resumo contendo todas as intervenções previstas para o Capex está detalhada na Nota Técnica conjunta nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL., favor consultar, Tabela 6 - Planilha Capex STS10. A tabela mencionada apresenta todos os investimentos previstos para cada fase de implantação, assim como os anos considerados para conclusão de cada etapa. Entretanto, com atualização da data base do estudo e eventuais adequações de investimentos, o faseamento da obra será revisado. A nova versão do estudo será publicada após Audiência Pública.
412	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Não foram encontradas as premissas de projeto de relocação da ETA, como parte dos anexos da Seção C - Engenharia. Por gentileza, indicar se o referido projeto já foi discutido e aprovado junto aos órgãos competentes, incluindo mas não se limitando à Autoridade Portuária, CETESB, IBAMA, CPFL e outras.	Agradecemos a contribuição e informamos que documentação adicional será disponibilizada no sítio eletrônico da ANTAQ. Não há o que se falar em aprovação com o órgão ambiental uma vez que se trata de projeto em nível conceitual.
413	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Favor especificar os parâmetros de projeto que devem ser considerados para o dimensionamento do ramal ferroviário interno ao terminal, como, por exemplo, bitola, composição ferroviária de projeto, velocidade de descarregamento considerada, tempo de manobra, e outros.	Agradecemos a contribuição e informamos que o ramal ferroviário no estudo não possui mais detalhes técnicos devido à dependência da realização de obras de conexão com o sistema ferroviário do porto. A execução dessas obras ficará condicionada a prévia execução de obras do sistema ferroviário do porto organizado que permitam a integração do ramal do STS10. Caberá ao futuro arrendatário, definir o layout operacional do terminal, de modo a atender a compatibilização com o sistema ferroviário do porto de Santos.
414	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Favor esclarecer se foram considerados os tempos de pesagem dos caminhões que acessam o terminal, para a determinação dos tempos de espera e respectivos comprimentos de fila.	Agradecemos a contribuição e informamos que foi realizada simulação dinâmica com auxílio de modelo computacional para determinação da capacidade dos sistemas. O documento será revisado e disponibilizado na nova versão do estudo. O modelo contempla os tempos para aferição de filas. Porém, vale destacar que a solução de engenharia e o arranjo operacional do terminal é prerrogativa do vencedor do leilão, onde será revisada a lista de obrigações contratuais e determinado nível de serviço que garanta a boa relação porto-cidade.
415	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Há uma possível inconsistência no número de balanças rodoviárias a serem adquiridas pelo futuro arrendatário, quando comparamos a informação apresentada na página 23 da Seção C - Engenharia (13 unidades) e a quantidade indicada no Anexo C2 - Investimentos previstos Capex (11 unidades). Favor esclarecer.	Agradecemos a contribuição e informamos que a descrição contida na página 23 da Seção C - Engenharia (13 unidades) está equivocada, sendo considerado correto o quantitativo informado no Capex. Porém o número de balanças será revisado assim como o quantitativo de gates, portanto, a informação será apresentada na nova versão do estudo.
416	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se a inclusão, no Item 1.1.1 - Investimentos Sistema Aquaviário da Seção C - Engenharia do EVTEA, referência a este investimento para dragagem futura de aprofundamento nas áreas dos berços de atracação até o nível -17m. Justificativa: No item 1.1.1 da Seção C - Engenharia do EVTEA, está previsto somente investimento de dragagem de aprofundamento até o nível -15m. No entanto, é solicitado que o cais de atracação seja dimensionado para profundidade de dragagem de até -17m para que a infraestrutura esteja em linha com as projeções de frota de embarcações para o complexo portuário. Ou seja, durante o período de concessão da Arrendatária, o aprofundamento de dragagem até o nível -17 m será necessário para atendimento às premissas do PDZ 2020. Portanto, requer-se inclusão a este investimento de dragagem do berço (até -17m) conforme planejamento de aprofundamento do canal previsto pela Autoridade Portuária.	A obrigação contratual do futuro arrendatário do STS10 – a dragagem de aprofundamento do berço até a profundidade nominal de -15m – possui a finalidade de adequar o terminal à infraestrutura aquaviária existente. A execução das futuras campanhas de dragagem de aprofundamento dependerá da estratégia da autoridade portuária e das diretrizes do planejamento setorial.
417	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	JUSTIFICATIVA: Os Estudos de Engenharia e a Minuta do Contrato indicam a Realocação da Estação de Tratamento de Água (ETA) como um investimento obrigatório. Os Estudos de Engenharia citam ainda que As premissas do projeto de realocação da ETA seguem anexas . Entretanto, tais premissas não foram anexadas ao documento. Neste mesmo contexto, a Figura 6 - Mapa Esquemático para a Realocação da Estação de Tratamento de Água na página 19 dos Estudo de Engenharia apresentam demarcação de Novos Dutos . No entanto, não está claro a quem será destinada a responsabilidade acerca destes novos dutos. PROPOSIÇÃO: â€ Disponibilização das premissas do projeto de realocação da ETA aos interessados do leilão. â€ Esclarecimento a respeito da área de realocação da ETA, de modo que não caiba à arrendatária quaisquer custos relacionados à aquisição e/ou aluguel de área. â€ Nova redação dos Estudos de Engenharia e da Minuta do Contrato esclarecendo que é responsabilidade da Autoridade Portuária os investimentos para a construção, e a gestão, operação e manutenção da infraestrutura dos Novos Dutos de ligação da ETA que será realocada pelo novo arrendatário do STS10.	Agradecemos a contribuição e informamos que documentação adicional será disponibilizada no sítio eletrônico da ANTAQ. Confirma-se que não incidem pagamentos de aquisição ou aluguel da área da ETA. Os novos dutos estão dentro do orçamento da realocação, cuja responsabilidade é do novo arrendatário. Informa-se também que a operação, manutenção e gestão da nova ETA não serão da responsabilidade do vencedor da licitação do terminal.
418	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Os estudos de engenharia listam os equipamentos reversíveis à Autoridade Portuária previstos no contrato de arrendamento então explorado pela Ecoporto Santos S/A, que serão disponibilizados ao futuro arrendatário, integrando os ativos do terminal STS10: â€ Portêineres (STS) - 3 equipamentos Portêineres STS Post-Panamax, com alcance até a 24ª Fileira, fabricados pela ZPMC â€ Spreaders e gancho para Portêineres - 3 unidades â€ Rubber Tyred Gantry (RTG) Kalmar, com capacidade de empilhamento de 6+1 - 6 unidades â€ Spreaders para RTG - 6 unidades â€ Terminal Tractors com Semi-reboques (trailers) - 33 unidades â€ Reach Stacker - 5 unidades â€ Empilhadeiras - 11 unidades â€ Se não, não são fornecidas informações adicionais. PROPOSIÇÃO: â€ Esclarecimento quanto ao detalhamento de cada ativo existente: ano de fabricação, modelo, capacidade de carga e demais especificações técnicas.	Agradecemos a contribuição e informamos que a versão original do estudo será atualizada, onde haverá consulta a ANTAQ para ratificação da lista dos equipamentos reversíveis, além do detalhamento técnico dos equipamentos. Vale destacar, que os interessados, de forma complementar, poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área.
419	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	JUSTIFICATIVA: Existem planos referentes à infraestrutura de acessos terrestres na região do Saboó, tais como: novas concessões ferroviárias, vias ferroviárias adicionais, novo viaduto em frente ao Saboó, dentre outros. Para que seja possível elaborar um planejamento integrado, é necessário a disponibilização de todos os planos futuros já aprovados para esta região (de investimentos do governo municipal, estadual e federal) e garantia de que foram levados em consideração no projeto do STS10. Os documentos disponibilizados no âmbito desta consulta pública não deixam claro se isso foi considerado e de que forma. PROPOSIÇÃO: â€ Disponibilização de todos os planos futuros para a infraestrutura de acessos terrestres já aprovados para a região do Saboó (investimentos em âmbito municipal, estadual e federal) â€ Esclarecimento sobre como os planos futuros para a infraestrutura de acessos terrestres já aprovados para a região do Saboó foram considerados na concepção do projeto do STS10.	Agradecemos a contribuição e informamos que será disponibilizada documentação mais completa na fase pós audiência pública no sítio eletrônico da ANTAQ. Para mais informações complementares, vale a pena ressaltar que cada interessado pode fazer duas visitas técnicas ao terminal, onde a Autoridade Portuária pode ser consultada.
420	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	JUSTIFICATIVA: Os estudos de engenharia preveem investimentos para melhoria da pavimentação existente nas áreas a serem arrendadas no item Desenvolvimento do Terminal do documento "Seção C - Engenharia". Porém, não há referência sobre sondagens e estudos técnicos que atestem a qualidade do subsolo da área do terminal. Caso sejam necessários, os investimentos para adequação do subsolo podem ser muito superiores aos custos previstos de adequação da pavimentação, onerando excessivamente o futuro arrendatário. A única forma de validar a necessidade de investimentos no subsolo é por meio de estudos e levantamentos de sondagem. PROPOSIÇÃO: â€ O orçamento dos investimentos previstos para melhoria da pavimentação foi embasado em alguma avaliação técnica da qualidade do solo sobre os quais serão assentados? â€ Se sim, esses estudos podem ser disponibilizados junto com o edital? â€ Se não, caso se comprove tecnicamente a necessidade de adequação do subsolo para suportar as cargas previstas na operação do terminal de contêineres, tal investimento adicional é passível de justificar uma revisão da equação econômica do contrato de arrendamento?	Agradecemos a contribuição e informamos que o questionamento realizado referente a capacidade de suporte será avaliada pela equipe técnica. Após conclusão da análise, caso sejam necessárias adequações ou complementações no Capex, a versão revisada do estudo, que será publicada pós audiência pública, apresentará em sua nota técnica todas as adequações realizadas. Entretanto, os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.

421	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: Solicitamos informar quais as condições atuais de saneamento básico das instalações do STS10 pela SPA e se as condições atuais são suficientes para atender o projeto a ser implantado.	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, não havendo detalhamento a nível executivo de projeto, sendo prerrogativa do vencedor do leilão estabelecer o melhor arranjo operacional para o terminal assim como a utilização dos ativos reversíveis existentes. De forma subsidiária, os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
422	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: Nos documentos nº.06-Engenharia e nº.09-Ambiental não há clareza quanto possibilidade de se reduzir a área desmatada do arrendamento através de otimizações de layout, inclusive como sendo um diferencial positivo da proponente no processo. Contribuição: Solicitamos esclarecer se poderá ser considerado no PBI a proposição de alternativa de layout ou de solução tecnológica que considere a redução ou até a eliminação da área de desmatamento proposta no documento nº.06-Engenharia, desde que atendendo aos requisitos mínimos de movimentação anual.	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo desenvolvido para o estudo foi conceitual, sendo prerrogativa do vencedor do leilão estabelecer o melhor arranjo operacional para o terminal assim como a utilização das áreas disponíveis no interior da poligonal definida para o futuro terminal STS10. O layout do terminal poderá utilizar a área verde, desde que considerada no PBI, respeitadas as condicionantes ambientais e atendendo os requisitos mínimos de movimentação contratuais.
423	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: O item 2 prevê que: "2. Descrição da Estrutura Operacional DESCRIÇÃO SUCINTA DOS INVESTIMENTOS III. Equipamentos a. Aquisição de no mínimo 9 (nove) novos Portêineres - Ship to Shore (STS) - Post-Panamax, com atendimento até a 24ª fileira dos navios porta-contêineres; b. Aquisição de no mínimo 41 novos Transtêineres - Rubber Tyred Gantry (RTG), ou similar, com capacidade de empilhamento mínimo de 1 sobre 6 de altura;" Contribuição: Solicitamos esclarecer: 1. Se o planejamento é armazenar container na sétima altura e passando na oitava altura, ou armazenar na sexta altura passando na sétima altura. 2. Se há estudo que demonstre que o solo existente já está preparado para suportar o peso de empilhamento de containers pesados com média 30 toneladas	Agradecemos a contribuição e informamos que o questionamento realizado referente a capacidade de suporte será avaliada pela equipe técnica. Após conclusão da análise, caso sejam necessárias adequações ou complementações no Capex, a versão revisada do estudo, que será publicada pós audiência pública, apresentará em sua nota técnica todas as adequações realizadas. Entretanto, os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
424	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	O item 2 prevê que: "2. Descrição da Estrutura Operacional DESCRIÇÃO SUCINTA DOS INVESTIMENTOS II. Desenvolvimento do terminal a. Com vista a implantação de pátio de contêineres com no mínimo 9.840 ground slot e implantação das vias de circulação do terminal, deverá ser realizada: i) a construção de pátio (retroárea), na área compreendida entre o cais existente e o novo cais, de aproximadamente 97.310 m²; ii) execução de rede drenagem, melhorias pavimento, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio, para adequação dos pátios existentes, em área de aproximadamente 294.422 m²; e iii) execução de vigas de rolamento para atendimento ao trânsito de Transtêineres - Rubber Tyred Gantry Crane (RTG) - com extensão total de aproximadamente 11.282 m;" Contribuição: Solicitamos esclarecer se, para alcançar a disponibilidade de 9.840 ground slots, foi necessário estabelecer que os RTGs trabalharão lado a lado, sobrando somente a faixa de atendimento para a carreta abaixo do RTG e uma rua central entre os dois blocos. Caso positivo, entendemos que tal opção libera área de armazenamento, porém, questionamos se foi mapeado como será o fluxo interno das vias do Terminal. Existe algum estudo com este formato? Referido estudo é necessário para evitar gargalos operacionais, como filas. Anexo C-1: Figura 10	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, não havendo detalhamento a nível executivo de projeto, sendo prerrogativa do vencedor do leilão estabelecer o melhor arranjo operacional para o terminal. Vale destacar que o estudo será revisado, podendo haver adequações no número de equipamentos, revisão de investimentos mínimos e fixação de nível de serviço satisfatório para o terminal.
425	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	O item 1.2.2. prevê que "1.2.2. Investimentos para operação e armazenagem Construção de pátio (retroárea) Tendo como referência que o sistema de acostagem do futuro arrendamento STS10 substituirá integralmente o sistema atualmente existente no Saboó, visto que contará com a construção de nova estrutura de cais posicionada na anteguarda do cais atualmente existente, avançando o terminal na direção norte, vislumbra-se a oportunidade de mitigar as irregularidades do formato da área de pátio, bem como reduzir a restrição de largura de pátio atrás dos berços." Contribuição: Solicitamos esclarecer s foi avaliada uma área atrás do portainer (back reach) para armazenamento temporário das tampas dos navios. Pela figura do anexo C-1: Figura 10, tal área servirá de via de passagem também? Foi considerada alguma área para armazenamento de containers com excesso "OOG" , IMO e breakbulk?	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, sendo prerrogativa do vencedor do leilão estabelecer o melhor arranjo operacional para o terminal.
426	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	O item 2 prevê que: "2. Descrição da Estrutura Operacional DESCRIÇÃO SUCINTA DOS INVESTIMENTOS II. Desenvolvimento do terminal a. Com vista a implantação de pátio de contêineres com no mínimo 9.840 ground slot e implantação das vias de circulação do terminal, deverá ser realizada: i) a construção de pátio (retroárea), na área compreendida entre o cais existente e o novo cais, de aproximadamente 97.310 m²; ii) execução de rede drenagem, melhorias pavimento, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio, para adequação dos pátios existentes, em área de aproximadamente 294.422 m²; e iii) execução de vigas de rolamento para atendimento ao trânsito de Transtêineres - Rubber Tyred Gantry Crane (RTG) - com extensão total de aproximadamente 11.282 m; b. Com vista a recepção e expedição terrestre, deverá ser realizada: i) implantação de gates automatizados, de no mínimo 8 gates in e 5 gates out; e ii) implantação de Ramal Ferroviário com extensão total de no mínimo 1.500 m;" Contribuição: Solicitamos esclarecer como será o fluxo interno para entrada e saída das carretas, considerando a proximidade dos gates de entrada e saída.	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, sendo prerrogativa do vencedor do leilão estabelecer o melhor arranjo operacional para o terminal.
427	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: O item 1.3 prevê que: "1.3.Sistema Terrestre 1.3.1. Caracterização Ferroviário Para o acesso ferroviário, foi previsto a implantação de 4 linhas de 375 m cada, totalizando 1.500 m de ramal interno no STS10, posicionado no lado oeste do terminal, em sentido perpendicular ao cias." Contribuição: Solicitamos esclarecer onde será a passagem (traçado) e quão produtivo será operar trens em quatro "linhas cegas" (quatro ramais com quebra de composição)?	Agradecemos a contribuição e informamos que o ramal ferroviário representa a oferta de maior flexibilidade no sistema de recepção e expedição do terminal, mas não restringe a capacidade do terminal, visto que o sistema rodoviário isoladamente possui capacidade para atender a demanda terrestre de embarque e desembarque do terminal. O percentual mínimo de movimentação ferroviária não foi estipulado no estudo devido a dependência da realização de obras de conexão com o sistema ferroviário do porto. A execução de investimentos para execução do ramal ficará condicionada a prévia execução de obras do sistema ferroviário do porto organizado que permitam a integração do ramal do STS10. Referente a distribuição das linhas, informamos que caberá ao futuro arrendatário, definir o layout operacional do terminal, de modo a atender a compatibilização com o sistema ferroviário do porto de Santos.
428	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contribuição: No que tange ao Anexo C-1 (fig. 10 pg. 37), solicitamos esclarecer se o Galpão vistoria se refere ao armazém para controle de carga por parte da Receita Federal. Se sim, qual o tamanho do armazém? Foi considerado scanner de bagagem, câmeras, área para posicionamento de containers para desova e conferencia?	Agradecemos a contribuição e informamos que o galpão considerado possui área de aproximadamente 5.250 m². Vale esclarecer que o estudo desenvolvido é de caráter conceitual, não sendo concebido todo detalhamento técnico e operacional a nível executivo de projeto. Cabe ao futuro arrendatário desenvolver, através de sua expertise, a avaliação da necessidade demanda para o terminal e dimensioná-lo, respeitando as obrigações contratuais.
429	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: O documento prevê que: "Aquisição de Equipamentos e Estruturas O conjunto formado pelo Terminal-Tractor (TT) com a carreta acoplada tem a função de fazer o transporte horizontal dos contêineres dentro do Terminal, formando o carrossel entre as pilhas de contêineres e o costado dos navios. O número de TT para alimentar/atender um STS depende da produtividade do STS e da distância entre as pilhas e o costado da embarcação. É um momento difícil da Operação calibrar bem o carrossel, mas o ponto principal é o STS, que implica diretamente na produção do navio e não pode paralisar por falta de carga ou de TT. No presente caso, tendo como referência as orientações internacionais (PIANC) e terminais similares, foi adotada a relação de 6 TT/6TMs por STS. Assim o terminal deverá contar com total de 72 TT e semi-reboques. Considerando que atualmente existem 33 unidades, foi prevista a aquisição de no mínimo 39 unidades no Capex do estudo." Contribuição: Solicitamos esclarecer se, considerando o número de 72 caminhões para trabalhar com 12 portainers simultâneos (12 ternos / 6 carretas por terno), foi avaliado um número mínimo para remoções de pátio, bem como posicionamento no armazém da Receita para inspeção e também equipamentos em manutenção. Se foi considerado, solicitamos que sejam identificados no CAPEX os investimentos correspondentes.	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos obrigatórios mínimos serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
430	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: O documento prevê que: "Aquisição de Equipamentos e Estruturas Para os RTG foram previstas 3,75 unidades para cada STS, com vista a subsidiar as operações de embarque e desembarque e as operações de recepção e expedição terrestre, no total de 45 unidades para o pátio de estocagem. Adicionalmente, foram previstas 2 unidades para subsidiar o sistema de ferroviário. No total de 47 unidades para o terminal e correspondentes Spreaders. Considerando que atualmente existem 6 unidades de RTG, foi prevista a aquisição de no mínimo 41 unidades no Capex do estudo. Para fins de altura de empilhamento, foi considerando equipamento com capacidade mínima de 6+1 de alto. Para visualização das áreas de pátio e sistema ferroviário destinadas a RTG, favor consultar Anexo C-1: Figura 9 - Layout Conceitual Fase Final." Contribuição: Solicitamos esclarecer se foi considerada a possibilidade de eletrificação dos RTGs? Haveria carga de energia suficiente para manter os RTG e reefers?	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos obrigatórios mínimos em equipamentos serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. A eletrificação dos RTG's será considerada. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
431	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: Nas plantas (Docs. nº. 10; 11; 12 e 13) como também no documento nº. 06-Engenharia não há informações que permitam compreender o tipo de solo local e as fundações consideradas para as novas instalações e seu respectivo CAPEX. Contribuição: Solicitamos disponibilizar os Projetos referentes à construção das novas fundações para Ampliação do Cais, Retroárea e Vigas de Rolamento de RTG, de modo que possamos identificar, entre outras informações, os tipos, comprimentos e quantidades de estacas consideradas. Solicitamos disponibilizar também os relatórios de sondagens e caracterizações de solo (Incluindo a área dos berços de atracação) como também as premissas, critérios que embasaram a planilha CAPEX e demais documentos técnicos disponibilizados.	Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo desenvolvido é de caráter conceitual, não sendo concebido todo detalhamento técnico e solução de engenharia em âmbito de projeto executivo. Cabe ao futuro arrendatário desenvolver, através de sua expertise, o melhor arranjo operacional e soluções de engenharia para o terminal atender a demanda projetada.
432	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: Nas plantas (Docs. nº. 10; 11; 12 e 13) como também no documento nº. 06-Engenharia (Página 19 - Realocação da Estação de Tratamento de Água - ETA) não há informações que permitam compreender o contexto atual das instalações como também as novas instalações desejadas. Destacamos na pergunta a dúvida quanto a profundidade da nova tubulação de modo a não impactar nos Planos de Aprofundamento do Canal e Navegação. Contribuição: Solicitamos disponibilizar projetos que contenham os parâmetros técnicos da Estação de Tratamento de Água (ETA) atual e sua respectiva tubulação que cruza o Canal de Navegação em direção à Margem Esquerda. Solicitamos disponibilizar também o projeto referente à Nova ETA e sua respectiva nova tubulação, principalmente sua profundidade levando em consideração os Planos de Aprofundamento do Canal de Navegação previstos para o Porto de Santos. Solicitamos esclarecer se poderá ser proposto pelo arrendatário, no PBI, soluções que evitem a desmobilização e realocação da Estação de Tratamento de Água e sua tubulação atual e indicar de quem será a responsabilidade pelo Licenciamento Ambiental e demais autorizações necessárias para a Nova ETA e Tubulação.	Agradecemos a contribuição e informamos que será disponibilizada documentação mais completa na fase pós audiência pública no sítio eletrônico da ANTAQ. Para mais informações complementares, vale a pena ressaltar que cada interessado pode fazer duas visitas técnicas ao terminal, onde a Autoridade Portuária pode ser consultada. Em termos de alternativas à realocação da ETA, informa-se que outras alternativas foram discutidas e descartadas. O licenciamento cabe ao vencedor do certame dentro do âmbito do licenciamento do terminal.

433	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: Nas plantas (Docs. nº. 10; 11; 12 e 13) como também no documento nº. 06-Engenharia (Página 22 - 1.3.1 - Sistema Terrestre - Ferrovia) não há informações que permitam compreender o contexto das novas instalações desejadas e seu CAPEX. Destacamos na pergunta principalmente as interfaces com os Projetos da FIPS (Ferrovia Interna do Porto de Santos) e da Desestatização do Porto de Santos. Já verificamos que os projetos "não se conversam". Contribuição: Solicitamos disponibilizar projetos das novas instalações ferroviárias internas ao STS10 como também os projetos referentes a conexão destas com as novas linhas férreas dos Projetos da FIPS (Ferrovia Interna do Porto de Santos) e da Desestatização do Porto de Santos. Solicitamos esclarecer qual a movimentação projetada para as operações ferroviárias do STS10 como também estudos que evidenciem que os arranjos internos e externos ao STS10 e suas operações não gerarão impactos nos acessos ao Porto de Santos. Solicitamos esclarecer também se haverá reequilíbrio econômico à arrendatária caso os projetos externos não sejam construídos como também a definição de quem será o responsável pela construção da conexão entre os Projetos. Poderão ser propostas alternativas de traçado/posição das novas linhas férreas internas ao terminal arrendado? Solicitamos confirmar se o acesso ferroviário será na extremidade leste, conforme indicado no layout referencial.	Agradecemos a contribuição e informamos que o ramal ferroviário representa a oferta de maior flexibilidade no sistema de recepção e expedição do terminal, mas não restringe a capacidade do terminal, visto que o sistema rodoviário isoladamente possui capacidade para atender a demanda terrestre de embarque e desembarque do terminal. A execução de investimentos ferroviários fora da área de arrendamento, a princípio, não será inclusa nas obrigações contratuais do futuro arrendatário. A execução do ramal interno ficará condicionada a prévia execução de obras do sistema ferroviário do porto organizado que permitam a integração do ramal do STS10. Referente ao traçado das linhas internas, informamos que caberá ao futuro arrendatário, definir o layout operacional do terminal, de modo a atender a compatibilização com o sistema ferroviário do porto de Santos.
434	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: Nas plantas (Docs. nº. 10; 11; 12 e 13) como também no documento nº. 06-Engenharia (Página 21 - 1.3.1 - Sistema Terrestre - Rodoviário) não há informações que permitam compreender o contexto das novas instalações desejadas e seu CAPEX. Destacamos na pergunta principalmente as interfaces com os Projetos da FIPS (Ferrovia Interna do Porto de Santos) e da Desestatização do Porto de Santos. Já verificamos que os projetos "não se conversam". Contribuição: Solicitamos disponibilizar projetos referentes aos fluxos rodoviários externos ao STS10, mais exatamente a conexão dos novos acessos ao terminal com o arranjo atual e/ou o novo arranjo viário proposto pelos Projetos da FIPS (Ferrovia Interna do Porto de Santos) e da Desestatização do Porto de Santos. Solicitamos disponibilizar estudos que comprovem a capacidade de recebimento de carretas do terminal, como também do sistema viário da região, de modo a não impactar nas operações do STS10 e do Porto de Santos. Pedimos indicar se haverá Pátio Regulador de Carretas nas imediações.	Agradecemos a contribuição e informamos que será disponibilizada documentação mais completa na fase pós audiência pública no sítio eletrônico da ANTAQ. Para mais informações complementares, vale a pena ressaltar que cada interessado pode fazer duas visitas técnicas ao terminal, onde a Autoridade Portuária pode ser consultada.
435	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: Cenário de Retrofit citado no documento nº. 06-Engenharia nas seguintes páginas: (a) Página 05 - Ativos Existentes (2º. Parágrafo) e (b) Página 27 - Explicação Anexo C2. Contribuição: Quanto ao Retrofit, solicitamos disponibilizar os laudos referentes ao estado de conservação dos equipamentos operacionais e instalações existentes bem como suas respectivas dimensões e especificações técnicas. Caso haja necessidade de contratação de laudos, tais documentos deverão ser compartilhados com todos os interessados pelo arrendamento?	Agradecemos a contribuição e informamos que será disponibilizada documentação mais completa dos ativos existentes. Não há obrigação de compartilhamento de laudos contratados com terceiros.
436	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: A documentação disponibilizada possui dois valores de CAPEX. No documentos nº.06-Engenharia (Página 39) o valor é de R\$ 2.506.844.997,25 e nº.08-Finaceiro (Página 11) o valor é de R\$ 3.047.558.000. Ambos possuem a mesma abertura de itens mas com valores diferentes. Na modelagem presente no documento Financeiro não é considerado o CAPEX do documento Engenharia. Contribuição: Quanto ao CAPEX, solicitamos esclarecer as divergências entre os valores totais existentes nos documentos nº.06-Engenharia (Página 39, valor de R\$ 2.506.844.997,25) e nº.08-Finaceiro (Página 11, valor de R\$ 3.047.558.000).	Agradecemos a contribuição e informamos que a planilha financeiro considera valores para renovação dos equipamentos (retrofit), sendo estimado 50% do custo original dos equipamentos a serem aplicados no 15º e 16º ano contratual, além do benefício REIDI e imposto de importação.
437	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: Nos documentos nº. 06-Engenharia e nº.07-Operacional (Item 4.1.2 - Utilidades), não há informações que permitam assegurar que a CPFL atenderá a demanda de energia das novas instalações. Contribuição: Solicitamos disponibilizar estudos e esclarecer se existe garantia de fornecimento de energia para atendimento da demanda / instalações previstas.	Agradecemos a contribuição e informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
438	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: No documento nº. 06-Engenharia, mais exatamente figura 05 página 32, há duas áreas operacionais "isoladas" da Fase 01 de Operação e no meio da área em obras do Pátio de Containers. Não está claro como será a operação destas áreas como também se poderemos propor alternativas de faseamento das obras de modo a se evitar este cenário. Contribuição: Solicitamos esclarecer se existe a obrigação de se manter as operações nas áreas "isoladas" denominadas "Área Operacional Pátios 02 e 03" da Fase 01 (Documento nº.06-Engenharia, Figura 05, página 32). Estão previstos acessos específicos e alfandegados para estes locais? Há algum tipo de impeditivo legal para a execução de obras nestes locais na Fase 01? O cronograma de execução das obras poderá ser alterado de modo a se otimizar a utilização das áreas em obras como também das áreas em operação?	Agradecemos a contribuição e informamos que as áreas descontínuas são operacionais e fazem parte do arrendamento da Ecoporto, assim foi estrategicamente definida para operação durante a primeira fase do projeto nas áreas atualmente operacionais. Não existe obrigação ou impedimento nas áreas ilustradas na figura 05. Informamos que o modelo é conceitual, sendo prerrogativa do vencedor do leilão estabelecer o melhor arranjo operacional para o terminal, considerando o faseamento estratégico, desde que respeitada as condicionantes contratuais.
439	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: No documento nº. 06-Engenharia, no item 2.Descrição da Estrutura Operacional - Descrição Sucinta dos Investimentos, não está claro se poderão ser propostas novas alternativas de layout que otimizem as operações e liberem mais áreas para outras aplicações. Contribuição: Solicitamos esclarecer a possibilidade de utilização de áreas ociosas do arrendamento para outras atividades, desde que seja garantida a capacidade de atendimento ao MME.	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, sendo prerrogativa do vencedor do leilão estabelecer o melhor arranjo operacional para o terminal.
440	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: A documentação disponibilizada nº.06-Engenharia e nº.08-Finaceiro não apresenta clareza quanto a possibilidade de apresentação de novas alternativas tecnológicas para operações de containers não mapeadas no Edital. Não há referência também se estas otimizações serão baseadas no limite de CAPEX ou na quantidade máxima de TEUS a ser operada Contribuição: Solicitamos esclarecer se, uma vez superada a etapa de leilão, o arrendatário poderá propor no seu PBI soluções tecnologicas alternativas que atendam os requisitos mínimos de movimentação anual. Esclarecer também se o critério a ser seguido para dimensionamento será a capacidade operacional mínima MME ou 2,3 MM t / ano, ou ainda se será o limite de valor do CAPEX apresentado. Solicitamos esclarecer também como será tratada eventual diferença entre o valor do investimento a ser apresentado no PBI (para mais ou para menos) e o valor de CAPEX presente na documentação disponibilizada.	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo é conceitual, sendo prerrogativa do vencedor do leilão estabelecer o melhor arranjo operacional para o terminal. Para isso, os investimentos obrigatórios mínimos serão revisados, de modo a estabelecer nível de serviço para atendimento da movimentação projetada para o terminal. As revisões serão publicadas na versão revisada do estudo pós audiência pública.
441	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: Nos documentos nº. 06-Engenharia e nº.08-Ambiental, não há informações mais detalhadas sobre as estruturas a serem demolidas, principalmente quanto aos tanques de suco de laranja presentes no local. Contribuição: Solicitamos esclarecer e/ou disponibilizar laudos sobre condição atual das estruturas a serem demolidas, com ênfase nas câmaras frias (Tanques de suco de laranja), considerando a possibilidade de se encontrar novos focos de contaminação na área.	Agradecemos a contribuição e informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente.
442	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Contexto: Não há no Documento n.º 06 - Engenharia a indicação de interferências e faixas de servidão na área de arrendamento, bem como como deverão ser tratados os seus limites e responsabilidades; Contribuição: Solicitamos esclarecer se há na área do STS10 direitos de passagem ou faixas de servidão não expressas na documentação disponibilizada, como também outras interferências e seus respectivos limites de responsabilidade quanto a manutenção ou remoção.	As servidões estarão associadas ao novo traçado da ETA. Como poder ser visto no desenho no Anexo 9 - Remanejamento ETA Sabão (que deve ser publicado junto com a documentação da licitação na fase pós audiência pública), a sugestão de locação das novas linhas estão concentradas na periferia do futuro terminal, reduzindo o impacto operacional das faixas de servidão.
443	Estudo STS10 - Seção C - Engenharia	STS10	Todo o documento	Consta na Seção C dos Estudos que o ramal ferroviário do STS10 depende da realização de obras de conexão com o sistema ferroviário do porto, sendo que a execução dessa etapa de investimentos pelo Arrendatário ficará condicionada à prévia execução de obras do sistema ferroviário do porto organizado que permitam a integração do ramal do STS10. Existe alguma previsão e detalhamento sobre essas obras? Quais são os eventuais riscos sobre atrasos e ineficiências que possam refletir na operação do terminal? Percebe-se que, considerando a existência de medidas a cargo do Poder Público para a viabilização do acesso ferroviário ao Terminal, o risco relacionado a eventuais atrasos na concretização de tais medidas deverá ser alocado ao Poder Concedente.	Em termos de cronograma de implantação previsto no âmbito de FIPS, a infraestrutura deverá ser disponibilizada, à princípio, em até 5 anos após a assinatura do novo contrato de cessão, cuja expectativa é que seja assinado no 4º trimestre de 2022.Cumpra observar que o modelo associativo que subsidia a proposta de desestatização da Ferrovia Interna do Santos, enviados ao TCU para análise, por meio da Carta DIPRE-GD/22.2022 em 21/01/2022, foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União na sessão de 06/07/2022, o que resultou no Acórdão 1579/2022 – Plenário. Vale a pena ressaltar que o terminal não foi modelado com recepção/expedição ferroviária, a capacidade rodoviária foi dimensionada de forma a atender 100% da demanda prevista.
444	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	Contexto: Não foi disponibilizado nos documentos de Operação, Financeiro, Ambiental e nem na Minuta do Contrato uma lista de passivos diversos do arrendamento. Contribuição: Solicitamos esclarecer e apresentar lista com provisões ou passivos- já conhecidos - da área do STS10 de quaisquer origens (Ambientais, Trabalhistas etc.).	Agradecemos a contribuição e informamos que os passivos conhecidos estão sendo abordados na Nota Técnica nº 58/2021 da EPL, disponível no sítio eletrônico da ANTAQ.
445	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	O item 4.1.1. prevê que "em média, os terminais movimentaram 1.085 TEUs/ano/empregado. Aplicando este valor sobre a movimentação esperada no terminal chega-se a 2.138 empregados operacionais necessários para a área STS10.", totalizando 2201 colaboradores contando com os funcionários administrativos. Esta metodologia não esta adequada para avaliação de custos de mão de obra - que compõe a parte mais sensível de custos do STS10 - e não explicita de forma clara a alocação de MDO frente às necessidades operacionais e de manutenção do terminal - conforme a Tabela 8 do item 4.1.1 durante suas fases de implantação. Sugerimos a reavaliação e correção desta distorção.	Agradecemos a contribuição e informamos que base desse índice são os números de funcionários próprios dos 7 maiores terminais de contêineres do Brasil, informados pelos próprios terminais. Como cada empresa tem seu próprio modo de alocação de funcionários e diferentes níveis de automação, entende-se que esse valor médio reflete bem as necessidades do terminal STS10. No que tange a parte da implantação do terminal, vale a pena frisar que existe a função degrau na modelagem que multiplica os custos com os diferentes níveis de movimentação esperada.
446	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	No que tange ao item 4.1.1., solicitamos esclarecer como é feito o dimensionamento de MDO, principalmente operacional/manutenção, para garantir o atendimento contínuo 24/7, em relação à operação de turnos e férias? Qual o racional para cálculo do efetivo total das funções operacionais e manutenção?	Agradecemos a contribuição e informamos que o número total de funcionários de operação e manutenção deriva do índice de produtividade conforme descrito na pagina 7 da Seção D - Operacional. A partir desse número total divide-se entre operação e manutenção. Utiliza-se uma participação entre 10 e 25% da manutenção no total operação/manutenção, conforme observado nos terminais. Depois colocou-se os supervisores/encarregados para cuidar de equipes de entre 10 e 20 funcionários. Ressalta-se que se trata de uma modelagem referencial, o vencedor do certame será responsável para a escalção da mão de obra conforme seu plano de negócios e grau de automação.
447	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	O item 4.1.3. prevê uma simplificação da modelagem de custos fixos com critério de aplicação do Custo total de manutenção ao longo dos anos, multiplicados pela "CURVA DEGRAU" ANEXO D-1 (2/4) "Custos a diferentes níveis de movimentação". Ocorre que o custo de manutenção está associado à alocação do CAPEX ao longo dos anos, o que independe da movimentação conforme a metodologia proposta. Nesse sentido, sugerimos que seja revista a modelagem.	Agradecemos a contribuição e informamos que o cálculo de manutenção é feito em cima da base dos ativos no terminal ano por ano e não utiliza a função degrau.
448	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	No que tange ao item 4.2.3.Tarifas Portuárias, questionamos se não seria adequado retificar os valores da Tab II com os dados da nova tabela portuária da SPA vigente de 1/4/2022 TABELA III - INFRAESTRUTURA OPERACIONAL OU TERRESTRE - Devido pelo operador portuário ou requisitante - no valor de R\$ 28,06/container?	Agradecemos a contribuição e informamos que a modelagem será ajustada para refletir a Tabela Tarifária vigente da SPA.
449	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	A Tabela 12 - que prevê custos com alimentação, TI, suprimentos, etc dos terminais - não apresenta qualquer racional utilizado no cálculo. De modo geral, os valores parecem estar subdimensionados, impactando a estimativa de Custo Fixo do STS10. Apenas como exemplo, pegando o custo com alimentação, fazendo uma estimativa de 2.200 funcionários x 330 dias/ano x R\$ 20/refeição.funcionário - teríamos custo numa ordem de grandeza de R\$ 14,5M/ano. Por sua vez, os custos de T.I. para um terminal de containers, considerando as necessidade de automação requeridas para movimentação de + 2,0M de teus/ano - entre eles TOS e os sistemas de manutenção/suporte, certamente estariam na casa de milhões de reais, não não foram considerados na modelagem. Nesse sentido, solicitamos que seja esclarecido o racional de cálculo utilizado no item e seja equacionada a questão dos custos com TI	Agradecemos a contribuição e informamos que a premissa para a categoria outros é 10% em cima das outras categorias do capítulo dos custos "geral e administrativo". Em relação às refeições, informa-se que os vale-refeição já estão incluídos na mão de obra fixa, nos encargos e benefícios. O valor alimentação nesse caso se refere aos custos de alimentação com eventos e viagens. O custo referente à TI será reavaliado diante a atualização do estudo.
450	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	A Tabela 12 dimensiona os custos de segurança com 32 vigias na casa de R\$ 2.078M/ano. O cálculo, contudo, não nos parece adequado ao terminal deste porte. Nesse sentido, solicitamos informar a fonte e forma de cálculo desse item.	Agradecemos a contribuição e informamos que o dimensionamento da equipe pode ser encontrado na Nota Técnica nº 58/2021/EPL. O dimensionamento foi feito conforme Planos de Segurança Portuária de terminais de contêineres de grande porte. Para os salários e encargos/benefícios foi utilizado o sistema SICRO do estado de São Paulo.

451	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	No que tange à Tabela 8 - Mão de Obra, favor esclarecer: (a) se na tabela somente está considerado custo salarial + encargos (114,98%); e (b) se os demais custos de pessoal, que inclui encargos+130+férias+PLR+bonus, não foram considerados e qual o fundamento para tanto?	Agradecemos a contribuição e informamos que a coluna encargos da Tabela 9 inclui todos os encargos e benefícios obrigatórios.
452	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	No que concerne ao item 4.1.9 - Pagamento de Indenização do Antigo Arrendatário - favor esclarecer se a obrigação do novo arrendatário do STS10 será apenas do pagamento do valor indicado, mesmo que o valor que a União deva pagar ao Ecoporto varie durante os processos e procedimentos indenizatórios? Isto porque temos que a obrigação do novo arrendatário é uma obrigação de pagar o valor determinado e se encerra com o adimplemento, não sofrendo qualquer influência das tratativas para a indenização do Ecoporto pela União.	Agradecemos a contribuição e informamos que a obrigação do vencedor do certame é apenas o pagamento do valor indicado numa conta bancária indicada pelo Poder Concedente ou pela ANTAQ. Ressalta-se que esse valor pode sofrer alterações durante o processo licitatório até a publicação da documentação final para o leilão.
453	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	No que tange ao item 4.2.1. (custos variáveis com mão de obra) esclarecer por qual razão o valor de R\$ 55,00/teu permanece sem alteração do longo dos anos?	Agradecemos a contribuição e informamos que o valor unitário (R\$ 55,00/TEU) não se altera por causa da utilização do modelo com valores reais. O que muda é o valor do custo total com OGMO devido às alterações na movimentação. Informamos ainda que os valores adotados serão revisados e as modificações serão incluídas na documentação a ser publicada no site da ANTAQ.
454	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se a revisão nos parâmetros de modelagem do arrendamento visando ao ajuste do valor da tarifa portuária. 4.2.3. Tarifas Portuárias Com relação às tarifas portuárias aplicáveis ao empreendimento, cabe ressaltar que a Tabela vigente é a datada de 01 de fevereiro de 2022. Ao terminal em questão se aplica a seguinte tarifa portuária: â€ Tabela III - Infraestrutura Operacional ou Terrestre: Por contêiner movimentado a partir da embarcação até as instalações de armazenagem ou limite do porto, no valor de R\$ 28,06. Justificativa: O item 4.2.3 da Seção D - Operacional do EVTEA prevê que ao terminal será aplicada a Tabela II para cobrança da tarifa portuária. No entanto, em 01 de fevereiro de 2022, entrou em vigor uma atualização da tabela tarifária do Porto de Santos, autorizada pelas Deliberações nº 322, de 15 de dezembro de 2021, e nº 332, de 23 de dezembro de 2021, da Diretoria Geral da ANTAQ. Com essa atualização, e considerando a revisão tarifária nos termos da Resolução Normativa ANTAQ nº 32, de 07 de maio de 2019 (alterada pela Resolução ANTAQ nº 7.821, de 19/06/2020), a remuneração da Tabela II foi alterada em nome, forma de cobrança e também em valores. Assim, a infraestrutura terrestre passou a ser cobrada pela SPA pela Tabela III, por contêiner movimentado a partir da embarcação até as instalações de armazenagem ou limite do porto, ou no sentido inverso, no valor R\$ 28,06.	Agradecemos a contribuição e informamos que a modelagem será ajustada para refletir a Tabela Tarifária vigente da SPA.
455	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	Contribuição: Sugere-se a revisão dos parâmetros que embasaram a definição dos custos com mão de obra pela Seção D - Operacional para adequá-los aos usualmente praticados pelo mercado. Justificativa: O item 4.1.1 da Seção D - Operacional do EVTEA apresenta a memória e os critérios que embasaram o dimensionamento da equipe de mão de obra do Terminal STS10. Ao avaliar os parâmetros, verifica-se que há um erro na definição dos salários médios dos funcionários, que estão muito abaixo daqueles praticados no setor portuário e especificamente no Porto de Santos. Essa afirmação é corroborada pela análise dos demonstrativos financeiros da Santos Brasil e da BTP, em que é possível identificar que o custo médio mensal com funcionário nos anos de 2019 e 2020 foi da ordem de R\$ 10 mil para o Terminal Santos Brasil ( <a href="http://document.imprensaoficial.com.br/1/2/h/83/3/9/0/12h83390010.pdf">http://document.imprensaoficial.com.br/1/2/h/83/3/9/0/12h83390010.pdf</a> ) e da ordem de R\$ 12 mil para o Terminal BTP ( <a href="http://document.imprensaoficial.com.br/1/2/h/83/5/1/0/12h83510006.pdf">http://document.imprensaoficial.com.br/1/2/h/83/5/1/0/12h83510006.pdf</a> ), valores superiores de mais de 60% daqueles indicados pela Seção D - Operacional, o que prejudica a viabilidade financeira do empreendimento. Desse modo, a revisão dos parâmetros que embasaram a definição dos custos com mão de obra é de grande relevância, pois os valores considerados no Edital poderão impedir a viabilidade financeira do empreendimento.	Agradecemos a contribuição e informamos que os salários serão sujeitos a uma reavaliação durante a revisão do estudo.
456	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se o ajuste da redação dos itens do Anexo D1 da Seção D - Operacional do EVTEA que tratam dos valores referentes a utilização do Órgão Gestor da Mão-de-Obra (OGMO), para que todas as ocorrências passem a vigorar como R\$ 55,00 por TEU. Justificativa: O item 4.2.1 da Seção D - Operacional do EVTEA apresenta o valor a ser considerado pela utilização do Órgão Gestor da Mão-de-Obra (OGMO) como sendo de R\$ 55,00 por TEU. Entretanto, o Anexo D1 desta Seção apresenta o valor considerado com esse custo por tonelada (3ª linha da planilha) e apresenta como R\$ 57,55 o valor do OGMO na seção de custos variáveis. Dessa forma, considerando que a previsão do item 4.2.1 da Seção D é clara, entendemos que o valor correto a ser considerado pela utilizado do OGMO é de R\$ 55,00 por TEU, sendo que o Anexo D1 e demais ocorrências apresentam erro material, devendo ser corrigidas para contemplar o valor correto.	Agradecemos a contribuição e informamos que o valor considerado no fluxo de caixa é R\$ 57,75, ou seja, R\$ 55,00 mais 5% de contingências. Informamos ainda que os valores adotados serão revisados e as modificações serão incluídas na documentação a ser publicada no site da ANTAQ.
457	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	Ilustríssimo Sr. Diretor- Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) Dr. Eduardo Nery Machado Filho Ref. Contribuição / alerta Audiência Pública n.º 06/2022 - ANTAQ STS10 Senhor Diretor-Geral GRIMALDI DEEP SEA S.P.A, empresa estrangeira, com endereço na via M. Campodisola, 13 - 80133 Napoli - Italia, I.V.A. IT04068550823 neste ato por seu advogado infra-assinado (doc. 01), vem, respeitosamente, à presença de V. Sa. para apresentar suas considerações a respeito da Audiência Pública n.º 06/2022 - ANTAQ relativa ao tema STS10 . A GRIMALDI DEEP SEA S.P.A, empresa de navegação italiana que atua nos mercados da Europa, África, e América do Sul e do Norte é líder mundial no segmento de navios RO-RO multipropósito e está presente no Brasil há várias décadas com operações marítimas especialmente no Porto de Santos, transportando cargas soltas não contêinerizadas (cargas Roll-On-Roll-Off e cargas de alto valor agregado). Dentre seus clientes estão grandes montadoras de veículos, além de empresas diversas que trazem suas plantas fabris e maquinários para o país (bens de capital) propiciando o desenvolvimento industrial do Brasil. Desde 2013 quando das primeiras intervenções a respeito dos leilões das áreas e instalações portuárias no Porto de Santos na localidade denominada STS10 a GRIMALDI DEEP SEA S.P.A já se manifestou à época em relação a preocupação da utilização dessa área para outras cargas que não cargas Roll-On-Roll-Off e cargas de projeto. Inclusive, após as manifestações o governo anterior houve por bem reconhecer as necessidades do setor automotivo/ Roll-On-Roll-Off e de projetos alterando algumas especificações. Inobstante o estudo disposto no Estudo de Mercado-Análise Concorrencial elaborado pela EPL, ANTAQ e MINFRA no qual se trata .....de análise concorrencial da outorga da área denominada STS10, destinada à movimentação e armazenagem de carga geral e containerizada, na denominada margem direita, no cais do Saboó, do Porto de Santos, que visa zelar pela busca da competição no leilão - procedimento licitatório - e após leilão, no ambiente concorrencial pós-outorga ... e O terminal STS10 é uma área brownfield, de aproximadamente 601 mil m², com capacidade operacional para no mínimo 2,3 milhões TEU/ano..... a GRIMALDI DEEP SEA S.P.A reitera que a área STS10 é única destinada a cargas Roll- On-Roll-Off e cargas de projeto na margem direita, no cais do Saboó, do Porto de Santos. Na sequência a GRIMALDI DEEP SEA S.P.A alerta que a partir de 2014 os navios ROLL- On-Off passaram a ter comprimento de 235m (com rampa 265m) e s.m.j somente no conhecido cais do Saboó podem atracar dois navios ao mesmo tempo. Pondera ainda a GRIMALDI DEEP SEA S.P.A que a outra área da margem esquerda conhecida como Terminal de Veículos (TEV) do Grupo Santos Brasil não tem condições operacionais de atracação de mais de um navio. Assim, mesmo com a citação que será uma outorga da área denominada STS10, destinada à movimentação e armazenagem de carga geral e containerizada, na denominada margem direita, no cais do Saboó, do Porto de Santos (grifo nosso ) preocupa a GRIMALDI DEEP SEA S.P.A e com certeza outros armadores concorrentes, bem como toda a cadeia automobilista caso o (s) vencedor (es) do leilão decidam pela exclusiva movimentação e armazenagem de carga containerizada obviamente mais rentável que a carga geral, em detrimento da agenda concorrencial e do desenvolvimento do nosso Brasil. Outrossim, conclama a GRIMALDI DEEP SEA S.P.A seja considerado especialmente pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ no seu papel de zelar pela agenda concorrencial como muito bem lembrou a Dra. Flavia Takafashi ontem na Audiência Pública n.º 06/2022 tal qual no último leilão em 2013, alguma obrigatoriedade/necessidade de se preservar a possibilidade de utilização parcial da área denominada STS10 para movimentação das cargas Roll-On-Roll-Off e cargas de projeto inobstante a escolha do Estudo de Mercado-Análise Concorrencial elaborado pela EPL, ANTAQ e MINFRA como área eminentemente de carga containerizada obviamente mais rentável que a carga geral. Certos de que teremos a oportunidade de nos manifestar com maiores detalhes se preciso for para contribuir para o desenvolvimento do País e assim viabilizar a atuação da GRIMALDI DEEP SEA no Porto de Santos, permanecemos à disposição para qualquer esclarecimento que se faça necessário, somos Atenciosamente São Paulo, 20 de abril de 2022 image GRIMALDI DEEP SEA p.p Claudio Alberto Eidelchtein OAB/SP 187.478	Agradecemos a contribuição e informamos que a questão será avaliada durante a revisão do estudo.
458	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	Item 4. As premissas de OPEX são muito otimistas, resultando num OPEX unitário abaixo de R\$300/box a partir de 2030. Este valor não é compatível com a realidade portuária brasileira, onde se vê OPEX unitários acima de R\$500/box (já excluindo arrendamentos) em 2020/2021 (Fonte: Divulgação de Resultados Santos Brasil). A premissa pouco realista de OPEX gera impacto no VPL do projeto que resulta nos valores de arrendamento pouco factíveis e que inviabilizam na prática a viabilidade financeira do ativo. Como referência, caso seja ajustado o OPEX unitário para igualar o patamar de R\$500/box (sem arrendamento e sem efeito de depreciação e amortização) a partir de 2030, o VPL teria impacto negativo de cerca de R\$1,25 bilhões, mantendo as mesmas premissas do restante da modelagem do EVTEA. (Obs.: análises considerando 1 box = 1,6 TEU). Sugerimos que as premissas de OPEX sejam reavaliadas e os resultados balizados com terminais operantes no Brasil.	Agradecemos a contribuição e informamos que os parâmetros do Opex serão reavaliados durante a revisão pós consulta pública.
459	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	De acordo com o item 4.1.9. da Seção D - Operacional Para o projeto de arrendamento da área STS10, prevê-se o pagamento de indenização do antigo arrendatário . Considerando que a Antaq reajustou o valor da indenização devida ao Ecoporto pelos investimentos não amortizados, nos termos do Acordão nº 301 de 30 de maio de 2022, sugerimos que conste no Edital o valor deliberado pela diretoria da ANTAQ, no montante de - R\$ 94.304.281 com data base e data focal em dezembro de 2016. Sugerimos que conste no edital que o referido valor deverá ser atualizado pela aplicação do WACC regulatório de 10% cumulado com a variação do IGP-M até a data do seu efetivo pagamento a atual arrendatária. Sugerimos que conste no Edital o prazo para pagamento deste valor pelo Poder Concedente à atual arrendatária.	Agradecemos a contribuição e informamos que o valor a ser pago será reavaliado durante a revisão pós consulta pública e pode sofrer alterações.
460	Estudo STS10 - Seção D - Operacional	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se que a Seção D - Operacional do EVTEA apresente informações detalhadas a respeito do potencial conflito de espaço aéreo entre a Área do futuro Arrendamento do STS 10 e a projeção da traseira dos guindastes utilizados atualmente pela BTP em sua área arrendada. Caso seja constatada a inviabilidade de operar a área diante do uso dos guindastes da BTP, deve-se ser endereçado alguma solução para o problema (por exemplo, direito de passagem aérea; redução da Área do Arrendamento etc.). Justificativa: Durante a visita técnica na Área que compreenderá o futuro terminal do STS 10, foi identificado um conflito de espaço aéreo com a projeção da traseira dos guindastes utilizados pelo terminal atualmente arrendado à BTP. Requer-se esclarecimentos quanto às condições e eventuais restrições de operação da área do STS 10 diante desse conflito aéreo.	Agradecemos a contribuição e informamos que a questão será avaliada durante a revisão do estudo.
461	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	Com base nos estudos disponibilizados, é possível verificar que o CAPEX ( Capital Expenditure ) e o OPEX ( Operational Expenditure ) definidos no âmbito de STS10 adotam como orçamento de referência os custos obtidos através do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil ( SINAPI ) e do Sistema de Custos Referenciais de Obras ( SICRO ). Contudo, referidos sistemas não se mostram capazes de reproduzir, por si só, os atuais custos de mercado referentes às obras e serviços de engenharia prestados no contexto de arrendamento portuário, o que representa estimativa de investimento subestimada. Em tal situação, o Decreto Federal n.º 7.983/2013, que estabelece os critérios para elaboração de orçamento de referência de obras e serviços de engenharia, contratados e executados com recursos da União Federal, possibilita que a estimativa do custo global poderá ser apurada por meio da utilização de dados contidos em tabela de referência aprovada por órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, em sistema específico instituído para o setor ou em pesquisa de preço (art. 6º), levando em consideração, caso aplicável, as especificidades locais ou de projeto, podendo, ainda, exceder os custos correspondentes constantes do SICRO/SINAPI, desde que devidamente justificado (arts. 7º e 8º). Diante disso, sugere-se ao Poder Concedente que os critérios para definição do CAPEX e do OPEX para o presente caso levem em consideração os atuais custos praticados pelo setor, apurado com base em pesquisa de mercado, inclusive com apoio da Santos Port Authority, se necessário, ou, em último caso, em outros sistemas pertinentes.	Agradecemos a contribuição e informamos que além dos sistemas SICRO e SINAPI utiliza-se pesquisas de mercado para itens mais relevantes ou não existentes nos dois sistemas.

462	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	O período entre 2020 e 2022 foi marcado pelo significativo aumento do preço de mercadorias e insumos, impulsionado pelo impacto da pandemia de COVID-19 sobre o comércio internacional e, mais recentemente, pela guerra entre Rússia e Ucrânia, que elevou os preços de derivados de petróleo. Cabe esclarecimento sobre se o Capex previsto para o arrendamento do STS-10 é capaz de contemplar tais aumentos de preço, principalmente por envolver construção de novo cais, obras de pavimentação e aquisição de equipamentos pesados, ou se eventuais ajustes dos valores considerados no estudo seriam recomendáveis.	Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo será revisado inclusive sua data-base para melhor refletir os recentes aumentos de preços.
463	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	A Seção E - Financeiro estabelece a incidência de seguros específicos para os anos de construção - Seguro Risco de Engenharia (obras civis de construção, instalação e montagem) e Seguro Responsabilidade Civil Geral e Cruzada das atividades das obras -, e outros devidos durante a operação - Seguro riscos nomeados/multiriscos e Seguro Responsabilidade Civil das atividades do contrato. Não fica claro, porém, qual o valor anual dos seguros aplicados durante a construção, nem tampouco os anos exatos em que cada apólice será devida. Já na página 8, é apresentado o valor fixo de R\$ 4.890.000 / ano referente ao custo total com Seguros. Sabe-se, entretanto, que, durante as Fases 1 e 2, haverá construção associada à operação, o que levará a um aumento de custos de garantias e seguros nos primeiros 5 anos de contrato. Assim, pede-se indicar o valor de cada apólice de seguro de forma individualizada, por ano, ao longo de todo o período de contrato, para a correta interpretação do fluxo de caixa do projeto.	Agradecemos a contribuição e informamos que o valor na página 10 representa apenas os seguros durante a operação conforme indicado na Tabela 11. Esse valor é constante durante os anos operacionais. Seguem os valores estimados dos seguros durante a construção por fases: Seguro risco de engenharia: Fase 1: R\$ 114.000, Fase 2: R\$ 64.000, Fase 3: R\$ 3.000. Seguro Responsabilidade Civil:Fase 1: R\$ 52.000, Fase 2: R\$ 29.000, Fase 3: R\$ 3.000.
464	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se ajuste nas referências a tonelada feitas no item Demanda/Receita da Seção E - Financeiro do EVTEA para fazer referência a unidade de medida TEU. Justificativa: O Item 3 da Seção E - Financeiro do EVTEA apresenta receita média por unidade por tipo de produto movimentado como sendo de R\$ 606,27 por TEU. Entretanto o item Demanda/Receita (página 10) apresenta diversas ocorrências fazendo referência a unidade tonelada. Considerando a modelagem econômico-financeira do Edital e a especificidade do mercado de contêineres, o entendimento é de que o valor da receita é referente a TEU movimentado e que os anexos e demais ocorrências apresentam erro material e causam impacto na modelagem financeira do projeto (pois interpretando os valores por tonelada causaria uma distorção nos cálculos). Em vista disso, recomenda-se a alteração da previsão, para contemplar a unidade de medida adequada para o mercado de contêineres.	Agradecemos a contribuição e informamos que a unidade de medida é TEU. Todas as referências a toneladas serão excluídas na versão revisada.
465	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se que a Seção C - Engenharia do EVTEA apresente maiores detalhes sobre i) os dados técnicos dos equipamentos existentes na área, ii) a quantidade de peças sobressalentes para cada um dos equipamentos existentes e iii) se os equipamentos são novos (não tendo passado por processo de depreciação) e se encontram-se operacionais. Caso os equipamentos não sejam novos, o valor do ativo existente, definido no Anexo E-1, deverá ser ajustado para refletir a depreciação dos bens, bem como o custo para a adaptação e manutenção para fins operacionais. Justificativa: O Anexo E-1 da Seção E - Financeiro do EVTEA contém extratos completos do modelo financeiro, incluindo a valoração dos ativos-existentes. Ocorre que a valoração do ativo existente, apresentada na página 5 do Anexo E-1, considera o mesmo valor para os equipamentos existentes na área e para aqueles que devem ser instalados como parte da adequação da área para a operação do novo Terminal, conforme previsto pelo Anexo 2 da Seção C-Engenharia e Cláusula 7.1.2.3 da minuta de Contrato de Arrendamento. Vale destacar que a Seção C - Engenharia do EVTEA apresenta a listagem dos ativos existentes e destaca que "[t]odos os ativos serão disponibilizados ao futuro concessionário na situação em que se encontram. Caberá ao concessionário realizar os investimentos necessários para adequada operação, bem como em suas melhorias." Caso a contribuição não seja acatada, a modelagem do projeto não apresentará o real cenário dos ativos existentes a serem utilizados pela futura arrendatária, tampouco permitirá que os interessados no projeto avaliem a situação dos equipamentos existentes e novos. Como consequência, haverá distorções no valor a ser ofertado na licitação.	Agradecemos a contribuição e informamos que os valores dos ativos existentes estão utilizados apenas para estimar os valores de manutenção e seguros. Nesse sentido, utiliza-se os valores de um bem novo para não diminuir artificialmente os gastos com manutenção e seguros, tendo em vista que a utilização do valor residual do bem não refletiria adequadamente as necessidades de manutenção e seguros. Informa-se também que serão disponibilizados mais detalhes na versão revisada e que a avaliação dos bens pode ser feita durante as visitas técnicas junto à SPA.
466	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	Qual o índice de preços utilizado para fazer a atualização dos valores entre a versão original do estudo (março/2020) e a versão revisada (setembro/2021)?	Agradecemos a contribuição e informamos que são utilizados os índices "Obras Portuárias" do DNIT para o Capex, e IPC-A para outros valores.
467	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	JUSTIFICATIVA: O modelo financeiro do EVTEA considera um investimento para renovação dos equipamentos equivalente a 50% do valor original dos equipamentos no 15º ano da concessão. É muito pouco provável que o terminal não venha a fazer nenhum tipo de investimento, após os investimentos inicial ao longo de uma janela temporal de 15 anos. Além dos investimentos de manutenção como substituição, reforma dos equipamentos operacionais, outros investimentos como mobiliário, instalações, infraestrutura de TI, sistemas de informação, sistemas de segurança etc. devem ser considerados. PROPOSIÇÃO: à€ Considerar um valor de investimento anual para reposição e reforma de equipamentos, equipamentos de pequeno porte, e itens não operacionais, como computadores, infraestrutura de TI, equipamentos segurança, mobiliário etc.	Agradecemos a contribuição e informamos que a manutenção é tratada como Opex na modelagem e estão previstos valores anualmente para esses fins.
468	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	RAZÕES DE JUSTIFICATIVA: Os preços unitários utilizados para avaliar os equipamentos existentes do Ecoporto são os mesmos dos equipamentos novos. Esses ativos já estão em uso, e mesmo no pressuposto de que os equipamentos estejam bem conservados, um desconto significativo deve ser considerado. PROPOSIÇÃO: à€ Considerar o valor contábil remanescente ou um desconto no valor unitário dos ativos existentes, observando o real valor de mercado dado ano de fabricação e tempo de uso e as condições de manutenção dos equipamentos usados.	Agradecemos a contribuição e informamos que os valores dos ativos existentes estão utilizados apenas para estimar os valores de manutenção e seguros. Nesse sentido, utiliza-se os valores de um bem novo para não diminuir artificialmente os gastos com manutenção e seguros, tendo em vista que a utilização do valor residual do bem não refletiria adequadamente as necessidades de manutenção e seguros. A avaliação dos bens pode ser feita durante as visitas técnicas junto à SPA.
469	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	RAZÕES DE JUSTIFICATIVA: O CAPEX não considera taxas portuárias na entrega dos equipamentos. Ainda, a lista menciona apenas Equipamentos principais, não havendo nenhuma estimativa para equipamentos de suporte, como por exemplo empilhadeiras, spreader trailers, spill trailers, dentre outros. Entretanto, estes investimentos são significativos e não poderiam ser considerados simplesmente como contingências, pois não são eventualidades. Mesmo que não seja possível determinar valores detalhados unitários, é necessário que o CAPEX contenha ao menos uma rubrica de Equipamentos de suporte. PROPOSIÇÃO: à€ Inclusão de taxas portuárias para aquisição de equipamentos nos preços listados no CAPEX. à€ Inclusão de estimativa de investimentos em equipamentos de suporte no CAPEX do projeto.	Agradecemos a contribuição e informamos que a questão será avaliada durante a revisão do estudo.
470	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	Como apontamos em questões anteriores, entendemos que há o subdimensionamento do CAPEX, subdimensionamento do OPEX, e o superdimensionamento de captura de demanda pelo STS10 (com a prática de preços acima do mercado), resultando em um VPL de projeto maior do que a realidade indica. Nesse cenário, a manutenção dos valores de arrendamento (fixo e variável) apresentados na modelagem colocada em consulta pública reduz a atratividade do projeto para terminais bandeira branca e favorece que este projeto seja outorgado para empresas verticalizadas (centros de custos), reduzindo a competitividade do setor. Nesse sentido, solicitamos a revisão das premissas consideradas na modelagem financeira, de modo a evitar o problema apontado nesta contribuição.	Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo será revisado e as premissas serão reavaliadas.
471	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No que tange ao item "Ativos Existentes", gostaríamos de esclarecer se existe algum motivo de se precificar os ativos existentes (equipamentos, Porteiner, spreaders, RTGs, etc) no mesmo valor estimado para ativos novos, visto que os ativos hoje existentes já tem uma vida útil e estão já depreciados? Não foi informada a idade dos equipamentos nem o custo de retrofit que são necessários para garantir o volume e produtividade esperada do STS10. Pedimos que seja disponibilizadas as informações de valor de livro desses equipamentos, de acordo com o CPC 27 do Ativo Imobilizado.	Agradecemos a contribuição e informamos que os valores dos ativos existentes estão utilizados apenas para estimar os valores de manutenção e seguros. Nesse sentido, utiliza-se os valores de um bem novo para não diminuir artificialmente os gastos com manutenção e seguros, tendo em vista que a utilização do valor residual do bem não refletiria adequadamente as necessidades de manutenção e seguros. A avaliação dos bens pode ser feita durante as visitas técnicas junto à SPA.
472	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No que tange ao item "demanda/receita", gostaríamos de esclarece se o percentual de retenção de 50% de cargas de importação atribuída ao modelo não varia ao longo do projeto? Ademais, gostaríamos de saber como tratar a competição com outros terminais durante o período de excesso de capacidade?	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que o percentual das cargas de importação refere-se a média dos últimos 6 anos do Complexo Portuário de Santos, conforme tabela 20, da Seção B – Estudo de Mercado. Contudo, observa-se que o risco de demanda é alocado ao arrendatário do futuro terminal STS10, conforme cláusula 13 do contrato de arrendamento.
473	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No que tange ao item "Capex", gostaríamos que fosse esclarecido (a) se há investimentos feito em moeda estrangeira, por exemplo a compra portainers, RTGs, spreaders, scanners, etc? e (b) qual a projeção de câmbio do USD(dólar) para o período do modelo para contemplar as importações?	Agradecemos a contribuição e informamos que todos os valores na modelagem são em R\$ e cabe ao futuro arrendatário a avaliação quais equipamentos devem ser comprados no exterior e pagos com moeda estrangeira. Para os equipamentos com cotações em moeda estrangeira foi utilizado o câmbio oficial do Banco Central do mês base da modelagem.
474	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No que tange ao item "Capex", gostaríamos que fosse esclarecido se não há Capex de manutenção?	Agradecemos a contribuição e informamos que a manutenção é tratada como opex dentro da modelagem.
475	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No Quadro premissas básicas do modelo constantes nas paginas 2 e 3, o item despesas com estudo e leilão menciona um ressarcimento no valor de R\$ 287.755.972,11. Nesse sentido, favor esclarecer qual a referência para o valor mencionado como ressarcimento, qual sua composição, prazo de pagamento e se deve ser considerado como Capex?	Agradecemos a contribuição e informamos que o valor se refere aos investimentos autorizados por meio de Termo de Risco de Investimentos (TRI), nos termos da Portaria nº 38, de 26/02/15, no valor original de R\$ 142.024.000 (atualizado pelo índice contratual para a data-base do estudo). Em 08/12/16, após análises técnicas e jurídicas do poder concedente e da autoridade portuária, foi publicada a Portaria nº 702, de 08/12/16, da SNPTA, que reconheceu, em caráter preliminar, o cabimento do pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apresentado pela Ecoporto e aprovou, também em caráter preliminar, o pleito de investimentos apresentado pela arrendatária. Informa-se que se trata de uma obrigação pré assinatura do contrato e esse pagamento foi tratado com Opex dentro da modelagem. Por fim, destaca-se que o valor será revisado de modo a considerar o valor do reequilíbrio aprovado pelo Acórdão nº 301-2022-Antaq no valor de R\$ 167.959.715,49 (abril/22).
476	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No Quadro premissas básicas do modelo constantes nas paginas 2 e 3, o item despesas com estudo e leilão menciona um ressarcimento no valor de R\$ 287.755.972,11. Nesse sentido, sugerimos que seja esclarecido se a falta de aceitação de um acordo entre SPA/União e ECOPORTO poderia ser impeditivo para a exploração da área para o STS10? Da mesma forma, solicitamos esclarecer se a obrigação do novo arrendatário do STS10 será apenas do pagamento do valor indicado, mesmo que o valor que a União deva pagar ao Ecoporto varie durante os processos e procedimentos indenizatórios. Ou seja, a obrigação do novo arrendatário é uma obrigação de pagar o valor determinado e se encerra com o adimplemento, não sofrendo qualquer influencia das tratativas para a indenização do Ecoporto pela União?	Agradecemos a contribuição e informamos que as tratativas entre União e Ecoportos não serão impeditivos para o arrendamento do terminal STS10. Informa-se também que a responsabilidade do vencedor do certame será apenas o pagamento do valor indicado na versão final do estudo, publicado junto ao edital.
477	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	Na página 4 do documento Financeiro menciona o valor total do investimento em R\$ 3.285.851.000,00, considerando o valor do capex informado no documento de Engenharia em R\$ 2.506.844.997,25 que adicionando o % de 12,6% indicado no documentos financeiro referente a impostos de importação chegamos a um capex total de R\$ 2.603.850.700,73, diferente do valor considerado como investimento total. Nesse sentido, solicitamos esclarecer qual a composição do valor de R\$ 682.000.000,00 indicados na linha "Renovação de Equipamentos(50% do custo orig. dos equip." (que compõe o Investimento total)? Esse investimento é obrigatório ou deverá ocorrer conforme necessidade do vencedor? Quais equipamentos e quantidades foram consideradas nessa linha?	Agradecemos a contribuição e informamos que esse valor se refere a 50% do valor de todos os equipamentos do terminal. Informamos também que esse retrofit não consta como obrigação contratual.
478	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	Nos documentos indicados, os ativos existentes são listados sem detalhamento. Nesse sentido, solicitamos disponibilizar informações básicas a respeito dos equipamentos inclusos no ativo existente, sendo minimamente necessários marca, modelo, ano de fabricação, etc.	Agradecemos a contribuição e informamos que serão disponibilizadas mais informações na versão revisada do estudo.
479	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No item que versa sobre o "sistema de combate a incêndio", solicitamos esclarecer porque não foram previstos valores para a execução do sistema de combate a incêndio do terminal, apesar de constarem no descritivo de Engenharia?	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos necessários para o sistema de combate ao incêndio serão reavaliados no âmbito da revisão do estudo.
480	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No que tange ao item "automação" solicitamos esclarecer porque não foram previstos valores para sistemas, licenças e automação do terminal, uma vez que o edital pede que o terminal seja automatizado?	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos necessários para a automação do terminal serão reavaliados no âmbito da revisão do estudo.

481	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No que tange ao item "licenças de construção", solicitamos esclarecer porque não foram previstos valores para licenças, acompanhamentos, e outros tramites?	Agradecemos a contribuição e informamos que valores de licenças de construção estão considerados dentro da taxa de ativos novos Geral e Administrativo.
482	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No que tange ao ite, "CAPEX Equipamento", temos que o preço dos equipamentos novos propostos não representa o mercado atual dos equipamentos e os suas respectivas despesas associadas referente a internalização (impostos e importação e cotação do dólar) dos equipamentos solicitados (RTGs, portainers, caminhoes, spreaders, etc). Nesse sentido, sugerimos que seja feita uma revisão/atualização dos valores.	Agradecemos a contribuição e informamos que os valores unitários dos equipamentos serão reavaliados durante a revisão do estudo.
483	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No que tange ao item REIDI, solicitamos esclarecer qual a composição do valor indicado como benefício REIDI que totaliza o valor de R\$ 238.293.000,00 de redução? Essa redução se refere ao investimento total ou apenas as fases 1 e 2?	Agradecemos a contribuição e informamos que na modelagem está considerada a isenção dos impostos PIS/COFINS (9,25%) para todos os investimentos menos o retrofit.
484	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No que tange ao item "Equipamentos", sendo a quantidade de STS Portêineres e RTGs o limitador de capacidade do terminal - e com isso há a necessidade de se manter a disponibilidade destes equipamentos próximas a 100% -, porque não foram considerados spreaders reservas?	Agradecemos a contribuição e informamos que os quantitativos dos equipamentos de apoio serão reavaliados durante a revisão do estudo.
485	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No que tange ao item ETA, favor esclarecer quem será responsável pela manutenção, monitoramento e operação da ETA que será realocada pelo projeto?	Agradecemos a contribuição e informamos que a manutenção, operação e monitoramento não é responsabilidade do vencedor do certame.
486	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No que concerne ao REIDI, o documento _6_ST S10 _Secao_C _Engenharia_rev.0 menciona que não foram considerados Regimes Especiais no valor do investimento total, porém no documento _8_ST S10 _Secao_E _Financeiro_rev.0 foi inserido um valor de R\$ 238.293.000,00 com redução do investimento total. Pedimos, por gentileza, esclarecer a discrepância.	Agradecemos a contribuição e informamos que foram considerados os benefícios do regime REIDI conforme descrito na Seção E - Financeiro. A Seção C - Engenharia será revisada.
487	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	Considerando a informação do documento _6_ST S10 _Secao_C _Engenharia_rev.0 que informa que não foram considerados regimes especiais como REIDI e REPORTE, favor esclarecer porque foi adicionado apenas o imposto de importação ao valor dos equipamentos importados (12,6%) e não os demais impostos, IPI, ICMS, Pis, Cofins e demais conforme o caso.	Agradecemos a contribuição e informamos que foram considerados os benefícios do regime REIDI conforme descrito na Seção E - Financeiro. A Seção C - Engenharia será revisada.
488	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	O modelo considera que os regimes REIDI/REPORTE estarão válidos para aplicação no período. Caso não estejam, seria esse um ponto a ser considerado como hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato?	Agradecemos a contribuição e informamos que a modelagem considera apenas o regime REIDI nos primeiros sete anos. Alterações no regime durante esse período pode ser sujeito ao reequilíbrio econômico-financeiro contratual.
489	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	Pedimos esclarecer se foi realizada consulta à prefeitura de Santos para validar o valor informado com IPTU anual, visto que a forma de cálculo apresentada difere da adotada atualmente pela prefeitura [(valor venal terreno+valor construção) x 1%]? Ressalte-se, ainda, que o valor atual do terreno será alterado já que a área passará por novas construções.	Informamos que este valor é um valor referencial utilizado pela SPA dentro do Porto Organizado de Santos que engloba a área do terreno + área construída, portanto as futuras construções previstas no terminal STS10 englobam o valor final do IPTU previsto.
490	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	Favor apontar qual a porcentagem de utilização de mão de obra própria e do Ogmo considerada na modelagem?	Agradecemos a contribuição, no entanto, não ficou claro qual informação o contribuinte deseja obter.
491	Estudo STS10 - Seção E - Financeiro	STS10	Todo o documento	No que tange aos "requisitos de capital de giro", temos que o histórico do terminal e do porto apontam que estimar prazo de recebíveis em 15 dias é irreal. A realidade demonstra que o prazo pode chegar até 60 dias, o que gera impacto relevante no custo de capital e fluxo de caixa estimados na modelagem. Nesse sentido, sugerimos revisar a premissa apontada.	Agradecemos a contribuição e informamos que avaliaremos a questão no âmbito da revisão do estudo.
492	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contexto: O documento prevê que "1. Tendo em vista que será necessária a continuidade das operações desde o primeiro ano de arrendamento e que elas se darão na área onde hoje pertence à Ecoporto, detentora das Licenças de Operação nº 2037, 18002579 e 18002615, vislumbra-se que seria necessário apenas a transferência de titularidade junto ao órgão ambiental estadual." Mantendo o princípio da precaução, recomenda-se que a CETESB e o IBAMA sejam consultados quanto aos procedimentos necessários para a manutenção do licenciamento ambiental do empreendimento. "Destaca-se que existem ações de continuidade aos trabalhos de monitoramento para encerramento, visando à obtenção de Termo de Reabilitação de Área para o Uso Declarado e atendimento às diretrizes do órgão ambiental que deverão ser realizadas pelo atual arrendatário, ou seja, serão de total responsabilidade da Ecoporto Santos S/A." Contribuição: Solicitamos esclarecer sobre a viabilidade de operação imediata pelo novo arrendatário, em razão das operações na área atualmente serem licenciadas pela CETESB, enquanto o licenciamento do STS 10 provavelmente será realizado pelo IBAMA. Qual a garantia do novo arrendatário conseguir operar com as licenças atualmente existentes (especialmente caso tenha que ocorrer a transferência de titularidade)? Em caso de eventual transferência de titularidade de licenças, como funcionará a divisão de responsabilidades por passivos ambientais sob monitoramento da dos atuais ocupantes das áreas? Como será realizado o controle de passivos ambientais em monitoramento concomitante a nova operação / obras no que tange ao limite de responsabilidade na identificação de novos passivos? Qual a garantia de que a empresa hoje responsável pelo monitoramento de passivo seguirá com a responsabilidade de encerrar o processo de monitoramento conforme CETESB, mesmo não sendo mais arrendatária?	Agradecemos a contribuição e informamos quanto ao licenciamento ambiental Arrendatária é integral e exclusivamente responsável pela obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao arrendamento, e a previsão de como isso ocorrerá consta no item 4. Licenciamento Ambiental, Denificação das licenças e estudo ambiental necessário ao licenciamento da Seção F - Ambiental. Quanto aos passivos ambientais, aqueles não conhecidos e identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, já aqueles conhecidos que não tiveram seus custos considerados no fluxo de caixa, informamos que será avaliada a possibilidade de inserção de cláusula que os abrigue ou respectivos custos.
493	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contexto: O documento prevê que: "pg. 6 - "Para estimativa de cronograma de execução foram previstos 3 (três) etapas que basicamente consistem na continuidade da operação desde o primeiro ano de arrendamento enquanto concomitantemente ocorre a execução de obras entre os anos de 2023 a 2029." Contribuição: Considerando o rito do processo de licenciamento por meio de EIA Rima, o início das obras em 2023 é um cenário otimista quanto ao tempo necessário para elaboração dos estudos, emissão de LP e LI. Solicitamos esclarecer quais entidades foram consultadas sobre o cronograma trazido pelo projeto e se há pareceres da SPU, Marinha do Brasil, e aeronáutica, demais órgãos intervenientes e licenciadores. Diante da complexidade do processo de licenciamento vis-à-vis as obrigações de investimentos e parâmetros do arrendamento, sugerimos revisar a matriz de risco nesse tocante.	Agradecemos a contribuição e informamos que as obras foram estruturadas em 3 fases para que se possa ter tempo hábil tanto para o processo de licenciamento que se fizer necessário quanto para a sua plena execução.
494	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contexto: O item 3.3.2. do documento prevê que: "3.3.2. Avaliação visual do entorno, riscos potenciais para a qualidade ambiental da área ou de área circunvizinha. Conforme já descrito, a área STS10 está localizada na margem direita de navegação, região do Saboó, no Complexo Portuário de Santos, sob jurisdição da Santos Port Authority, vinculada ao Ministério da Infraestrutura. Ao lado leste ocorre a presença de vegetação nativa preservada considerada área de preservação permanente (APP).4. Também será necessário um pedido de Autorização de Supressão de Vegetação - ASV, no qual será solicitado a figura do Inventário Florestal." Contribuição: É previsto para o projeto a Declaração de utilidade pública para fins de supressão vegetal? Favor informar se já possui ou informar quem será o responsável por esta solicitação para que o novo arrendatário possa dar seguimento na documentação exigida para a ASV do projeto. Em tempo, sugerimos que referido decreto seja expedido antes da licitação do projeto, para que haja maior segurança jurídica quanto à exequibilidade e cronograma das obras indicadas.	Agradecemos a contribuição e informamos que já existe para a referida área a Declaração de Utilidade Pública conforme a Portaria Nº 17, de 6 de Janeiro de 2022 da Secretaria Executiva do Ministério da Infraestrutura.
495	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contexto: O item 11.5. do documento prevê que "11.5. Utilização do PDO (Polígono de Disposição Oceânica) para Material Dragado "Caso se verifique que a disposição de sedimentos esteja comprometendo as condições de qualidade e/ou operacionalidade do PDO, prejudicando o seu uso para a recepção de material oriundo das dragagens necessárias pela SPA, ficará o empreendedor responsável pela obtenção de estudos e pareceres técnicos que indiquem medidas adequadas para a recuperação do local, bem como pela implantação das ações necessárias à restituição das condições adequadas para o seu uso. Existe também a possibilidade do sedimento não ser aceito para disposição no PDO, a depender do grau de contaminação do sedimento." Contribuição: Solicitamos apresentar documentos contendo dados pretéritos quanto ao tipo e qualidade do material a ser dragado. Solicitamos esclarecer se está prevista pela SPA a utilização do PDO em função da dragagem de aprofundamento dos novos berços do STS10. Solicitamos ainda informar, caso encontrado material duro/ rocha e/ou material sem qualidade para ser descartado no PDO, se está previsto reequilíbrio financeiro para esta etapa. Adicionalmente, solicitamos que a Comissão esclareça quais serão os critérios e o processo para o pedido e o agendamento de visitas técnicas, conforme previsto na Deliberação DG 66/2022 e no Acórdão 233 de 2022.	Agradecemos a contribuição e informamos que não há disponibilidade de dados pretéritos de qualidade do material a ser dragado. Informamos ainda, que a Norma da Autoridade Portuária NAP.SUMAS.UTI.002, de 15 de setembro de 2021 regulamentou o uso por terceiros do polígono de disposição oceânica (PDO) de sedimentos dragados. Não se vislumbra reequilíbrio financeiro, uma vez que o Art. 3º da referida Norma prevê quadriculas de disposição tanto para material de melhor qualidade quanto de pior qualidade, conforme determinação do órgão licenciador. Todas as questões referente às visitas técnicas estão previstas na Seção V da minuta de edital.
496	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contexto: O item 7.1.6 do documento prevê que: "7.1.6. Programa de Comunicação Social e Educação Ambiental O programa de Educação Ambiental deve ter como principais objetivos: ? Mobilizar e orientar os trabalhadores e inspetores envolvidos no empreendimento sobre as medidas de proteção ambiental, como também sobre condutas adequadas de relacionamento com a comunidade; ? Apresentar as medidas a serem adotadas para minimizar as interferências do empreendimento com o meio ambiente; ? Aperfeiçoamento e capacitação profissional dos trabalhadores que estão envolvidos na obra, treinamento destes com relação à adoção de procedimentos de segurança ocupacional, incluindo o uso obrigatório de EPI, e à conscientização ambiental quanto à minimização de impactos ambientais negativos relacionados à obra e às ações de preservação ambiental, a promoção da melhoria da qualidade da obra, a redução de seus custos e a compatibilidade com os requisitos legais relacionados ao meio ambiente, à saúde e segurança dos trabalhadores." Contribuição: Solicitamos esclarecer o motivo de o Programa de Educação Ambiental (PEA) específico visando atender a comunidade do entorno não ter sido relacionado nos programas para atendimento a Licença de Operação.	Agradecemos a contribuição e informamos que a lista de programas ambientais são parametrizadas às licenças anteriormente emitidas ou similares as atividades previstas para a área de arrendamento, entretanto, trata-se apenas de um rol exemplificativo, uma vez que é competência exclusiva do órgão ambiental licenciador definir o conteúdo, exigências e condicionantes das licenças ambientais.
497	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: No licenciamentos do STS 10, existe alguma condicionante atendida ou em curso sobre as questões do IPHAN (estudos de patrimônio histórico e/ou propeção subaquática)? Sugerimos prever, total ou parcialmente, como risco do poder concedente caso, durante as obras, seja indicada a presença de algum material histórico ou algo que possa postergar ou obstar o licenciamento.	Agradecemos a contribuição e informamos que não foram identificadas condicionantes sobre questões do IPHAN nas LOs da área a ser arrendada. Informamos também que será incluída cláusula contratual que prevê alocação de risco.
498	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: Solicitamos esclarecer como ficariam as obrigações quanto ao "Faseamento", execução de Investimentos, e, ainda, obrigações de MME em caso de frustração da curva de demanda projetado nos estudos.	Agradecemos a contribuição e informamos que as capacidades dos terminais existentes e as fases de implantação do terminal STS10/ramp up serão reavaliadas pela equipe técnica. Contudo, observa-se que o risco de demanda é alocado ao arrendatário do futuro terminal STS10, conforme cláusula 13 do contrato de arrendamento.
499	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Segundo o EVTEA, a autoridade portuária é responsável pela captação, transporte, tratamento e distribuição de água para o Porto de Santos, sendo a água captada em um manancial do Rio Trindade e transportada até a ETA localizada no Cais do Saboó, na área do STS10. Contudo, o contrato não define a alocação de responsabilidade pelas outorgas de uso de recursos hídricos. Nesse sentido, sugerimos a inclusão de cláusula nos seguintes termos: 13.6: "A Autoridade Portuária reconhece ser integral e exclusivamente responsável pela captação, transporte, tratamento e distribuição de água para o terminal, bem como por obter, renovar e manter vigentes, durante todo o período do Contrato, as outorgas de uso de recursos hídricos necessárias ao pleno exercício de tais atividades".	Agradecemos a contribuição e informamos que os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo.
500	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	O documento indica que a área do STS foi classificada como Área Contaminada sib Investigação (AI). No entanto, não foram apresentadas quais medidas de mitigação seriam necessárias para uma eventual reversão desta classificação e qual seria o impacto desta classificação no Capex e no cronograma de obras do novo cais e retroárea, ainda que tais intervenções sejam de total responsabilidade de Poder Concedente e/ou da Ecoporto Santos S/A.	Agradecemos a contribuição e informamos que não há disponibilidade de dados pretéritos de qualidade do material a ser dragado. Informamos ainda, que a Norma da Autoridade Portuária NAP.SUMAS.UTI.002, de 15 de setembro de 2021 regulamentou o uso por terceiros do polígono de disposição oceânica (PDO) de sedimentos dragados. Não se vislumbra reequilíbrio financeiro, uma vez que o Art. 3º da referida Norma prevê quadriculas de disposição tanto para material de melhor qualidade quanto de pior qualidade, conforme determinação do órgão licenciador. Todas as questões referente às visitas técnicas estão previstas na Seção V da minuta de edital.

501	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: Sugere-se a alteração da redação do segundo parágrafo do item 8 da Seção F - Ambiental do EVTEA para deixar claro que a neutralização da emissão de carbono deverá se dar, exclusivamente, em relação à etapa de operação do Terminal, nos seguintes termos: "Nessa linha, o Programa Carbono Neutro tem por objetivo realizar inventários das emissões de Gases de Efeito Estufa, que ocorram exclusivamente durante a fase de operação do terminal portuário e compensá-las por meio de projeto de plantio compensatório e reflorestamento, neutralizando a emissão durante todo o período de arrendamento." Justificativa: O item 8, da Seção F - Ambiental do EVTEA, que trata do Programa de Carbono Neutro, estabelece que as emissões de todo o período do arrendamento deverão ser neutralizadas. No entanto, no mesmo item, é previsto que o programa tem como objetivo a realização de inventários das emissões de gases relativas às atividades de operação do terminal portuário e compensá-los por meio de plantio e reflorestamento. Desse modo, considerando que a redação é expressa no sentido de que a compensação deverá ocorrer apenas em relação ao período de operação, entendemos que a futura Arrendatária não deverá neutralizar as emissões referentes ao período de construção do Terminal STS 10.	Agradecemos a contribuição e informamos que a lista de programas ambientais são parametrizadas às licenças anteriormente emitidas ou similares as atividades previstas para a área de arrendamento, entretanto, trata-se apenas de um rol exemplificativo, uma vez que é competência exclusiva do órgão ambiental licenciador definir o conteúdo, exigências e condicionantes das licenças ambientais.
502	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: O item 8 da Seção F - Ambiental do EVTEA trata do "Programa Carbono Neutro", que prevê a realização de inventários das emissões de Gases de Efeito Estufa anualmente. No entanto, os valores relativos à execução desse programa não estão previstos nas planilhas de custos. Em vista disso, entendemos ser necessária a inclusão, na modelagem, dos custos relativos a esse programa, especialmente no que diz respeito à aquisição de uma área extra para plantio e captura de carbono da atmosfera. Justificativa: O "Programa Carbono Neutro" demanda o plantio compensatório e reflorestamento, como forma de neutralizar a emissão durante todo o período do arrendamento. Todavia, o estudo não considera os custos e complexidade envolvidos na execução desse plano, sendo necessário que não somente os valores do plantio sejam considerados na modelagem, como também o custo para a aquisição da área destinada a esse propósito. Ainda que seja considerado eventual convênio com entidades públicas mantenedoras de Unidades de Conservação, existe um custo relativo ao uso dessas áreas que precisa ser considerado.	Agradecemos a contribuição e informamos que o Programa Carbono Neutro será revisto.
503 504	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10ST	Todo o documento	Contribuição: Na planilha de custos relativos ao licenciamento ambiental (item 11.1. Taxas de Licenciamento da Seção F - Ambiental do EVTEA), não foram identificados os valores relativos à utilização de barcos, equipamentos para prevenção, combate e remediação de situações de risco, custos de laboratório para análise de água, sedimentos, biota aquática entre outros. A mesma situação foi observada no caso da composição de custos para os Programas Ambientais (item 11.3. Programas Ambientais da Seção F - Ambiental do EVTEA). Nesse sentido, sugere-se que esses itens sejam detalhados para esclarecer se os referidos custos serão incluídos na modelagem do arrendamento do STS10. Justificativa: Considerando que os levantamentos de campo e análises laboratoriais são elementos essenciais para a elaboração da avaliação do licenciamento ambiental e da execução dos programas ambientais, é essencial que os custos relativos a essas atividades sejam projetados em algum campo da modelagem. Em vista disso, como esses custos serão arcados pela futura Arrendatária, é essencial que as planilhas constantes nos itens 11.1 e 11.3 da Seção F - Ambiental do EVTEA prevejam tais valores para o melhor dimensionamento dos investimentos necessários e da proposta a ser apresentada pelas futuras licitantes.	Agradecemos a contribuição e informamos que os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo.
505	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: O item 8 da Seção F - Ambiental do EVTEA trata do "Programa Carbono Neutro" que, entre outras medidas, prevê a compensação, pela futura Arrendatária, do carbono emitido através do plantio de mudas de espécies nativa do mesmo bioma em que o Terminal se insere. O item, no entanto, não deixa claro em qual local as referidas mudas deverão ser plantadas ou mesmo se o local já foi adquirido pelo Poder Concedente ou se deverá ser adquirido pela futura Arrendatária. Com base nisso, requer-se um maior detalhamento sobre a área em que o plantio deverá ser feito, se já foi adquirida pelo Poder Concedente ou se os custos para tal aquisição deverão integrar a proposta das futuras licitantes. Alternativamente ao cumprimento desta obrigação, avaliar a possibilidade de uso de crédito de carbono. Justificativa: O "Programa Carbono Neutro", previsto no item 8 da Seção F - Ambiental do EVTEA, demanda o plantio compensatório e o reflorestamento, no entanto, não apresenta qualquer detalhamento sobre a área em que essas ações deverão ser realizadas, ou mesmo sobre eventuais custos envolvidos na aquisição de área para que sejam executadas. Assim, tendo em vista os altos custos e a complexidade envolvidos na busca por uma área adequada para empreender tais ações, o EVTEA deve apresentar um maior detalhamento sobre a área em que o plantio deverá ser feito, se já foi adquirida pelo Poder Concedente, se os custos para essa aquisição integrarão a proposta das licitantes ou se esta obrigação poderá ser satisfeita a partir do uso de crédito de carbono.	Agradecemos a contribuição e informamos que o Programa Carbono Neutro será revisto.
506	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: O item 3.3 da Seção F - Ambiental do EVTEA apresenta uma tabela de informações ambientais da área do STS10, contendo uma lista das licenças existentes, o emissor, objeto e datas de emissão e validade. Segundo essas informações, as Licenças de Operação nº 18002079, nº 18002579 e nº 18002615, referentes à área atualmente operada pela Ecoporto, estão vencidas. Na tabela, não há qualquer informação sobre eventual pedido de renovação dessas licenças, se as licenças serão transferidas à futura Arrendatária ou se esta será responsável pela emissão. Assim, requer-se a inclusão (i) de uma nova coluna na tabela das páginas 3 e 4 do referido documento para indicar a atual status das licenças (se vigentes, vencidas ou em processo de renovação) e (ii) de informação sobre eventual transferência dessas licenças, ou necessidade de serem emitidas pela futura arrendatária ou pela SPA. Justificativa: O maior detalhamento sobre o status das licenças ambientais, apresentadas no item 3.3 da Seção F - Ambiental do EVTEA, além de um maior esclarecimento sobre a parte que será responsável pela sua emissão, é de extrema relevância considerando que qualquer intercorrência envolvendo a renovação das atuais licenças poderá impactar a operação do Terminal nos primeiros anos do contrato de Arrendamento, além de impactar as receitas da futura arrendatária. Se as licenças estiverem vencidas, a movimentação mínima exigida nos primeiros anos deve ser alterada, caso contrário, o contrato penalizará a Arrendatária por não operar o terminal por razões alheias a sua vontade.	Agradecemos a contribuição e informamos que foi incluída a coluna que traz o status atual das licenças ambientais. Quanto a necessidade de obtenção, renovação ou transferência de licenças informamos que constam no item 4. Licenciamento Ambiental, Denifição das licenças e estudo ambiental necessário ao licenciamento da Seção F - Ambiental.
507	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se que a Seção F - Ambiental do EVTEA considere que as compensações decorrentes do processo de licenciamento acima do percentual exigido pela lei sejam arcadas pelo Poder Concedente. Justificativa: A Seção F - Ambiental do EVTEA não dispõe sobre eventuais compensações adicionais que venham a ser exigidas da futura Arrendatária pelo IBAMA ou pelo Município de Santos.	Agradecemos a contribuição, mas o entendimento não está correto. Foram previstos na planilha de custos ambientais da Seção F - Ambiental, os custos de compensações pertinentes decorrentes do processo de licenciamento ambiental.
508	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: O item 4 da Seção F - Ambiental do EVTEA estabelece que a modelagem do arrendamento previu, para o desenvolvimento do terminal, a realização de obras para construção de um acesso ferroviário, para a qual uma área externa será necessária. Todavia, o item 4 não apresenta qualquer detalhamento sobre quem será responsável pela implementação da área externa do ramal ferroviário, que engloba o design, licenciamento e execução. Nesse sentido, requer-se que a Seção F - Ambiental do EVTEA defina os responsáveis pela execução e licenciamento desses trabalhos. Justificativa: Caso seja necessário que a futura arrendatária realize os investimentos para a construção da parte externa do acesso ferroviário, essa obrigação deverá ser expressamente prevista pelo EVTEA e Contrato de Arrendamento. Isso porque será necessário que a futura Arrendatária receba uma contrapartida pelos investimentos realizados, sem os quais o terminal ficará impossibilitado de operar seu ramal ferroviário.	Agradecemos a contribuição e informamos que a seção F - Ambiental não apresenta tal informação, de obras de acesso ferroviário em área externa ao terminal, portanto, não há que se falar em demais procedimentos para tais áreas.
509	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Segundo a Seção F (Ambiental) do Estudo de Viabilidade, Tendo em vista que será necessária a continuidade das operações desde o primeiro ano de arrendamento e que elas se darão na área onde hoje pertence à Ecoporto, detentora das Licenças de Operação nº 2037, 18002579 e 18002615, vislumbra-se que seria necessário apenas a transferência de titularidade junto ao órgão ambiental estadual. Considerando que referidas Licenças de Operação estão expiradas desde 12.01.2017, 22.06.2020 e 30.08.2020, recomenda-se confirmar que tais licenças tiveram as renovações tempestivamente solicitadas ao órgão ambiental e incluir as respectivas informações e cópia nos documentos do certame.	Agradecemos a contribuição e informamos que a situação foi analisada, e a previsão de transferência de titularidade somente foi indicada para os casos no qual houve confirmação das respectivas renovações tempestivamente solicitadas.
510	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requeremos a adaptação do item 8 - Programa Carbono Neutro da Seção F - Ambiental do EVTEA e da minuta do Contrato de Arrendamento para que o programa de carbono neutro foque na criação de incentivos à redução de emissão de carbono através da concessão de descontos sobre o Valor do Arrendamento de modo proporcional à redução das emissões do terminal, utilizando do GHG Protocol através da estrutura do GLEG. Sugerimos uma nova redação ao segundo parágrafo do item 8 da Seção F - Ambiental do EVTEA e para a minuta do contrato de Arrendamento: (1) Segundo parágrafo do item 8 da Seção F: Caso a sugestão seja acatada, recomendamos que o restante do item seja adaptado para contemplar uma metodologia que torne aplicável um programa baseado na redução da emissão: Nessa linha, o Programa Carbono Neutro tem por objetivo reduzir e, futuramente, eliminar a emissão de Gases de Efeito Estufa, relativas às atividades de operação do terminal portuário, por meio da concessão de descontos sobre o Valor do Arrendamento de modo proporcional à redução das emissões do terminal, em valor a ser calculado de acordo com os melhores métodos utilizados internacionalmente. (2) Minuta de Contrato de Arrendamento: 9.2.1.1 O Valor do Arrendamento Fixo poderá ser reduzido em percentual proporcional à redução das emissões de gases de efeito estufa no Terminal quando comparado à utilização de equipamentos convencionais. Justificativa: Estudos científicos (Science Based Targets Initiative (SBTi) - <a href="https://sciencebasedtargets.org/blog/science-based-net-zero-targets-less-net-more-zero">https://sciencebasedtargets.org/blog/science-based-net-zero-targets-less-net-more-zero</a> ), Bain&Co - <a href="https://www.bain.com/insights/four-myths-about-carbon-offsets/">https://www.bain.com/insights/four-myths-about-carbon-offsets/</a> e BusinessGreen.com - <a href="https://www.businessgreen.com/news/4043175/growing-pains-bnef-warns-carbon-offset-market-uncertain-long-term-outlook">https://www.businessgreen.com/news/4043175/growing-pains-bnef-warns-carbon-offset-market-uncertain-long-term-outlook</a> ) comprovam que programas de compensação não são a medida mais eficaz para atingir as metas de redução do Acordo de Paris. Para que tais metas sejam cumpridas, é necessário que as emissões de projetos existentes sejam reduzidas de forma drástica (entre 60-90% até 2040) e novos projetos sejam completamente livres de emissão. A compensação conseguiria atingir apenas 5-10% da redução de emissões necessárias para que o Acordo de Paris seja cumprido. A adoção isolada de uma estratégia de compensação poderá ameaçar a competitividade das exportações brasileiras e aumentar o custo dos bens de capital através do aumento dos preços das cargas importadas. Como a principal porta de entrada de cargas na América Latina, a licitação do STS 10 é uma oportunidade única para que esse terminal esteja em linha com as melhores práticas da indústria em relação à redução das emissões de carbono. A adoção de políticas Net Zero tem se tornado regra com contratos de outras autoridades portuárias ao redor do mundo. Por exemplo, o Porto de Bremen, na Alemanha, tem como objetivo se tornar Carbono Neutro em 2024; o Porto de Valência, na Espanha, em 2030; os Porto de Roterdão, Antuérpia e Barcelona, em 2050. Já o Porto de Gotemburgo, na Suécia, se comprometeu a reduzir as emissões de carbono em 70% até 2030. A eliminação de emissões garantirá que empresas que transportam carga consigam utilizar o Porto de Santos sem que isso cause aumento dos custos totais para o transporte da carga devido às emissões. Assim, sugerimos que a redução de emissão de carbono considere a concessão de incentivos relacionados ao Arrendamento, como a possibilidade de redução do Valor do Arrendamento de acordo com a porcentagem de emissão reduzida por carga ou TEU. Para calcular a redução, é possível utilizar como parâmetro dados de outros terminais que operam no Brasil ou os resultados de recente pesquisa publicada na Nature ( <a href="https://www.nature.com/articles/s41598-021-84958-4">https://www.nature.com/articles/s41598-021-84958-4</a> ), que estimou como padrão de emissão por contêiner a quantidade de 16 a 19kgCO2/TEU (Budiyanto et al., 2021). Além disso, esse cálculo pode ser realizado a partir da implementação do GHG Protocol, metodologia desenvolvida pelo World Resources Institute (WRI) em parceria com o World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), e utilizada para entender, quantificar e gerenciar emissões de Gases de Efeito Estufa. No setor portuário, o GHG Protocol pode ser implementado através da estrutura do Global Logistics Emissions Council (GLEG), que oferece uma metodologia transparente de calcular emissões e implementar um modelo de incentivos com base na redução de emissões. Entendemos que, seguindo o padrão da SBTi, iniciativa internacional que fornece um modelo de referência para que empresas atinjam as metas de redução de emissões estabelecidas na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, o futuro Arrendatário deve ter permissão para compensar menos de 10% do total das emissões de Escopo 1 (composto pelas emissões produzidas pelos processos da própria empresa) e Escopo 2 (composto pelas emissões resultantes da compra de energia elétrica e calor).	Agradecemos a contribuição e informamos que o Programa Carbono Neutro será revisto.

511	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se que a Seção F - Ambiental do EVTEA apresente informações detalhadas sobre a tubulação metálica aparente, provavelmente desativada, localizada próxima à Estação de Tratamento de Esgoto e identificada em visita técnica, inclusive sobre a existência de produtos que estejam atualmente dentro dos dutos. Justificativa: Durante visita técnica, foram identificados dois dutos metálicos aparentes de grande diâmetro, possivelmente desativados, próximos à Estação de Tratamento de Esgoto. Não há qualquer informação sobre essa tubulação nos documentos da modelagem, tampouco sobre sua finalidade, o que inviabiliza a avaliação de eventuais custos necessários para sua operação ou remoção e, conseqüentemente, a estimativa de custos por parte de futuras licitantes. Diante disso, é essencial que a Seção F - Ambiental do EVTEA seja complementada para que contenha informações sobre qualquer tubulação presente no Terminal que possa interferir com as novas obras de infraestrutura.	Agradecemos a contribuição e informamos que serão anexadas à versão final do estudo, em Seção oportuna, mais informações referentes as tubulações, tão logo se identifique a necessidade será incorporado as alocações de responsabilidade e custos.
512	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se que a Seção F - Ambiental do EVTEA apresente informações detalhadas sobre o duto de derivados de petróleo, provavelmente desativado, localizado ao lado da área atualmente arrendada à Termare e Santos Brasil e identificado em visita técnica ocorrida nos dias 25 e 26 de abril de 2022. Além disso, requer-se que a Seção F - Ambiental do EVTEA e a minuta do Contrato de Arrendamento prevejam expressamente que a responsabilidade pela desativação e remoção dos dutos será da Autoridade Portuária antes da Data da Assunção do Contrato de Arrendamento. Justificativa: Durante visita técnica, realizada nos dias 25 e 26 de abril de 2022, foi identificada uma área por onde passa um duto de derivados de petróleo aparentemente desativado, ao lado da área da Termare e Santos Brasil. No entanto, não há qualquer informação sobre esse duto nos documentos da modelagem, inviabilizando a projeção de eventuais custos necessários para sua operação ou remoção, inviabilizando a estimativa de custos por parte de futuras licitantes. Em vista disso, é essencial que a Seção F - Ambiental do EVTEA seja complementada para conter informações detalhadas sobre a existência de quaisquer dutos que estejam instalados na Área do futuro Arrendamento do STS 10.	Agradecemos a contribuição e informamos que serão anexadas à versão final do estudo, em Seção oportuna, mais informações referentes as tubulações, tão logo se identifique a necessidade será incorporado as alocações de responsabilidade e custos.
513	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	As licenças ambientais indicadas na tabela 1 da pagina 4 estão vencidas ou próximas do vencimento. Os atuais arrendatários serão responsáveis por sua revalidação?	Agradecemos a contribuição e informamos que foi incluída a informação de status atual das licenças ambientais. Quanto a necessidade de obtenção, renovação ou transferência de licenças informamos que constam no item 4. Licenciamento Ambiental, Denificação das licenças e estudo ambiental necessário ao licenciamento da Seção F - Ambiental.
514	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Como as licenças expiradas 2037,18002579 e 18002615 será transferidas para o novo arrendatário?	Agradecemos a contribuição e informamos que a LO 2037 e 18002079 se encontram em processo de unificação e renovação solicitado tempestivamente. Quanto a necessidade de obtenção, renovação ou transferência de licenças informamos que constam no item 4. Licenciamento Ambiental, Denificação das licenças e estudo ambiental necessário ao licenciamento da Seção F - Ambiental.
515	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Qual o cronograma considerado para execução do EIA/RIMA e obtenção da LI, considerando a expectativa de início das obras ainda em 2023?	Agradecemos a contribuição e informamos que o terminal foi dimensionado em 3 fases. A obtenção das licenças necessárias se encontram no bojo da 1ª fase, cabendo a arrendatária a construção de cronograma próprio alinhado as expectativas de investimentos obrigatórios previstos na minuta de contrato.
516	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	O governo vai reembolsar os custos adicionais relacionados com passivos ambientais desconhecidos que o arrendatário posso encontrar durante a construção, se identificados dentro do prazo de 360 dias após a assunção da área?	Agradecemos a contribuição e informamos que os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental.
517	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Esclarecer se a arrendatária estará sujeita a obrigações que envolvam a neutralidade de carbono em relação ao Terminal STS10 e, em caso positivo, recomenda-se que os Estudos e a minuta de contrato de arrendamento sejam atualizados para incluir tal previsão, uma vez, apesar de haver referência à neutralidade de carbono no Estudo Ambiental, a sugestão da EPL contida no item 7.104. da NOTA TÉCNICA Nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL sobre a inclusão de tal cláusula no contrato não foi refletida na versão final da minuta do Contrato de Arrendamento disponibilizada para Consulta Pública.	Agradecemos a contribuição e informamos que o Programa Carbono Neutro será revisto e adequada previsão de cláusula sobre o tema.
518	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	"Recomenda-se que haja aprofundamento do estudo ambiental de modo a confirmar ou descartar a possibilidade de disposição do material que será dragado pela futura arrendatária da área do STS10 no Setor de Uso Controlado - SUC do Polígono de Disposição Oceânica do Porto de Santos - PDO, bem como a respectiva tarifa aplicável. Não sendo possível realizar tal confirmação prévia, recomenda-se que o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento adote uma tarifa estimada, de modo a garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato caso a utilização do SUC não seja permitida, mitigando, assim, incertezas relevantes. "	Agradecemos a contribuição e informamos que a Norma da Autoridade Portuária NAP.SUMAS.UTI.002, de 15 de setembro de 2021 regulamentou o uso por terceiros do polígono de disposição oceânica (PDO) de sedimentos dragados.
519	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	(Seção F - Ambiental item 3.3) Com base na documentação componente do EVTEA, Seção F (Meio Ambiente), complementada pela consulta ao banco de dados on-line da CETESB, realizada nos dias 23/03/22, 12/04/22 e 13/04/22, todas as Licenças Ambientais de Operação emitidas pela CETESB encontram-se vencidas. No entanto, não é possível afirmar que a situação de um modo geral esteja irregular uma vez que, os requerentes podem ter solicitado a renovação das licenças dentro do prazo de 120 dias antes do vencimento conforme estabelecido na legislação. A busca pelas licenças foi realizada utilizando o CNPJ de todas as empresas envolvidas na operação portuária do terminal STS10. Não foram identificados os processo de renovação durante a busca realizada na plataforma online disponibilizada pela CETESB. Diante do exposto, solicitamos esclarecimentos em relação à situação das Licenças Ambientais de Operação.	Agradecemos a contribuição e informamos que a LO 2037 e 18002079 se encontram em processo de unificação e renovação solicitado tempestivamente. Quanto a necessidade de obtenção, renovação ou transferência de licenças informamos que constam no item 4. Licenciamento Ambiental, Denificação das licenças e estudo ambiental necessário ao licenciamento da Seção F - Ambiental.
520	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	(Seção F - Ambiental - item 4) O planejamento de arrendamento da região portuária prevê a continuidade das operações desde o primeiro ano, amparado pela licença de operação atualmente vigente e válida até março de 2023, com a possibilidade de renovação. Para a operação futura, conforme consta no EVTEA (Seção C - Engenharia), foi previsto na modelagem do arrendamento o desenvolvimento do terminal com obras de demolição, drenagem, ampliação e instalação de ramal ferroviário, edificações, conjunto de obras para o sistema de acostagem, a instalação de diversos equipamentos necessários à operação do Terminal dentre outras. As obras de readequação do novo terminal portuário deverão requerer um novo processo de licenciamento ambiental. Com o terminal ampliado e reformado, a movimentação de carga prevista para os próximos anos superará aquela estabelecida pelo Decreto Federal nº 8437, de 22 de abril de 2015, de 450.000 TEU, deste modo é pertinente adotar a premissa de que o licenciamento ambiental dessas atividades será conduzido na esfera federal (IBAMA), cuja Licença Prévia (LP) deverá ser requerida por meio da apresentação de um EIA/RIMA. Diante disso, entendemos que o prazo para obtenção da LP poderá se estender até 12 meses da data do protocolo do requerimento e que isso poderá impactar no cronograma proposto para obtenção das licenças subsequentes (LI, LO, etc) e, conseqüentemente, na operação do futuro cais/pátio.	Agradecemos a contribuição e informamos que o terminal foi dimensionado em 3 fases. A obtenção das licenças necessárias se encontram no bojo da 1ª fase, cabendo a arrendatária a construção de cronograma de execução próprio alinhado as expectativas de investimentos obrigatórios previstos na minuta de contrato conforme o faseamento indicado.
521	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: Sugerimos a adaptação do item 8 - Programa Carbono Neutro da Seção F - Ambiental do EVTEA para que o programa de carbono neutro foque na eliminação da emissão de carbono ao invés de sua compensação através do plantio compensatório. Para tanto, recomendamos a inclusão de utilização de equipamentos elétricos e das melhores tecnologias e/ou técnicas disponíveis (BAT) que não emitam carbono nem outros poluidores. Abaixo sugerimos uma nova redação ao segundo parágrafo do item 8. Caso a sugestão seja acatada, recomendamos que o restante do item seja adaptado para contemplar uma metodologia que torne aplicável um programa baseado na redução da emissão: Nessa linha, o Programa Carbono Neutro tem por objetivo reduzir e, futuramente, eliminar a emissão de Gases de Efeito Estufa, relativas às atividades de operação do terminal portuário, por meio da utilização, pelo futuro Arrendatário, de equipamentos elétricos e melhores tecnologias e/ou técnicas disponíveis (BAT), que não emitam Gases de Efeito Estufa. Justificativa: Estudos científicos (Science Based Targets Initiative (SBTi) - <a href="https://sciencebasedtargets.org/blog/science-based-net-zero-targets-less-net-more-zero">https://sciencebasedtargets.org/blog/science-based-net-zero-targets-less-net-more-zero</a> ), Bain&Co - <a href="https://www.bain.com/insights/four-myths-about-carbon-offsets/">https://www.bain.com/insights/four-myths-about-carbon-offsets/</a> e BusinessGreen.com - <a href="https://www.businessgreen.com/news/4043175/growing-pains-bnef-warns-carbon-offset-market-uncertain-long-term-outlook">https://www.businessgreen.com/news/4043175/growing-pains-bnef-warns-carbon-offset-market-uncertain-long-term-outlook</a> ) vêm comprovando que programas de compensação pela emissão de carbono não são a medida mais eficaz para efetivamente atingir as metas de redução do Acordo de Paris (devidamente ratificado e internalizado pelo Brasil). Na maioria dos casos, para que as metas de redução previstas no Acordo de Paris sejam cumpridas, é necessário que as emissões de projetos existentes sejam reduzidas de forma drástica (entre 60-90% até 2040) e novos projetos sejam completamente livres de emissão. A compensação através do plantio de árvores ou outros métodos de captura de carbono conseguiriam atingir apenas 5-10% da redução de emissões necessárias para que o Acordo de Paris seja cumprido. Ainda, com o passar dos anos, será mais e mais difícil compensar a emissão através do replantio de árvores (que é o foco do Programa Carbono Neutro). A adoção isolada de uma estratégia de compensação, desacompanhada de uma política de redução da emissão, poderá ameaçar a competitividade das exportações brasileiras e aumentar o custo dos bens de capital através do aumento dos preços das cargas importadas. Isto porque, considerando que o Porto de Santos é a principal porta de entrada de cargas na América Latina, o terminal STS 10 é uma oportunidade única para que esse terminal esteja em linha com as melhores práticas da indústria e o que há de mais sofisticado com relação à redução das emissões de carbono. A adoção de políticas Net Zero tem se tornado regra com contratos de outras autoridades portuárias ao redor do mundo. Por exemplo, o Porto de Bremen, na Alemanha, tem como objetivo se tornar Carbono Neutro em 2024; o Porto de Valência, na Espanha, em 2030; os Porto de Roterdão, Antuérpia e Barcelona, em 2050. Já o Porto de Gotemburgo, na Suécia, se comprometeu a reduzir as emissões de carbono em 70% até 2030. Essa abordagem de eliminação de emissões garantirá que ao longo do tempo as empresas que transportam carga consigam utilizar o Porto de Santos sem que isso cause aumento dos custos totais para o transporte da carga devido as emissões do terminal. Ao mesmo tempo, criará um ecossistema próspero para o desenvolvimento ambiental, social e industrial da região, conduzindo mudanças estruturais e gerando benefícios imediatos à cidade de Santos e ecossistemas vizinhos. Assim, sugerimos a inclusão da obrigação de utilização de equipamentos elétricos dentro das melhores tecnologias e/ou técnicas disponíveis (Best Available Techniques - BAT), na linha do que tem sido feito pela União Europeia. São consideradas como BAT as técnicas mais eficazes para alcançar um alto nível de proteção ambiental, o que engloba a definição de valores-limites de emissão para reduzir o impacto sobre o meio ambiente, levando em conta os custos e benefícios de cada ação (Diretiva 2010/75 da União Europeia).	Agradecemos a contribuição e informamos que o Programa Carbono Neutro será revisto.
522	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: Sugere-se a inclusão de cláusula na matriz de riscos da minuta do Contrato de Arrendamento para alocar ao Poder Concedente os custos, riscos e obrigações que resultem da eventual necessidade de execução de programas de prospecção arqueológica: 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2. [â€œ] Custos, riscos e obrigações decorrentes de eventual necessidade de execução de programas de prospecção arqueológica a pedido de autoridades ambientais. Justificativa: A Seção F - Ambiental do EVTEA não prevê, entre os serviços que deverão ser executados do ponto de vista ambiental, atividades relacionadas com arqueologia. Nesse sentido, entendemos que, caso o Contrato de Arrendamento precise ser alterado para contemplar os serviços de prospecção arqueológica, especialmente arqueologia marítima, a pedido do IBAMA ou do IPHAN, o Poder Concedente será responsável pelos custos decorrentes dessas atividades. A inclusão desses serviços entre as obrigações da Arrendatária caracterizaria alteração unilateral, evento extraordinário que, caso resulte em desequilíbrio econômico-financeiro, deve ter seus custos suportados pelo Poder Concedente, conforme previsto pela Cláusula 7.2.1 da minuta do Contrato de Arrendamento. Por isso, sugerimos a inclusão de subcláusula à Cláusula 13.2 da minuta do Contrato de Arrendamento desse risco ao Poder Concedente.	Agradecemos a contribuição e informamos que a Seção F- Ambiental não previu serviços relacionados a arqueologia uma vez que, os Anexos I e II da Instrução Normativa IPHAN 001 de 25 de Março de 2015 o empreendimento é classificado no Nível I pois se trata de Instalação Portuária dentro da área do Porto Organizado, portanto, não há previsão de acompanhamento arqueológico pelo IPHAN. De qualquer maneira, informamos também que será incluída cláusula contratual que prevê alocação de risco nos casos de ocorrências arqueológicas.

523	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: Sugere-se a inclusão de cláusula na matriz de riscos para alocar ao Poder Concedente os custos que resultem da eventual necessidade de renovação e transferência das Licenças de Operação nº 18002079, nº 18002579 e nº 18002615 ou emissão de novas licenças ambientais, referentes à área atualmente operada pela Ecoporto: 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: [...] 13.2.[â€¦]. Custos e impactos no cronograma e nas obrigações do projeto decorrentes da renovação e transferência das licenças ambientais existentes no momento de assinatura do Contrato e emissão de novas licenças ambientais que sejam necessárias relativas à Área do Arrendamento. Justificativa: O item 3.3 da Seção F - Ambiental do EVTEA apresenta uma tabela de informações ambientais da área do STS10, contendo uma lista das licenças existentes, o emissor, objeto e datas de emissão e validade. Segundo essas informações, as Licenças de Operação nº 18002079, nº 18002579 e nº 18002615, referentes à área atualmente operada pela Ecoporto, estão vencidas. Na tabela, não há qualquer informação sobre eventual pedido de renovação dessas licenças, se as licenças serão transferidas à futura Arrendatária ou se esta será responsável pela emissão. O maior detalhamento sobre o status das licenças ambientais é de extrema relevância considerando que qualquer intercorrência envolvendo a renovação das atuais licenças poderá impactar a operação do Terminal nos primeiros anos do contrato de Arrendamento, além de impactar as receitas da futura arrendatária. Se as licenças estiverem vencidas e/ou houver a necessidade de emissão de novas licenças ambientais ou o prazo para a sua renovação impactar o cronograma do projeto, a movimentação mínima exigida nos primeiros anos deve ser alterada, caso contrário, o contrato penalizará a Arrendatária por não operar o terminal por razões alheias a sua vontade. Em vista disso, entendemos que eventual necessidade de renovação ou emissão de novas licenças deverá ter seus custos e impactos (inclusive no cronograma do projeto ou outras obrigações) suportados pelo Poder Concedente.	Agradecemos a contribuição e informamos que foi incluída a informação de status atual das licenças ambientais, nesse sentido foi informado que a LO 2037 e 18002079 se encontram em processo de unificação e renovação solicitado tempestivamente. Quanto a necessidade de obtenção, renovação ou transferência de licenças informamos que constam no item 4. Licenciamento Ambiental, Denição das licenças e estudo ambiental necessário ao licenciamento da Seção F - Ambiental. Essa questão foi equacionada junto ao fluxo de caixa da modelagem, portanto são de responsabilidade da futura arrendatária.
524	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se a disponibilização de parecer da CETESB sobre os relatórios anuais de execução de programas ambientais realizados pelo Ecoporto e quaisquer outros pareceres relativos à Área do Arrendamento. Justificativa: O item 3.3 da Seção F - Ambiental do EVTEA apresenta uma tabela de informações ambientais da área do STS10, contendo uma lista das licenças existentes, o emissor, objeto e datas de emissão e validade. No entanto, não consta entre os documentos da modelagem o parecer da CETESB sobre os relatórios anuais de execução de programas ambientais realizados pela Ecoporto ou qualquer outro parecer emitido e a respeito da Área do Arrendamento. A disponibilização de informações completas sobre os aspectos ambientais do projeto é de extrema relevância considerando que qualquer intercorrência envolvendo a renovação das licenças poderá impactar a operação do Terminal nos primeiros anos do contrato de Arrendamento, além de impactar as receitas da futura arrendatária.	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as informações levantadas, relativas aos aspectos ambientais, constam na Seção F- Ambiental. Da mesma forma, as licenças atuais e anteriores já foram disponibilizadas no site da ANTAQ, juntamente com os demais documentos obtidos durante o processo de elaboração do EVTEA.
525	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: Sugere-se a inclusão de cláusula na matriz de riscos para alocar ao Poder Concedente os custos que resultem da eventual necessidade de deposição de sedimentos contaminados no PDO: 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: [...] 13.2.[â€¦]. Custos decorrentes da necessidade de deposição ou remediação de sedimentos contaminados no Polígono de Disposição Oceânica (PDO) e demais custos para a identificação e remoção de obstáculos submersos que afetem o Arrendamento. Justificativa: A Seção F - Ambiental do EVTEA apenas apresenta a estimativa de custo para a deposição de sedimentos não contaminados no Polígono de Disposição Oceânica (PDO), não prevendo estimativa semelhante para a remediação e/ou depósito de sedimentos contaminados no PDO. Em vista disso, dado o desconhecimento da necessidade de remediação e/ou depósito de sedimentos contaminados no PDO, entendemos que os custos decorrentes de tal atividade, caso seja necessária, serão arcados pelo Poder Concedente, considerando o caráter extraordinário desses custos adicionais.	Agradecemos a contribuição e informamos que Os Passivos Ambientais não conhecidos, e identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente.
526	Estudo STS10 - Seção F - Ambiental	STS10	Todo o documento	Contribuição: Em relação ao duto identificado em visita técnica realizada nos dias 25 e 26 de abril de 2022, paralelo ao cais atualmente arrendado à Ecoporto, sugerimos (i) a inclusão, na Seção F - Ambiental do EVTEA, da informação exata de sua localização e (ii) a disponibilização dos documentos de acompanhamento da retirada parcial do referido duto, que teria ocorrido aproximadamente em 2017 pela CODESP. Justificativa: Durante visita técnica, realizada nos dias 25 e 26 de abril de 2022, foi identificado um duto paralelo ao cais atualmente arrendado à Ecoporto, que teria sido objeto de remoção parcial por parte da então CODESP aproximadamente em 2017. No entanto, não há qualquer informação nos documentos da modelagem sobre as características, posição e atual estado desse duto, inviabilizando a projeção de custos para sua operação ou remoção. Em vista disso, a documentação da modelagem deve ser complementada com a informação sobre a exata posição do duto e com os documentos de acompanhamento da retirada parcial do referido duto. Por isso, sugerimos que seja adicionada uma previsão expressa ao EVTEA nesse sentido, como forma de auxiliar as futuras licitantes na formação do preço e garantir que não deverão arcar com custos inesperados e extraordinários.	Agradecemos a contribuição e informamos que serão anexadas à versão final do estudo, em Seção oportuna, mais informações referentes às tubulações.
527	Nota Técnica Nº 216/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPT A	STS10	Todo o documento	A ATP propõe correção do modelo de receitas previsto para o STS 10, considerando que a proposta (a.) extrapola o escopo do Box Rate previsto na legislação, (b.) é incompatível com as práticas de mercado, e (c.) configura infração cf. Resolução nº 72/2022. Primeiramente, sobre a extrapolação do escopo previsto em lei, o conceito de Box Rate está previsto na Resolução nº 72/2022 da ANTAQ, que o preceitua para cargas exportadas como preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas e, no caso das cargas importadas, o preço pela movimentação entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha (art. 2º, inc. III). A r. resolução dispõe ainda que o SSE na importação não faz parte do Box Rate (art. 9º). Esse escopo para Box Rate, tanto para importação, quanto para exportação, acaba sendo indevidamente ampliado no modelo do STS 10. O Box Rate pago pelo Armador, segundo o modelo, abrange para todos os contêineres: (1) disponibilização de acostagem, (2) conferência documental, (3) movimentação da carga e pesagens, (4) escaneamento (incluindo a movimentação necessária), e (5) ressarcimento do ISPS Code. Para contêineres embarcados, prevê adicionalmente: (6) armazenagem entre presença de carga e embarque (min. 7 dias), (7) posicionamento e retirada da pilha, (8) movimentação da área de armazenagem à embarcação, e (9) embarque da carga e colocação no navio. E, para contêineres desembarcados, prevê ainda: (10) descarga e colocação no costado, (11) movimentação entre costado e pátio de armazenagem, (12) colocação na pilha. Caso o recinto de armazenagem não seja o terminal de descarga, a cobrança inclui também (13) movimentação do contêiner até área de espera, com colocação e retirada da pilha, (14) movimentação até local de remoção pelo recinto de destino, (15) posicionamento para inspeção de lacre ou outra atividade motivada por Autoridade do porto, (16) guarda transitória por até 48 horas, (17) carregamento do veículo, e (18) liberação da carga. Isto é, enquanto a legislação prevê tão somente a movimentação entre portão-embarcação com guarda transitória para exportação, e movimentação entre embarcação-pilha para importação, o conceito de Box Rate do modelo contém quase duas dezenas de rubricas indevidamente acumuladas, incluindo o SSE excluído pelo art. 9º da Resolução nº 72/2022. Em segundo lugar, sobre a incompatibilidade do modelo com as práticas de mercado, a alta quantidade de serviços inseridos no escopo do Box Rate tendem a gerar a prestação de serviços em regime de gratuidade, vez que a remuneração do Box Rate é insuficiente para remunerar todas as rubricas indicadas no modelo. Com o passar do tempo, é esperado que o modelo gere encarecimento do Box Rate ao Usuário Final, que pagará por serviços independente de requisição/necessidade, em contrariedade às boas práticas de mercado de individualização de cobranças. A legislação dispõe que os terminais de uso privado têm liberdade de disciplina e de preços, cf. art. 3º, inc. VI c/c 30 da Lei 12.815/2013, art. 35-A do Decreto nº 8.033/2013 e art. 43, II da Lei 10.233/2001. Em que pese se tratar de arrendamento, ao criar precedente de aglutinação de rubricas, o Poder Público está chancelando um modelo incompatível com o regime dos TUPs, que detém liberdade de precificação. Essa aglutinação poderá causar litígios indevidos em torno das cobranças portuárias dos terminais privados e poderá pressionar os terminais a adotar esse modelo irregular. Vale destacar que essa modelagem é contrária à jurisprudência da Agência, tais como a impossibilidade de aglutinação do SSE e da cobrança ISPS no Box Rate, cf. processos nº 50300.000381/2008-86 e 50300.007917/2020-8. Em terceiro lugar, como demonstrado, a ATP entende que problemas ocasionados pela aglutinação das rubricas não se limitam ao STS10, mas refletem e prejudicam todo o setor portuário. Nesse sentido, a própria Resolução nº 72/2022 é cristalina ao considerar prática abusiva e lesiva à concorrência junção de serviços, comumente oferecidos à venda em separado, que é justamente o que se verifica no modelo (art. 8º, IV, c). Assim, conclui-se que aglutinação de rubricas (a) contraria o entendimento consolidado da agência reguladora, ratificado por meio de normas e jurisprudência; (b) fere a transparência no fornecimento de serviços, o regime de liberdade de preços do setor e a segurança jurídica dos terminais; e (c) configura fraude de preços e acarreta encarecimento da logística, em prejuízo direto aos Usuários. Por essas razões, sugere-se o aperfeiçoamento do modelo com a alteração da composição da receita da movimentação portuária, garantindo adequação do escopo de Box Rate do modelo ao conceito previsto no art.2º, III da Resolução nº 72/2022 da ANTAQ.	Agradecemos a contribuição. Observa-se que o modelo de precificação adotado é referencial e tem por objetivo verificar a viabilidade econômica do empreendimento, orientando o dimensionamento e o porte do projeto. A modelagem paramétrica de preços para o terminal STS10 adota um preço único ponderado, que contempla duas cestas de serviços básicos e serviços acessórios, em que são identificados os tomadores de serviços e os preços que compõem a receita unitária média. Nesse sentido, não há divergência entre a cesta de serviço de movimentação portuária do estudo de mercado e a definição de cesta de serviços ou box rate, conforme Resolução ANTAQ nº72, de 30 de março 2022. Destaca-se que o Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres não foi considerado na modelagem paramétrica de preços, bem como os custos decorrentes da implantação do ISPS CODE ou pelo uso de escâner (Nota de Rodapé, pág. 18 – Seção B). Conforme cláusula 10.2 do Contrato de Arrendamento, “O preço estabelecido pela prestação das Atividades será livremente fixado pela Arrendatária”. Ademais, o futuro arrendatário tem liberdade de adotar o modelo de negócio, desde que atenda aos requisitos do contrato de arrendamento.
528	Nota Técnica Nº 216/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPT A	STS10	Todo o documento	No item 3.7 do Ato Justificatório há indicação de que o cais de 1.209 metros do terminal STS10 será de uso exclusivo pela futura arrendatária. Neste sentido, recomenda-se que tal direito de uso exclusivo seja incluído expressamente na minuta do Contrato de Arrendamento, bem como que a futura arrendatária terá direito ao recebimento de tarifa pelo uso do cais por terceiros.	Os berços a serem construídos farão parte do arrendamento do terminal STS10, não havendo necessidade de inclusão da referida cláusula. A cobrança para a atracação está incluída na receita unitária exposta na Seção B - Estudo de Mercado.

529	Nota Técnica Nº 216/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPT A	STS10	Todo o documento	Em relação às Ações Populares descritas no item 4.1.3. do Ato Justificatório, recomenda-se incluir previsão no sentido de que eventuais custos relacionados a tais discussões que eventualmente sejam atribuídos à futura arrendatária da área STS10 serão considerados para fins do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento.	Em que pesem os processos existentes relativos à área STS10, detalhados na Nota Técnica nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, a princípio, não foram identificados elementos que justifiquem expectativa de entrave à futura licitação. Nesse sentido, destacou-se o seguinte: "Com base nas perspectivas contratual, processual e patrimonial, no caso das áreas ocupadas pela Termare, Conport e BTP, bem como das duas áreas ocupadas pela Santos Brasil, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, que gerem obrigação de ressarcimento ou outros riscos jurídicos dessa natureza. [...] conforme afirmado pela Advocacia-Geral da União – AGU mediante a Nota n. 00043/2021/NCO/PFANTAQ/PGF/AGU, de 05/08/21, sobre a área da Ecoporto entende-se 'não constatada qualquer ação que obste a futura licitação, salientando que já há decisão ministerial indeferindo a prorrogação contratual, que finda em 2023'". Ainda assim, no intuito de se resguardar a segurança jurídica da relação contratual, conforme as subcláusulas 13.2.7 e 13.2.8 da minuta de Contrato, constam os seguintes riscos atribuídos ao poder concedente: "13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão; e 13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações." Por fim, quanto à apuração dos eventuais prejuízos causados à arrendatária, destaca-se que, nos termos da subcláusula 14.1.1 da minuta de contrato, caso haja materialização de risco atribuído ao poder concedente, poderá ser solicitada a recomposição do econômico-financeiro contratual, em que serão considerados, no caso concreto, os impactos trazidos pelo evento de desequilíbrio relativos a custos e receitas da arrendatária.
530	Nota Técnica Nº 216/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPT A	STS10	Todo o documento	Em relação aos processos envolvendo as áreas que integrarão o futuro terminal STS10, recomenda-se incluir previsão de que eventuais custos relacionados a tais discussões que eventualmente sejam atribuídos à futura arrendatária da área STS10 serão considerados para fins do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento.	Em que pesem os processos existentes relativos à área STS10, detalhados na Nota Técnica nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, a princípio, não foram identificados elementos que justifiquem expectativa de entrave à futura licitação. Nesse sentido, destacou-se o seguinte: "Com base nas perspectivas contratual, processual e patrimonial, no caso das áreas ocupadas pela Termare, Conport e BTP, bem como das duas áreas ocupadas pela Santos Brasil, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, que gerem obrigação de ressarcimento ou outros riscos jurídicos dessa natureza. [...] conforme afirmado pela Advocacia-Geral da União – AGU mediante a Nota n. 00043/2021/NCO/PFANTAQ/PGF/AGU, de 05/08/21, sobre a área da Ecoporto entende-se 'não constatada qualquer ação que obste a futura licitação, salientando que já há decisão ministerial indeferindo a prorrogação contratual, que finda em 2023'". Ainda assim, no intuito de se resguardar a segurança jurídica da relação contratual, conforme as subcláusulas 13.2.7 e 13.2.8 da minuta de Contrato, constam os seguintes riscos atribuídos ao poder concedente: "13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão; e 13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações." Por fim, quanto à apuração dos eventuais prejuízos causados à arrendatária, destaca-se que, nos termos da subcláusula 14.1.1 da minuta de contrato, caso haja materialização de risco atribuído ao poder concedente, poderá ser solicitada a recomposição do econômico-financeiro contratual, em que serão considerados, no caso concreto, os impactos trazidos pelo evento de desequilíbrio relativos a custos e receitas da arrendatária.
531	Nota Técnica Nº 216/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPT A	STS10	Todo o documento	Com base nos estudos disponibilizados, é possível verificar que a Mínima Movimentação Exigida (MME) foi definida como 82% da capacidade dinâmica projetada do STS10, em linha com a metodologia de definição de Alpha até então adotada em projetos pretéritos. Contudo, referida metodologia, amplamente utilizada para a determinação da MME de terminais de granéis, não se mostra capaz de traduzir um aspecto extremamente relevante dos terminais de contêineres, pois, enquanto para granéis há uma pluralidade de players detentores de carga própria (i.e. combustíveis, celulose, etc.), para contêineres somente uma parcela pequena dos possíveis players (i.e. armadores) detém carga própria capaz de garantir, de forma independente, a MME exigida. Tal fato deve ser considerado pelo Poder Concedente, uma vez que a MME neste patamar eleva o risco do projeto e diminui a atratividade e competitividade para players não verticalizados. A título de comparação, é importante ressaltar que a MME da Santos Brasil é de ~590 mil contêineres por ano, equivalente a ~800mil TEUs/ano vs. capacidade dinâmica de 2,3M TEUs (MME representa aprox. 34,78% da capacidade dinâmica) e que a BTP possui MME de 4.279.132 toneladas de carga, equivalente a ~300k TEUs/ano vs. uma capacidade dinâmica de 1,44M TEUs (MME representa aprox. 20,83% da capacidade dinâmica). Por tais motivos, sugere-se ao Poder Concedente que o critério para definição da MME para o presente caso, que se distingue dos anteriores, leve em conta também a proporcionalidade entre a capacidade dinâmica e o MME dos demais terminais de contêineres em operação no Porto de Santos.	Resp. Agradecemos a contribuição. Informamos que a metodologia utilizada visa atender a recomendação exarada no Acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário, por meio do Value at Risk (VaR) histórico para um grau de confiança de 95%, tendo em vista o histórico de movimentação de contêineres entre 2020 e 2001. Não acatada.
532	Nota Técnica Nº 216/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPT A	STS10	Todo o documento	A Nota Técnica nº 216/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA, item 4.1, menciona a existência do processo SEI nº 50300.000038/2014-80, em trâmite no Ministério da Infraestrutura, que versa sobre pleito da Ecoportos Santos S.A. para (i) prorrogação antecipada do Contrato PRES/028.98 mediante realização de novos investimentos, e (ii) o reequilíbrio decorrente de eventos pretéritos relacionados à reordenação de áreas do terminal. Em relação ao item (i), o pleito de prorrogação foi indeferido, mas o direito ao reequilíbrio foi reconhecido e já consta como valor a ser indenizado pelo futuro arrendatário, nos termos da cláusula 27.2.9 do Edital, no valor de R\$ 287.755.972,11 (duzentos e oitenta e sete milhões, setecentos e cinquenta e cinco mil, novecentos e setenta e dois reais e onze centavos). Em relação ao item (ii), no entanto, a atual arrendatária alega que, mediante o 5o Termo Aditivo ao seu contrato de arrendamento, foi substituída a área original de 170.000 m2 por três áreas não contíguas, cuja soma limita-se a 136.444,03 m2, o que teria causado prejuízos em virtude da perda de eficiência na operação decorrente da nova configuração das áreas. A princípio, o referido pleito de reequilíbrio por eventos pretéritos não foi reconhecido pela ANTAQ, por entender que o 5o Termo Aditivo já teria equilibrado o contrato. Contudo, a arrendatária persiste nesse pleito e solicitou que a controvérsia seja submetida à arbitragem, o que está pendente de manifestação conclusiva por parte do Poder Concedente, que deverá se posicionar quanto à realização de arbitragem. Diante desse cenário, sugerimos duas contribuições: 1. Considerando que os valores referentes ao item (ii) ainda não foram reconhecidos, sugerimos incluir no contrato a seguinte cláusula: "Os custos decorrentes de eventual acolhimento pelo Poder Concedente do pleito de reequilíbrio formulado pela Ecoportos Santos S.A., antiga arrendatária de parte da área objeto deste Contrato, no âmbito do processo SEI nº 50300.000038/2014-80 que tramitou no Ministério da Infraestrutura - e atualmente objeto de arbitragem, serão arcados exclusivamente pelo Poder Concedente e, caso mencionado pleito tenha impactos negativos sobre a concessão, a futura Arrendatária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato". 2. Uma vez que a cláusula 13.2.7, que trata de "decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento", não faz referência a decisões arbitrais, sugerimos a inclusão de tal referência, a fim de mitigar os riscos relacionados à referida arbitragem na cláusula 13.2.7, nos seguintes termos: "13.2.7. Decisão judicial, administrativa ou arbitral que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão;"	Será avaliada a possibilidade de inclusão de referência a decisões arbitrais na subcláusula 13.2.7 da minuta de Contrato. Em que pesem os processos existentes relativos à área STS10, detalhados na Nota Técnica nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, a princípio, não foram identificados elementos que justifiquem expectativa de entrave à futura licitação. Nesse sentido, destacou-se o seguinte: "Com base nas perspectivas contratual, processual e patrimonial, no caso das áreas ocupadas pela Termare, Conport e BTP, bem como das duas áreas ocupadas pela Santos Brasil, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, que gerem obrigação de ressarcimento ou outros riscos jurídicos dessa natureza. [...] conforme afirmado pela Advocacia-Geral da União – AGU mediante a Nota n. 00043/2021/NCO/PFANTAQ/PGF/AGU, de 05/08/21, sobre a área da Ecoporto entende-se 'não constatada qualquer ação que obste a futura licitação, salientando que já há decisão ministerial indeferindo a prorrogação contratual, que finda em 2023'". Ainda assim, no intuito de se resguardar a segurança jurídica da relação contratual, conforme as subcláusulas 13.2.7 e 13.2.8 da minuta de Contrato, constam os seguintes riscos atribuídos ao poder concedente: "13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão; e 13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações." Por fim, quanto à apuração dos eventuais prejuízos causados à arrendatária, destaca-se que, nos termos da subcláusula 14.1.1 da minuta de contrato, caso haja materialização de risco atribuído ao poder concedente, poderá ser solicitada a recomposição do econômico-financeiro contratual, em que serão considerados, no caso concreto, os impactos trazidos pelo evento de desequilíbrio relativos a custos e receitas da arrendatária.

533	Nota Técnica No 58_2021_CEPRO1-EPL_GEPRO1-EPL_DPL-EPL	STS10	Todo o documento	Recomenda-se incluir previsão expressa de que os efeitos de quaisquer pleitos de reequilíbrio relacionados às áreas que integrarão o Terminal STS10 serão suportados pelo Poder Concedente e não afetarão a futura arrendatária do Terminal (ou, se afetarem, ensejarão o equilíbrio econômico-financeiros do STS10 em favor da futura arrendatária do Terminal).	Em que pesem os processos existentes relativos à área STS10, detalhados na Nota Técnica nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, a princípio, não foram identificados elementos que justifiquem expectativa de entrave à futura licitação. Nesse sentido, destacou-se o seguinte: "Com base nas perspectivas contratual, processual e patrimonial, no caso das áreas ocupadas pela Termare, Conport e BTP, bem como das duas áreas ocupadas pela Santos Brasil, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, que gerem obrigação de ressarcimento ou outros riscos jurídicos dessa natureza. [...] conforme afirmado pela Advocacia-Geral da União – AGU mediante a Nota n. 00043/2021/NCO/PFANTAQ/PGF/AGU, de 05/08/21, sobre a área da Ecoporto entende-se "não constatada qualquer ação que obste a futura licitação, salientando que já há decisão ministerial indeferindo a prorrogação contratual, que finda em 2023". Ainda assim, no intuito de se resguardar a segurança jurídica da relação contratual, conforme as subcláusulas 13.2.7 e 13.2.8 da minuta de Contrato, constam os seguintes riscos atribuídos ao poder concedente: "13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão; e 13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações." Por fim, quanto à apuração dos eventuais prejuízos causados à arrendatária, destaca-se que, nos termos da subcláusula 14.1.1 da minuta de contrato, caso haja materialização de risco atribuído ao poder concedente, poderá ser solicitada a recomposição do econômico-financeiro contratual, em que serão considerados, no caso concreto, os impactos trazidos pelo evento de desequilíbrio relativos a custos e receitas da arrendatária.
534	Nota Técnica No 58_2021_CEPRO1-EPL_GEPRO1-EPL_DPL-EPL	STS10	Todo o documento	O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, na seção C (Engenharia), informa que está prevista a instalação de uma nova área de armazenagem no STS10 para a qual será necessário suprimir vegetação de mangue em uma área de 24.258 m². Considerando que o artigo 8º, §2º, da Lei Federal 12.651/2012 (Código Florestal) prevê que A intervenção ou a supressão de vegetação nativa em Área de Preservação Permanente de que tratam os incisos VI e VII do caput do art. 4º poderá ser autorizada, excepcionalmente, em locais onde a função ecológica do manguezal esteja comprometida, para execução de obras habitacionais e de urbanização, inseridas em projetos de regularização fundiária de interesse social, em áreas urbanas consolidadas ocupadas por população de baixa renda, questionamos o que acontecerá na hipótese de a construção de nova área de armazenagem se mostrar inviável em virtude da não emissão de autorização para intervenção e supressão de vegetação nesta área. Ademais, para mitigação deste risco, recomendamos que, antes da realização do procedimento licitatório, seja obtida prévia de manifestação do Ibama (enquanto órgão competente para licenciar o STS10) sinalizando a possibilidade de intervenção e supressão de vegetação nesta área.	Agradecemos a contribuição e informamos que já existe para a referida área uma Declaração de Utilidade Pública conforme a Portaria Nº 17, de 6 de Janeiro de 2022 da Secretaria Executiva do Ministério da Infraestrutura, que permite a intervenção na área.
535	Nota Técnica No 58_2021_CEPRO1-EPL_GEPRO1-EPL_DPL-EPL	STS10	Todo o documento	Entendemos que estão subestimados os custos apontados na Nota Técnica 58/2021 (Seção F - Ambiental) para cumprimento da medida compensatória relacionada à supressão de vegetação em área de mangue de 24.258 m² - necessária para a construção de nova área de armazenagem no STS10 (conforme informado Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, na seção C). Nesse sentido, recomendamos que o valor apontado seja revisto para considerar (i) o critério 6:1 para recuperação/plantio em área de manguezal disposto pela Resolução SMA 7/2017 e (ii) a utilização de técnicas de plantio aplicáveis a recuperação/plantio em área de manguezal ao invés de técnicas de plantio convencional (ex: roçada mecânica, adubação, irrigação, etc) não aplicáveis a esse tipo de vegetação.	Agradecemos a contribuição e informamos que os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo.
536	Nota Técnica No 58_2021_CEPRO1-EPL_GEPRO1-EPL_DPL-EPL	STS10	Todo o documento	Contribuição: Requer-se que todas as obrigações (incluindo o necessário licenciamento ambiental) e custos relacionados à construção da nova Estação de Tratamento de Água (ETA) sejam expressamente alocadas à Autoridade Portuária. Além disso, a construção da nova Estação de Tratamento de Água deve ocorrer em prazo não superior a 2 anos. Como consequência, a obrigação prevista na cláusula 7.1.2.3.iv da minuta do Contrato de Arrendamento deve ser excluída. Justificativa: A Estação de Tratamento de Água atende não apenas a futura instalação portuária do STS 10, mas também diversos outros terminais dentro do Porto Organizado de Santos. Não é razoável, portanto, que as obrigações de licenciamento ambiental e de construção da nova Estação de Tratamento de Água sejam alocadas à futura Arrendatária do STS 10, ao passo que ela também será de uso comum de outros operadores portuários. Dessa forma, considerando que se trata de uma infraestrutura comum, a Autoridade Portuária deve ser responsável pelo processo de licenciamento ambiental (sendo titular de todas as licenças para a operação da nova unidade) e construção da nova Estação de Tratamento de Água. Após o término das obras e início das operações da nova unidade, a Autoridade Portuária deve autorizar a futura Arrendatária do STS 10 a demolir a atual unidade de Estação de Tratamento de Água.	Conforme estabelecido na Seção F - Ambiental, os custos relativos a licenças e autorizações para a realização de investimentos fora da área do arrendamento estão previstos no fluxo de caixa do empreendimento. Isso porque considerou-se que os custos em questão deverão ser arcados pela arrendatária. Não é irrazoável o fato de outros operadores portuários terem acesso às estruturas implantadas por meio desses investimentos, justamente porque esses investimentos foram considerados no fluxo de caixa do empreendimento STS10, refletindo-se nos valores de arrendamento a serem pagos à administração do porto. Por outro lado, será avaliada a possibilidade de se estabelecer que os custos das licenças de manutenção não deverão ser de responsabilidade da arrendatária. Desse modo, será verificado a necessidade de complementação dos dispositivos contratuais correspondentes para deixar essas obrigações mais claras.
537	Nota Técnica No 58_2021_CEPRO1-EPL_GEPRO1-EPL_DPL-EPL	STS10	Todo o documento	Item 6.135 - Analisando o conjunto de licenças que deverão ser providenciadas pela Arrendatária para início de suas operações, a Nota Técnica faz menção à legislação municipal de Santos, a qual, nos termos da Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013, disciplina a necessidade de elaboração do chamado Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV). Ocorre que a elaboração do EIV e, sobretudo, o atendimento de suas condicionantes potenciais, referentes à mitigação dos efeitos de novos empreendimentos para a relação Porto/Cidade, pode ser consideravelmente dispendiosa, sendo capaz de alcançar a marca de dezenas de milhões de reais - cenário esse plausível ao se considerar a escala do terminal projetado para STS10. Entretanto, considerando-se que os elevados impactos financeiros decorrentes da elaboração do EIV não foram considerados na modelagem da licitação, há que se indagar qual será o tratamento concedido pelo Contrato a esta dispendiosa obrigação, particularmente quanto à sua eventual sujeição ao regime de reequilíbrio econômico-financeiro, compartilhamento de riscos com o Poder Concedente ou qualquer outra solução que equacione este relevante item para o qual a modelagem é silente?	Agradecemos a contribuição e informamos que os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo.
538	Nota Técnica No 58_2021_CEPRO1-EPL_GEPRO1-EPL_DPL-EPL	STS10	Todo o documento	Contribuição: Dado que a Nota Técnica 58/2021 da EPL faz referência a trabalhos que deverão ser executados para o remanejamento da Estação de Tratamento de Água (ETA), sem conferir maior detalhamento sobre as atividades, sugere-se que o documento seja complementado com informações detalhadas sobre as características da ETA (desenhos de plantas e seções, locação dos dutos e equipamentos), assim como o escopo dos trabalhos que deverão ser executados em relação a ela. Justificativa: Na Nota Técnica 58/2021 da EPL e na Seção C - Engenharia do EVTEA, os trabalhos na ETA são constantemente chamados de remanejamento ou de realocação. No entanto, não está claro se o remanejamento compreende uma demolição e construção de uma nova ETA ou se serão reaproveitadas quaisquer estruturas ou equipamentos. Na Tabela 13 - Custo Total Para a Implantação do Projeto, são apenas indicados os seguintes serviços: remoção de dutos, remoção e descontaminação de antigos dutos de combustíveis, novos dutos, rodovia de manutenção para os dutos e "ETA". Não são previstos quaisquer custos com obras de demolição ou novos equipamentos. Por isso, como forma de conferir maior clareza sobre os trabalhos que deverão ser executados, assim como permitir a estimativa correta de custos pelos potenciais interessados e permitir a preparação adequada da proposta, é essencial que mais informações sobre a ETA existente sejam disponibilizadas, assim como o escopo detalhado dos trabalhos a serem executados na realocação.	Agradecemos a contribuição e informamos que material mais detalhado será disponibilizado na fase pós audiência pública no sítio eletrônico da ANTAQ. Vale a pena também ressaltar que cada interessado tem direito a duas visitas, onde informações adicionais podem ser obtidas junto à Autoridade Portuária.
539	Nota Técnica No 58_2021_CEPRO1-EPL_GEPRO1-EPL_DPL-EPL	STS10	Todo o documento	Contribuição: Recomenda-se a realização de cotação atualizada do valor dos equipamentos a serem instalados no Terminal STS 10 e consequente atualização desses valores no CAPEX e modelo financeiro. Justificativa: Ao avaliar a Tabela 14 da Nota Técnica nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL e texto explicativo identifica-se que os parâmetros que embasaram a definição do valor dos equipamentos portuários foi uma pesquisa de valores mercado realizada para estudo pretérito (SUA 05) de junho de 2018 e que os valores foram atualizados com a cotação média de moeda estrangeira do mês de setembro de 2021. Entretanto, a pandemia do coronavírus e alterações na dinâmica internacional causaram aumento significativo dos insumos e consequentemente do valor dos equipamentos que não foram adequadamente considerados na definição do preço desses equipamentos para o presente Edital. Notícias recentes do setor trazem valores atualizados do custo de portêineres instalados em outros portos como: - USD 13,8 milhões por STS instalado no Porto da Flórida (EUA) em 2020 ( <a href="https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/port-everglades-receives-worlds-largest-low-profile-sts-cranes">https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/port-everglades-receives-worlds-largest-low-profile-sts-cranes</a> ) - USD 14,8 milhões por STS instalado no Porto de Ashdod (Israel) em 2021 ( <a href="https://www.offshore-energy.biz/port-of-ashdod-orders-sts-cranes/">https://www.offshore-energy.biz/port-of-ashdod-orders-sts-cranes/</a> ) - USD 12,2 milhões por STS instalado no Porto de Houston em 2021 ( <a href="https://www.worldcargonews.com/news-in-print/single-bid-for-houston-sts-tender-67585">https://www.worldcargonews.com/news-in-print/single-bid-for-houston-sts-tender-67585</a> ) Dessa forma, identifica-se que mesmo que a cotação de moedas estrangeiras esteja mais favorável em abril de 2022, o valor dos portêineres considerados no Edital está subdimensionado em mais de 35% e recomenda-se a realização de cotação atualizada do valor dos equipamentos a serem instalados no Terminal STS 10 e consequente atualização desses valores no CAPEX e modelo financeiro.	Agradecemos e informamos que serão realizadas novas pesquisas de mercado para a revisão do estudo.