

Área	Documento	Item	Contribuição
ITG02	Minuta de Edital	11.1.3.A desclassificação de qualquer consorciado acarretará a automática desclassificação do Consórcio;	Não deve haver desclassificação isolada de consorciados, devendo ser analisada a qualificação técnica das empresas integrantes do consórcio em conjunto e não separadamente. Sugere-se a supressão do referido item do edital.
ITG02	Minuta de Edital	Seção III - Volume 3 - Da Habilitação	No mesmo sentido de outros editais da ANTAQ e em respeito ao posicionamento firmado pelo Eg. TCU no Acórdão nº 1.750/2021, em que há consideração do Ministro Relator, Raimundo Carreiro, no sentido de que: "reforço que considero acertada a diretriz de que os terminais sejam operados por grupos empresariais diferentes", é necessário que seja adotada cláusula que garanta a livre concorrência e a paridade, evitando que haja controle de mercado por empresas que já atuam nos Portos contíguos ao ITG02. Ainda, de acordo com a Seção B - Estudo de mercado, é possível depreender que o principal objetivo do ITG02 será o de permitir maior escoação de minério, por meio da exportação, devendo ser previsto, portanto, mecanismo que beneficie o acesso ao Porto ITG02 pelos pequenos e médios produtores minerários. Sugere-se a adoção da seguinte cláusula: "os grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida." (fonte: contrato STS 08 e STS 08 A)
ITG02	Minuta de Contrato	5.3A Arrendatária será responsável por todos os investimentos, benfeitorias adicionais e serviços não especificados, mas que venham a ser necessários para alcançar os Parâmetros do Arrendamento. Os projetos e construções deverão observar os Parâmetros Técnicos.	O item 5.3 do Contrato prevê que A Arrendatária será responsável por todos os investimentos, benfeitorias adicionais e serviços não especificados, mas que venham a ser necessários para alcançar os Parâmetros do Arrendamento. Os projetos e construções deverão observar os Parâmetros Técnicos . A previsão é excessivamente ampla e genérica, imputando à futura arrendatária a responsabilidade por uma dimensão desconhecida de investimentos, impossíveis de precificação na proposta. Isto tende a reduzir a atratividade do certame, considerando o risco de imposição de investimentos adicionais, sem previsão contratual, bem como a reduzir a vantajosidade das propostas, considerando a necessidade de provisionamento do risco. Nessa situação, é imprescindível que o contrato preveja expressamente que será assegurado à contratada o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro na hipótese de serem necessários investimentos adicionais. Caso contrário, a incerteza decorrente da indefinição quanto aos investimentos certamente será precificada pelos potenciais interessados, gerando propostas menos vantajosas para a Administração. Desse modo, sugere-se a reformulação do item 5.3, a fim de que se preveja expressamente o direito ao reequilíbrio: 5.3 A Arrendatária será responsável pela execução de todos os investimentos, benfeitorias adicionais e serviços não especificados, mas que venham a ser necessários para alcançar os Parâmetros do Arrendamento, desde que especificamente vinculados ao objeto do contrato, assegurando-se à Arrendatária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. Os projetos e construções deverão observar os Parâmetros Técnicos.
ITG02	Minuta de Contrato	7.1.2.1Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual de granel sólido mineral, indicados no quadro abaixo:	A capacidade de escoamento da carga movimentada no terminal é essencial para a própria viabilidade do projeto e para a plena operação do arrendamento. No caso, o desenho do arrendamento levou em consideração o transporte ferroviário como o principal modal para a movimentação da carga. Mais especificamente, a totalidade da carga do terminal será recebida pelo modal ferroviário conforme descrito na Seção C - Engenharia do EVTEA. Tal dependência direta da solução ferroviária em terminais dessa natureza também foi constatada pelo Poder Concedente no âmbito do Leilão nº 02/2022, para arrendamento do SUA07, no Porto de Suape, no âmbito do qual houve diversas discussões em relação à necessidade de se garantir os acessos ferroviários para viabilização do novo terminal de granéis minerais a ser implantado na Ilha de Cocaia. No caso de ITG02, a Seção B - Estudos de Mercado ainda mencionou que atualmente o minério de ferro representa 73% de sua capacidade instalada e que o contrato de concessão traz mecanismos que disparam investimentos adicionais caso a saturação exceda 90% - o que, evidentemente, pode envolver atrasos. Portanto, se a carga não puder ser transportada pelas linhas férreas que atendem o Porto de Itaguaí, será inviável que a arrendatária cumpra suas obrigações contratuais (inclusive no que se refere à movimentação mínima contratual prevista) e realize investimentos. Caso a arrendatária não tenha nenhuma garantia no que diz respeito à reserva da capacidade de transporte, existe o risco de a licitação restar deserta (já que nenhuma empresa assumiria o risco de realizar investimentos para a construção de um terminal sem ter garantias quanto à possibilidade de escoamento da carga) ou, ainda, de a futura arrendatária assumir a área em condições diversas daquelas originalmente previstas (o que poderia ensejar litígios e discussões envolvendo o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro). Caso esse assunto não seja endereçado desde logo, as soluções de funding para o empreendimento restarão limitadas, aumentando-se de forma significativa o risco do projeto aos potenciais investidores e reduzindo, conseqüentemente, a atratividade do negócio. Assim, sugere-se que o MMC seja revisto caso a capacidade de carga não seja integral e suficientemente disponibilizada pelas ferrovias adjacentes ao terminal, mediante a inclusão do item ii , na subcláusula 7.1.2.1, nos seguintes termos: ii. A Movimentação Mínima Exigida será suspensa pela ANTAQ na hipótese de não disponibilização ou disponibilização insuficiente, pelos operadores ferroviários das malhas adjacentes ao terminal, da capacidade de transporte necessária ao escoamento das cargas movimentadas . Quando menos, sugere-se que a previsão de suspensão acima sugerida seja alterada por redução proporcional da MME, nos seguintes termos: ii. A Movimentação Mínima Exigida será reduzida pela ANTAQ na hipótese de não disponibilização ou disponibilização insuficiente, pelos operadores ferroviários das malhas adjacentes ao terminal, da capacidade de transporte necessária ao escoamento das cargas movimentadas .

ITG02	Minuta de Contrato	7.1.2.1Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual de granel sólido mineral, indicados no quadro abaixo:	A cláusula 5.2 da minuta do contrato estabelece o prazo de quatro anos contados da data de assunção (cláusula 1.1.1, xvii) para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento . O atendimento da movimentação mínima exigida (MME) de 5.577.436 toneladas, por sua vez, está previsto já para o 5º ano do contrato, conforme cláusula 7.1.2.1. Isto é, o contrato prevê uma carência de 4 (quatro) anos para o atingimento dos índices de movimentação mínima estabelecidos, na medida em que zera tal exigência nos primeiros anos da concessão. Tendo em vista os significativos investimentos a serem realizados pela futura arrendatária, bem como a possibilidade de surgirem intercorrências que ocasionem o atraso dos investimentos, acredita-se que o intervalo de 1 (um) ano entre a disponibilização da área e o início do atendimento à movimentação mínima exigida no contrato é excessivamente curto. Nesse cenário, sugere-se um prazo de carência de 5 (cinco) anos - prazo este mais compatível à realidade concreta do que o prazo de 4 (quatro) anos inicialmente proposto pela minuta do contrato. No âmbito do Leilão nº 02/2022, para arrendamento do SUA07, no Porto de Suape, tal intervalo foi de 2 (dois) anos, o que se entende mais razoável. Logo, sugere-se que o quadro constante do item 7.1.2.1 seja alterado para zerar as exigências atinentes à Movimentação Mínima Exigida nos 5 (cinco) primeiros anos do arrendamento.
ITG02	Minuta de Edital	MINUTA DE EDITAL	A presente contribuição é instruída por estudo que será encaminhado por e-mail na data de hoje, e que possui projeções de mercado, tabelas e outras informações relevantes. A livre concorrência é um dos princípios da ordem econômica (art. 170, IV, e art. 173, § 4º, da Constituição). A Lei 12.529/2011 regulamenta as previsões constitucionais, estabelecendo regime de proteção à concorrência e prevenção ao abuso de poder econômico. No setor portuário, a Lei 10.233/2001 prevê em seu art. 28 que os contratos devem ser celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência . A Lei 12.815/2013 estabelece no art. 3º, V, o estímulo à concorrência como diretriz da exploração dos portos organizados e instalações portuárias. A Lei 8.987/1995, prevê em seu art. 29, XI, o dever do Poder Concedente de incentivar a competitividade . O incremento da competitividade é um dos princípios basilares das licitações públicas. (Lei 14.133, art. 5º). Seguindo o modelo já adotado em outros arrendamentos portuários, tais como os Leilões 02/2019, 01/2020, 02/2020, 01/2020-APPA, 03/2020, 04/2020, 05/2020, 06/2020, 07/2020, 08/2020, e 09/2020, e referendado pelo TCU (ver, por exemplo, Acórdãos 2279/2020-Plenário, 458/2021-Plenário, 2636/2021-Plenário, 2116/2020-Plenário, 2020/2020-Plenário, 3263/2020-Plenário), sugere-se a inclusão de regra que delimite a participação de empresas detentoras de mercado relevante. Outros setores também adotam esse tipo de regra, como no Edital do Leilão 01/2013 da ANAC, chancelado pelo TCU no âmbito do TC 007.578/2013-0. No caso concreto, o terminal a ser leiloadado (ITG02) é de extrema relevância para o país. Como demonstrado no estudo que instrui a presente contribuição, há alta concentração no mercado relevante que o terminal integra. Ademais, os terminais que movimentam minério de ferro são, frequentemente, verticalizados. Essa peculiaridade determina que a questão concorrencial seja analisada para além das operações portuárias, considerando também o mercado produtor de minério de ferro. Esta análise demonstra que há uma concentração de mercado em poucas empresas, e que as empresas em questão possuem alta capacidade ociosa em seus terminais portuários, enquanto existem mineradoras que não têm possibilidade de exportar sua produção. Há, portanto, uma grande concentração no mercado produtor de minério de ferro, atrelada a uma concentração significativa nos terminais portuários. A Lei 12.529/2011 prevê em seu art. 36, § 2º, que é presumida a posição dominante sempre que uma empresa controlar 20% (vinte por cento) ou mais do mercado relevante . Como demonstra o estudo que instrui esta contribuição, algumas empresas possuem participação relevante de mercado. Questões específicas da dinâmica do mercado de produção de minério de ferro também devem ser consideradas, conforme demonstrado no estudo. Assim, é de interesse público que o arrendamento seja operado com eficiência e segurança e que os serviços sejam prestados de forma competitiva. Nessa esteira, cabe estabelecer regras que evitem a concentração de mercado, de modo a permitir a ampliação do número de players do setor portuário. Não faria sentido admitir a participação de empresas que já dispõem de arrendamentos portuários e (ou) já têm as suas necessidades de exportação plenamente atendidas por outros mecanismos (como, por exemplo, a celebração de contratos de longo prazo com outros terminais). Caso contrário, estar-se-ia admitindo a indevida concentração concorrencial. Em vista do exposto, sugere-se que seja prevista regra no edital da licitação com o seguinte teor: 22.14. Empresas ou grupos econômicos que já detenham participação relevante no mercado de minério de ferro no âmbito do Complexo Portuário de Itaguaí só poderão ser declaradas vencedoras na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida. 22.14.1. A regra prevista no item 22.14 se estende às sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, e sujeitas ao mesmo controle comum. Quando menos, deve-se apontar o percentual de 20% previsto na legislação: 22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 20% (vinte por cento) no mercado de minério de ferro na área de influência do Porto de Itaguaí só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida. 22.14.1. A regra prevista no item 22.14 se estende às sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, e sujeitas ao mesmo controle comum.
ITG02	Minuta de Edital	MINUTA DE EDITAL	CONTRIBUIÇÕES [PARTE 01] Atualmente, o Edital proposto não traz restrições a participação de terminais já instalados e/ou limitações ao número de consorciados que eventualmente venham a apresentar proposta no certame. Nesse quadro, concorda-se com as Autoridades responsáveis pelo projeto, no sentido de que o modelo mais adequado é (i.) não limitar o número de consorciados e (ii.) não restringir a participação de terminais já instalados. Engessar o modelo de arrendamento com restrições de participação é um remédio regulatório limitante que traz riscos/distorções muito superiores aos supostos riscos que procura evitar. Inicialmente, cabe destacar que restrições à licitação são exceções aplicadas em casos concretos e não podem ser reproduzidas de forma irrefletida em outros arrendamentos, sem levar em conta as especificidades do certame. No caso, há competição e rivalidade (i.) intra e interportos, com terminais com capacidade ociosa no Complexo Portuário de Itaguaí (a exemplo, CPBS, Tecar e Porto Sudeste) e em complexos próximos (a exemplo, Terminal de Tubarão e Terminal Ponta da Madeira); (ii.) entre terminais do Complexo pela disponibilidade de capacidade para terceiros, que podem optar pelos diversos terminais na região, incluindo a opção de participar de oferta pública; e (iii.) pela compra de carga de produtores de menor porte, que podem vender a produção para outros agentes após a extração. Em um cenário com ampla competição, o remédio regulatório de limitar participação de terminais ou consorciados pode trazer prejuízos à competitividade da licitação, sem a devida justificativa.

ITG02	Minuta de Edital	MINUTA DE EDITAL	CONTRIBUIÇÕES [PARTE 02] Em termos de qualificação econômico-financeira, entende-se ser adequado para o caso exigir das licitantes, de forma não cumulativa, a existência de capital social mínimo, patrimônio líquido mínimo ou garantias que assegurem o adimplemento do contrato, conforme jurisprudência do E. TCU (vide Acórdão 853/2015-PL). O Edital e o Contrato vinculam a arrendatária a comprovar a subscrição de capital social inicial mínimo no valor de R\$ 546.224.937,30 (quinhentos e quarenta e seis milhões, duzentos e vinte e quatro mil, novecentos e trinta e sete reais e trinta centavos), sendo, pelo menos, 50% (cinquenta por cento) desse capital social em moeda corrente nacional. A licitação do Terminal, entretanto, demonstra um investimento de, no mínimo, R\$ 2.136.434.593,58 (dois bilhões, cento e trinta e seis milhões, quatrocentos e trinta e quatro mil, quinhentos e noventa e três reais e cinquenta e oito centavos). Todavia, a estimativa corrigida de investimentos obrigatórios com valores atualizados, por si só, ultrapassa o valor de R\$ 4,9 bilhões. Com correções de projeto, a estimativa corrigida de investimentos obrigatórios, com ajustes de quantitativos e custos unitários, ultrapassa o valor de R\$ 5,9 bilhões. Todos os demais valores de custeio não são considerados nesse montante. A exemplo, deve ser considerado também que a arrendatária será responsável pelo pagamento de R\$ 987.222,60 (novecentos e oitenta e sete mil, duzentos e vinte e dois reais e sessenta centavos) por mês, dentre outras despesas. Com isso, tem-se que o capital social mínimo de R\$ 546.224.937,30 (quinhentos e quarenta e seis milhões, duzentos e vinte e quatro mil, novecentos e trinta e sete reais e trinta centavos) não parece ser suficiente para assegurar o cumprimento da qualificação econômico-financeira. Com vistas a garantir fiel execução do contrato e operações, entende-se que o valor pode ser revisto para exigir capital social mínimo de 10% do valor total estimado da contratação, como indica o TCU (vide Acórdão 8140/2012-2C e Acórdão 1101/2020-PL), considerando os valores corrigidos de CAPEX e OPEX.
ITG02	Minuta de Edital	11.1.2.Cada consorciado deverá atender, individualmente, às exigências previstas no Edital relativas às declarações preliminares e aos Documentos de Habilitação;	Não se justifica que seja exigido o atendimento aos requisitos de habilitação isoladamente por cada uma das empresas integrantes do consórcio. Tal determinação editalícia é contrária à Lei nº 14.133/21, que rege expressamente o futuro edital de ITG02 e assim prevê: "Art. 15. Salvo vedação devidamente justificada no processo licitatório, pessoa jurídica poderá participar de licitação em consórcio, observadas as seguintes normas: (...) III - admissão, para efeito de habilitação técnica, do somatório dos quantitativos de cada consorciado e, para efeito de habilitação econômico-financeira, do somatório dos valores de cada consorciado;" Desse modo, sugere-se: 11.1.2. Cada consorciado deverá atender, individualmente, às exigências previstas no Edital relativas às declarações preliminares e aos Documentos de Habilitação, sendo que para habilitação técnica e econômica financeira, admite-se o somatório dos quantitativos e dos valores de cada consorciado.
ITG02	Minuta de Edital	16.1.A Garantia de Proposta deverá ser aportada no valor mínimo de R\$ 146.622.011,97 (cento e quarenta e seis milhões, seiscentos e vinte e dois mil, onze reais e noventa e sete centavos).	Não há razão legal para que o edital preveja valor mínimo de garantia de proposta. Seria mais coerente, com base no art. 58, § 1º, da Lei nº 14.133/21, que fosse previsto valor fixo, respeitando o limite de 1% do valor mínimo de outorga. "Art. 58. Poderá ser exigida, no momento da apresentação da proposta, a comprovação do recolhimento de quantia a título de garantia de proposta, como requisito de pré-habilitação. § 1º A garantia de proposta não poderá ser superior a 1% (um por cento) do valor estimado para a contratação." Desse modo, sugere-se: 16.1. A Garantia de Proposta deverá ser aportada no valor de R\$ 146.622.011,97 (cento e quarenta e seis milhões, seiscentos e vinte e dois mil, onze reais e noventa e sete centavos). OBS: Essa sugestão, caso acatada, também deve implicar na alteração do Modelo 4 - Volume 1, do Apêndice 1, do edital.
ITG02	Minuta de Edital	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 d	Não há previsão legal de execução da garantia de proposta em caso de inabilitação, trata-se de previsão do edital que extrapola a regulamentação legal a respeito da matéria. Deve-se considerar que a inabilitação pode se dar por motivos alheios à vontade dos licitantes, sem que haja necessariamente um equívoco ou má-fé daquele que participou do leilão e não foi habilitado. A Lei indica que a execução da garantia se dará nos casos de não apresentação da documentação exigida e não para os casos de inabilitação de forma geral: Art. 58. Poderá ser exigida, no momento da apresentação da proposta, a comprovação do recolhimento de quantia a título de garantia de proposta, como requisito de pré-habilitação. § 1º A garantia de proposta não poderá ser superior a 1% (um por cento) do valor estimado para a contratação. § 2º A garantia de proposta será devolvida aos licitantes no prazo de 10 (dez) dias úteis, contado da assinatura do contrato ou da data em que for declarada fracassada a licitação. § 3º Implicará execução do valor integral da garantia de proposta a recusa em assinar o contrato ou a não apresentação dos documentos para a contratação. § 4º A garantia de proposta poderá ser prestada nas modalidades de que trata o § 1º do art. 96 desta Lei. Desse modo, sugere-se: 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 do débito, desde que a inabilitação decorra da não apresentação dos documentos exigidos pelo presente edital.
ITG02	Minuta de Edital	27.2.5.Comprovação da subscrição de capital social inicial mínimo no valor de R\$ 546.224.937,30 (quinhentos e quarenta e seis milhões, duzentos e vinte e quatro mil, novecentos e trinta e sete reais e trinta centavos bem como da integralização de, pelo me	Há contradição e omissão no edital ao não indicar o capital social mínimo exigido na subseção II, do Capítulo IV, que trata especificamente da habilitação econômica-financeira das licitantes. Essa determinação deve constar de forma expressa do rol de exigências para habilitação econômica-financeira e não apenas das obrigações prévias à celebração do Contrato. Sugere-se, em garantia à transparência e à clareza que deve ser dada ao edital, que a exigência quanto ao capital social mínimo conste expressamente como requisito para habilitação econômica-financeira, devendo ser inserida na subseção II, do Capítulo IV.

ITG02	Minuta de Edital	27.2.5.Comprovação da subscrição de capital social inicial mínimo no valor de R\$ 546.224.937,30 (quinhentos e quarenta e seis milhões, duzentos e vinte e quatro mil, novecentos e trinta e sete reais e trinta centavos bem como da integralização de, pelo me	Os documentos que instruem o presente edital, dentre eles estudos de natureza instrutória, operacional, financeira, ambiental, de engenharia e de mercado, não tratam a respeito de capital social mínimo a ser exigido das licitantes. Tal tema foi tratado apenas no Ato Justificatório, que assim dispõe: "a obrigatoriedade de que o capital social seja de, no mínimo, 20% do Capex ou o equivalente a 12 meses de aluguel." Há desproporção na referida conclusão, bem como, na exigência de que o capital social mínimo seja de R\$ 546.224.937,30. Tal valor acabará por funcionar indevidamente como barreira de mercado, impedindo que empresas iniciantes, com alto potencial de investimento, tenham condições de concorrer com empresas que já atuam no setor portuário. A referida exigência ofende, portanto, princípios e regras que regem as contratações públicas, isso porque, as contratações públicas devem observar a ampla concorrência e o livre acesso ao mercado, sendo que o art. 69, da Lei nº 14.133/21, define como exigências para habilitação econômica e financeira, apenas e tão somente, a apresentação de balanço patrimonial dos 2 (dois) últimos exercícios e certidão negativa de falência. O § 4º, do art. 69, limita, por sua vez, a exigência de capital social mínimo à 10% do valor máximo da contratação, de modo que o valor definido no item 27.2.5 contraria a referida previsão legal, que rege o próprio edital convocatório. Destaca-se, ainda, que o critério do presente leilão será o de maior valor da outorga, de modo que a exigência quanto ao capital social mínimo, para ser objetiva e se constituir como regra idêntica para todos os licitantes, deveria recair sobre o valor referente ao valor mínimo da outorga (inicial), que dará ensejo às propostas em envelope e, posteriormente, à etapa de viva-voz. Sugere-se que o capital social mínimo exigido não ultrapasse 10% do valor máximo da contratação, com necessária consideração quanto à adoção de uma regra paritária a todos os licitantes, de modo que o ideal, considerando o critério de maior valor de outorga, seria que o limite de 10% recaísse sobre o valor mínimo da outorga, que é o mesmo para todos os licitantes e pode ser objetivamente identificado no edital de licitação
ITG02	Minuta de Edital	27.2.5.Comprovação da subscrição de capital social inicial mínimo no valor de R\$ 546.224.937,30 (quinhentos e quarenta e seis milhões, duzentos e vinte e quatro mil, novecentos e trinta e sete reais e trinta centavos bem como da integralização de, pelo me	O Edital não estabelece qualquer requisito que confirme a habilitação econômico-financeira das licitantes e assegure que a empresa vencedora do leilão terá condições efetivas de cumprir o contrato após a data de assunção. Apesar de conter exigência de que a sociedade de propósito específico a ser formada pela licitante após sagrar-se vencedora no leilão precisará comprovar a integralização de capital social mínimo de R\$ 546.224.937,30 (quinhentos e quarenta e seis milhões, duzentos e vinte e quatro mil, novecentos e trinta e sete reais e trinta centavos), isso não garante que a empresa vencedora terá condições econômico-financeiras para garantir a plena adimplência do contrato. Nas palavras de Marçal Justen Filho: O valor do capital social, por mais elevado que o seja, é insuficiente para revelar a boa situação econômica de uma sociedade. O capital social pode ser elevadíssimo e a sociedade encontrar-se insolvente. Basta que a atividade empresarial tenha sido infrutífera e as perdas tenham superado as receitas. Por isso, o valor do capital social não fornece qualquer dado seguro acerca da situação econômica da sociedade. Não é índice objetivo de qualificação econômico-financeira. (Comentários à lei de licitações e contratações administrativas. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021, p. 900). Na prática, a insuficiência de tal previsão para assegurar o sucesso do projeto é demonstrada ainda pelo fato de o capital social mínimo exigido ser consideravelmente inferior ao total de investimentos previsto (aproximadamente R\$ 2.128.498). Assim, uma solução para garantir que os licitantes cumprirão integralmente o contrato seria exigir que o grupo econômico ao qual os licitantes se vinculam demonstre possuir patrimônio líquido mínimo equivalente a até 2% (dois por cento) do valor do contrato, de R\$ 14.662.201,91 (quatorze bilhões, seiscentos e sessenta e dois milhões, duzentos e um mil reais e noventa e um centavos) (sobre o assunto, conferir JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à lei de licitações e contratações administrativas. São Paulo: Thomson Reuters, 2021, p. 900). O parâmetro de 2% (dois por cento) sugerido é adequado, uma vez que, de um lado, observa o limite de 10% previsto na Lei nº 14.133/2021, art. 69, §4º: A Administração, nas compras para entrega futura e na execução de obras e serviços, poderá estabelecer no edital a exigência de capital mínimo ou de patrimônio líquido mínimo equivalente a até 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação e, de outro lado, é suficiente diante do valor do contrato. Diante disso, sugere-se a inclusão de requisito nesse sentido, podendo conter a seguinte redação: Comprovação, pelo grupo econômico ao qual o licitante se vincula, de patrimônio líquido mínimo de 2% (dois por cento) do valor do contrato, de R\$ 14.662.201,91 (quatorze bilhões, seiscentos e sessenta e dois milhões, duzentos e um mil reais e noventa e um centavos) .
ITG02	Minuta de Edital	27.2.7.Certidão hábil a comprovar a adimplência perante a Autoridade Portuária e à ANTAQ, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas ou possuam controlador comum com a Adjudicatária.	A certidão exigida pelo item 27.2.8 da minuta do edital (relativa à comprovação de adimplência) acaba por transferir para a empresa interessada no arrendamento a responsabilidade por dívidas de outra pessoa jurídica, em face das quais ela possivelmente não tem ingerência. A título de exemplo: uma determinada empresa evidentemente não teria condições de exigir do seu controlador (ou de outra empresa sujeita ao mesmo controlador) a quitação de um determinado débito. Portanto, sugere-se que o referido item do edital seja readequado, a fim de exigir a comprovação de adimplência apenas e tão somente da futura arrendatária, sem que se estabeleça tal exigência frente à outras pessoas jurídicas (como empresas controladoras ou coligadas). Pede-se para que seja considerada a seguinte sugestão de redação: 27.2.8. Certidão hábil a comprovar a adimplência da Adjudicatária perante à Autoridade Portuária e à ANTAQ, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam por ela Controladas .
ITG02	Minuta de Contrato	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	A minuta de contrato estabelece que as condições e regras de acesso ao Berço são definidas pela Administração do Porto (Cláusula 2.2). Por outro lado, na Seção C - Engenharia registra-se que o novo pier a ser construído pelo futuro arrendatário será de uso exclusivo do futuro arrendatário ITG02 e fará parte da área de arrendamento, sendo considerado para cálculos de capacidade 100% do tempo alocado para atender o terminal ITG02 (p. 4). Diante disso, entende-se que cabe uma inclusão na minuta do contrato que indique expressamente que o berço a ser construído para o ITG02 será de uso exclusivo do terminal em questão. Trata-se de pressuposto essencial para a própria viabilidade do projeto e para o atendimento dos índices de movimentação e parâmetros de atendimento estabelecidos pelo contrato. Nesse sentido, verifica-se que constou do contrato do Leilão nº 06/2021-ANTAQ, que tinha por objeto arrendamento da área denominada STS08-A no Porto de Santos, previsão expressa indicando a exclusividade do berço a ser construído naquele projeto: 7.2. iii. A partir do 6º (sexto) ano de contrato, os Berços AL 05 e AL 06 passam a integrar a área do arrendamento, conferindo à Arrendatária seu uso exclusivo . A inclusão de previsão expressa acerca do uso exclusivo do berço na própria minuta do contrato conferiria maior segurança à Arrendatária - o que, em última análise, impacta na atratividade do projeto e contribui para o incremento do número de potenciais interessados. Portanto, recomenda-se a inclusão de cláusula contratual que indique o seguinte: O novo berço é de uso exclusivo do Arrendatário e integra a área de arrendamento , seguindo a lógica da Seção C - Engenharia.

ITG02	Minuta de Contrato	5.2A Arrendatária terá o prazo máximo de Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	A cláusula 5.2 da minuta do contrato estabelece o prazo de 4 anos contado a partir da data de assunção (cláusula 1.1.1, xvii) para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento . A partir disso, o contrato exige o atendimento da movimentação mínima exigida (MME) de 5.577.436 toneladas já no 5º ano do contrato, conforme cláusula 7.1.2.1. No entanto, considera-se tal prazo insuficiente para que os investimentos sejam concluídos e a empresa vencedora consiga atender a movimentação mínima exigida prevista para o 5º ano do contrato. Isso porque, além de a área que será licitada constituir verdadeiro projeto greenfield, o que evidentemente já exige um tempo maior para a conclusão dos investimentos, é possível que intercorrências de diversas naturezas impactem o cronograma de execução dos investimentos, impossibilitando o atendimento da MME no 5º ano do contrato. Portanto, reputa-se mais razoável e adequado que o prazo de 4 anos para início das operações seja contado a partir da obtenção da licença de implantação, não da data de assunção, conforme está previsto atualmente. Diante disso, sugere-se a readequação da cláusula 5.2 do contrato para que ele passe a conter a seguinte redação: A Arrendatária terá o prazo máximo de 4 (quatro) Anos, a contar da obtenção da Licença de Implantação, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos .
ITG02	Minuta de Contrato	7.1.2.1Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual de granel sólido mineral, indicados no quadro abaixo:	A cláusula 7.1.2.1 da minuta do contrato estabelece o atendimento da movimentação mínima exigida (MME) a partir do 5º ano do contrato. A cláusula 9.2.3.1 do contrato prevê que caso a Movimentação Efetivamente Contabilizada seja inferior à Movimentação Mínima Exigida, a arrendatária deverá pagar à Administração do Porto o Valor do Arrendamento Variável, tomando por base o valor em Reais por tonelada indicada no item ii da Subcláusula 9.2.1, multiplicado pela diferença entre a Movimentação Mínima Exigida constante na Subcláusula 7.1.2.1 e a Movimentação Efetivamente Contabilizada no período . Essa é única consequência prevista no contrato para o não atendimento dos índices de MME contratualmente estabelecidos. Contudo, para evitar a manutenção de uma área ociosa no Porto de Itaguaí por, no mínimo, 25 (vinte e cinco) anos e, conseqüentemente, se garantir o sucesso do projeto, é necessária a previsão de consequências mais graves e específicas para o não atendimento dos índices de MME. Portanto, recomenda-se a imposição de sanções específicas para essa hipótese, como a rescisão do contrato por culpa da arrendatária e a aplicação de advertências, multas e outras penalidades cabíveis.
ITG02	Minuta de Contrato	7.1.2.1Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual de granel sólido mineral, indicados no quadro abaixo:	TEMA: Movimentação Mínima Exigida DOCUMENTOS: Minuta do Contrato - 7.1.2.1 JUSTIFICATIVA: Considera-se para cálculo da Movimentação Mínima Exigida (MME), o percentual de 91,4% da demanda micro estimada. Este percentual é bastante elevado, quando comparado com os últimos estudos de arrendamento da própria ANTAQ: STS10 (terminal especialidade em contêineres): 82%; STS52 (terminal especialidade em fertilizantes): 64%; SUA07 (terminal para granéis minerais diversos): 58%; STS10 (terminal para granéis sólidos vegetais diversos): 58%; Tersab (terminal especializado em sal): 32%; ATU12 (terminal para granéis minerais diversos): 50%. Nenhum terminal foi arrendado recentemente com percentual de MME tão elevado. PROPOSIÇÃO: Revisão do MME com percentual sobre a demanda micro estimada de acordo com últimos projetos arrendados.
ITG02	Minuta de Contrato	13.1Com 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:	A capacidade de escoamento da carga movimentada no terminal é essencial para a própria viabilidade do projeto e para a plena operação do arrendamento. No caso, o desenho do arrendamento levou em consideração o transporte ferroviário como o principal modal para a movimentação da carga. A totalidade da carga do terminal será recebida pelo modal ferroviário conforme descrito na Seção C - Engenharia do EVTEA. Portanto, se a carga não puder ser transportada pelas linhas férreas que atendem o Porto de Itaguaí, será inviável que a arrendatária cumpra suas obrigações contratuais (inclusive no que se refere à movimentação mínima contratual prevista) e realize investimentos. Tal dependência direta da solução ferroviária em terminais dessa natureza também foi constatada pelo Poder Concedente no âmbito do Leilão nº 02/2022, para arrendamento do SUA07, no Porto de Suape, no âmbito do qual houve diversas discussões em relação à necessidade de se garantir os acessos ferroviários para viabilização do novo terminal de granéis minerais a ser implantado na Ilha de Cocaia. No caso de ITG02, a Seção B - Estudos de Mercado ainda mencionou que atualmente o minério de ferro representa 73% de sua capacidade instalada e que o contrato de concessão traz mecanismos que disparam investimentos adicionais caso a saturação exceda 90% - o que, evidentemente, pode envolver atrasos. Caso a arrendatária não tenha nenhuma garantia no que diz respeito à reserva da capacidade de transporte, existe o risco de a licitação restar deserta (já que nenhuma empresa assumiria o risco de realizar investimentos de mais de R\$2,7 bilhões para a construção de um terminal sem ter garantias quanto à possibilidade de escoamento da carga) ou, ainda, de a futura arrendatária assumir a área em condições diversas daquelas originalmente previstas (o que poderia ensejar litígios e discussões envolvendo o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro). Sugere-se, assim, que o contrato estabeleça expressamente que a efetiva garantia da capacidade de transporte constitui condição suspensiva de todas as obrigações contratuais, de modo que toda e qualquer obrigação da arrendatária ficará suspensa em caso de não disponibilização da capacidade de carga por ela requerida. Observe-se que a sugestão ora encaminhada representa a prática de diversos setores. Diversos contratos de concessão possuem regras estabelecendo que a ausência de prestação de serviço por outro prestador pode ensejar no mínimo o reequilíbrio contratual quando esse serviço é essencial ao próprio desempenho do concessionário. Veja-se, por exemplo, a previsão de contrato de interdependência no contrato de concessão de saneamento do Rio de Janeiro. O item 9.2.1 do Anexo VI estabelece o seguinte: A interrupção de fornecimento de água por parte da CEDAE à CONCESSIONÁRIA, em decorrência de evento não caracterizado como de força maior ou caso fortuito, que impacte a prestação dos serviços sob responsabilidade da CONCESSIONÁRIA ou o inadimplemento das obrigações de fornecimento mínimo pela CEDAE previstas na cláusula 8.1.1., desde que haja demanda operacional por parte da CONCESSIONÁRIA, ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, com desconto no valor da fatura mensal emitida pela CEDAE de água potável fornecida, conforme cláusula 6.10, a ser calculado por meio da seguinte fórmula: (...). No caso da presente audiência pública, a questão que se coloca é exatamente a mesma. As atividades desempenhadas pela arrendatária do terminal poderão ser total ou parcialmente afetadas pela não prestação (ou prestação defeituosa) dos serviços pelo titular da linha férrea que atende o terminal. Caso esse assunto não seja endereçado desde logo, as soluções de funding para o empreendimento restarão limitadas, aumentando-se de forma significativa o risco do projeto aos potenciais investidores e reduzindo, conseqüentemente, a atratividade do negócio. Assim, é importante que o contrato de arrendamento já enderece desde logo esse problema, de modo a se definir previamente como lidar com ele (caso ocorra).

ITG02	Minuta de Contrato	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:	A legislação prevê a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato na hipótese de eventos supervenientes e imprevisíveis virem a impactar nas condições originalmente acordadas entre as partes por ocasião da realização do certame (nos termos do art. 65, inc. II, alínea "d", da Lei 8.666/93). Trata-se de uma decorrência do próprio texto constitucional (CF/88, art. 37, XXI). Portanto, a transferência integral dos riscos para o particular não se coaduna com o panorama normativo aplicável. Sugere-se que o item 13.1. do contrato seja readequado considerando tal circunstância, para o fim de ressaltar expressamente que "a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao arrendamento, ressalvadas as hipóteses de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual .
ITG02	Minuta de Edital	11.2.Não há limite de participantes para a constituição de Consórcio.	A execução do objeto do contrato exigirá um aporte substancial de capital por parte da futura Arrendatária, demandando também a constituição de SPE com valor expressivo de capital social mínimo integralizado. A possibilidade de que as empresas se reúnam em consórcio para a participação em licitações objetiva aumentar a competitividade do certame, permitindo a concorrência de empresas que, isoladamente, não conseguiriam atender às exigências do edital e do contrato, em especial aquelas de cunho econômico-financeiro. É importante salientar, contudo, que tais exigências existem justamente para assegurar o interesse público, consubstanciado no efetivo cumprimento do objeto da contratação. A flexibilização demasiada dos requisitos de participação compromete a lisura do certame, na medida em que possibilita a apresentação de propostas aventureiras e inexequíveis. Ademais, a possibilidade de haver consórcios sem um número máximo de participantes acaba restringindo a concorrência. Empresas que poderiam competir entre si acabam participando de um mesmo consórcio, reduzindo assim o número de propostas apresentadas. O TCU já manifestou entendimento no sentido de que não há óbices à fixação de um número máximo de empresas por consórcio (Acórdão TCU 1332/2006-Plenário, Acórdão 1404/2004-Plenário, Acórdão 1708/2003-Plenário, Acórdão 1297/2003-Plenário). Desse modo, é importante que o edital preveja uma limitação para o número de empresas que podem se reunir em consórcio, a fim de resguardar a seriedade da licitação. Sugere-se, portanto, que o item 11.2 passe a ter a seguinte redação: O Consórcio poderá ser composto por, no máximo, 03 (três) empresas .
ITG02	Minuta de Edital	12.2.Para a verificação das ocorrências constantes nos itens 12.1.1, 12.1.2 e 12.1.6, serão obrigatoriamente consultados pela CPLA o Sistema de Cadastramento Unificado e Fornecedores - SICAF, o Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas - CEIS da	Considerando que não é imprescindível a consulta ao SICAF para a verificação das ocorrências 12.1.1 (declaração de inidoneidade por ato do poder público), 12.1.2 (suspensão ou impedimento de participação de licitações ou de contratar com o Poder Concedente e a ANTAQ) e 12.1.6 (condenações cíveis por ato de improbidade administrativa transitadas em julgado), e considerando que a inscrição no SICAF gera ônus para as empresas, reputa-se que o cadastro no sistema pode ser substituído pela apresentação de documentação apta a comprovar o cumprimento dos requisitos indicados. Sugere-se que tal hipótese seja expressamente contemplada no edital.
ITG02	Minuta de Edital	19.9.A Proponente e, no caso de Consórcio, cada um de seus membros, proporcionalmente à sua participação no Consórcio, deverá declarar que dispõe de recursos financeiros próprios ou de terceiros, como financiamentos, suficientes para cumprir as obrigações	Não se justifica que seja exigido o atendimento aos requisitos de habilitação isoladamente por cada uma das empresas integrantes do consórcio. Tal determinação editalícia é contrária à Lei nº 14.133/21, que rege expressamente o futuro edital de ITG02 e assim prevê: "Art. 15. Salvo vedação devidamente justificada no processo licitatório, pessoa jurídica poderá participar de licitação em consórcio, observadas as seguintes normas: (...) III - admissão, para efeito de habilitação técnica, do somatório dos quantitativos de cada consorciado e, para efeito de habilitação econômico-financeira, do somatório dos valores de cada consorciado;" Desse modo, sugere-se: 19.9. A Proponente, isoladamente ou em Consórcio, deverá declarar que dispõe de recursos financeiros próprios ou de terceiros, como financiamentos, suficientes para cumprir as obrigações de aporte necessárias à consecução do objeto do Arrendamento, nos termos do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 12).

ITG02	Minuta de Contrato	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.	A área a ser licitada ainda não havia recebido destinação específica, constituindo-se verdadeiro projeto greenfield. Há que se considerar a possibilidade de existir passivo ambiental oculto relevante. Diante disso, sugere-se que os itens 12.2 e 12.3 passem a ter a seguinte redação: 12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos que forem identificados pela Arrendatária até a conclusão das obras necessárias para a plena operação do terminal serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental. "12.3 Até a conclusão das obras necessárias para a plena operação do terminal, a Arrendatária poderá contratar consultoria ambiental independente e apresentar um laudo ambiental técnico à ANTAQ, com indicação de eventuais passivos ambientais não conhecidos até a Data de Assunção .
ITG02	Minuta de Contrato	24.3.2 A indenização devida à Arrendatária cobrirá:	O parágrafo único do art. 59 da Lei 8.666/93 prevê expressamente que, em caso de eventual nulidade do contrato, a Administração deve indenizar o contratado pelo que este houver executado até a data em que ela for declarada e por outros prejuízos regularmente comprovados, contanto que o vício não lhe seja imputável. Ao tratar da rescisão antecipada dos contratos administrativos, o § 2º do art. 79 do mesmo diploma normativo igualmente estabelece o ressarcimento do particular por todos os prejuízos regularmente comprovados que houver sofrido. Tais previsões se relacionam intimamente ao princípio da vedação ao enriquecimento ilícito, estabelecido no direito brasileiro pelos arts. 884 a 886 do Código Civil, bem como à vedação ao confisco por parte da Administração Pública. Além disso, é amplamente assentado que a indenização devida ao particular na extinção antecipada do contrato deve abranger não só o que foi executado até o momento da extinção, mas também as perdas e danos sofridos, assim como os lucros cessantes (sobre o assunto, conferir JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à lei de licitações e contratos administrativos. 18ª ed. São Paulo: Thomson Reuters, 2019, p. 1250). Destaca-se que o Contrato resguarda amplamente o Poder Concedente ao exigir que a Arrendatária contrate seguros abrangendo também os lucros cessantes (vide itens 16.4.2, 16.5.1 e 16.5.2). Por uma questão de paridade, é necessário que o contrato também assegure o mesmo direito à Arrendatária. Em face do exposto, sugere-se que o item 24.3.2 da minuta do contrato seja reformulado, com o objetivo de se ajustar ao texto legal e contemplar a possibilidade de ampla indenização do particular nos casos de rescisão por interesse público, inclusive por lucros cessantes. Recomenda-se, assim, a inclusão de subitem que preveja expressamente o direito do arrendatário à indenização "pelos prejuízos regularmente comprovados, incluindo eventuais lucros cessantes".
ITG02	Minuta de Contrato	11.4 Os contratos celebrados entre a Arrendatária e terceiros reger-se-ão pelas normas de direito privado, não estabelecendo relação de qualquer natureza entre os terceiros e o Poder Concedente ou a ANTAQ, ressalvadas as atividades regulatória e fiscalizatória a cargo da ANTAQ.	nada obstante a CDRJ ostentar, como a ANTAQ, a condição de interveniente na presente relação contratual, infere-se que o dispositivo acima elencado não excluiu a CDRJ quanto a responsabilidade por contratos celebrados entre a Arrendatária e terceiros. Além disso, conforme preconiza a Lei de Portos em seu Art. 17, § 1º, XI, incumbe à Administração do Porto reportar infrações e representar perante a Antaq, visando a instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos. É certo, portanto, que o exercício de tal incumbência fiscalizatória deve também estar contido em contrato, de modo a evitar eventuais discussões por parte do futuro contratado. Diante do exposto, no resguardo dos interesses da CDRJ, considera-se de bom alvitre que seja formulada contribuição, no ponto, nos seguintes termos: Redação Proposta: "Os contratos celebrados entre a Arrendatária e terceiros reger-se-ão pelas normas de direito privado, não estabelecendo relação de qualquer natureza entre os terceiros e o Poder Concedente, a ANTAQ ou a CDRJ, ressalvadas as atividades regulatória e fiscalizatória a cargo da ANTAQ e da CDRJ".

ITG02	Minuta de Contrato	13.2A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	A capacidade de escoamento da carga movimentada no terminal é essencial para a própria viabilidade do projeto e para a plena operação do arrendamento. No caso, o desenho do arrendamento levou em consideração o transporte ferroviário como o principal modal para a movimentação da carga. Mais especificamente, a totalidade da carga do terminal será recebida pelo modal ferroviário conforme descrito na Seção C - Engenharia do EVTEA. Tal dependência direta da solução ferroviária em terminais dessa natureza também foi constatada pelo Poder Concedente no âmbito do Leilão nº 02/2022, para arrendamento do SUA07, no Porto de Suape, no âmbito do qual houve diversas discussões em relação à necessidade de se garantir os acessos ferroviários para viabilização do novo terminal de granéis minerais a ser implantado na Ilha de Cocaia. No caso de ITG02, a Seção B - Estudos de Mercado ainda mencionou que atualmente o minério de ferro representa 73% de sua capacidade instalada e que o contrato de concessão traz mecanismos que dispõem investimentos adicionais caso a saturação exceda 90% - o que, evidentemente, pode envolver atrasos. Portanto, se a carga não puder ser transportada pelas linhas férreas que atendem o Porto de Itaguaí, será inviável que a arrendatária cumpra suas obrigações contratuais (inclusive no que se refere à movimentação mínima contratual prevista) e realize investimentos. Caso a arrendatária não tenha nenhuma garantia no que diz respeito à reserva da capacidade de transporte, existe o risco de a licitação restar deserta (já que nenhuma empresa assumiria o risco de realizar investimentos para a construção de um terminal sem ter garantias quanto à possibilidade de escoamento da carga) ou, ainda, de a futura arrendatária assumir a área em condições diversas daquelas originalmente previstas (o que poderia ensejar litígios e discussões envolvendo o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro). Caso tais questões não sejam endereçadas desde logo, as soluções de funding para o empreendimento restarão limitadas, aumentando-se de forma significativa o risco do projeto aos potenciais investidores e reduzindo, conseqüentemente, a atratividade do negócio. Sugere-se, assim, que o contrato alocue expressamente ao Poder Concedente o risco pela não disponibilização de capacidade ferroviária suficiente para atendimento ao terminal arrendado, por qualquer motivo, mediante a inclusão da subcláusula 13.2.8: 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) 13.2.8 Não disponibilização ou disponibilização insuficiente, pelos operadores ferroviários das malhas adjacentes ao terminal, da capacidade de transporte necessária ao escoamento das cargas movimentadas, desde que haja efetivo prejuízo para a Arrendatária no cumprimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos no Contrato . Note-se que a redação ora sugerida é muito similar à que já consta de contratos de arrendamento recentes. A título de exemplo, confira-se o item 13.2.9 do contrato de arrendamento do terminal STS14, de Santos: Atraso que extrapole o 3.º ano contado da Data de Assunção na conclusão das obras de acesso ferroviário ao terminal a serem executadas no entorno do arrendamento, desde que haja efetivo prejuízo para Arrendatária no cumprimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos neste Contrato . A sugestão apresentada, portanto, está em linha com as práticas já adotadas em licitações recentes da ANTAQ.
ITG02	Minuta de Contrato	Apêndice 1.Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos	Propõe-se uniformizar a minuta de contrato para que dele conste a ANTAQ como "INTERVENIENTE", observando-se o padrão utilizado no preâmbulo do contrato.
ITG02	Ato Justificatório ITG02	documento todo	CONTRIBUIÇÕES [PARTE 01] O Ato Justificatório e os demais estudos revelam que a fundamentação da licitação está voltada a (i.) disponibilizar capacidade para movimentação para os produtores de médio e pequeno porte, e (ii.) promover competição pela inclusão de um novo player. Em determinados momentos, a justificativa da licitação está embasada na premissa de que tão somente o Porto Sudeste opera cargas de terceiros, de modo que restaria justificada a realização da licitação. Tais premissas do estudo precisam passar por uma reavaliação. Em primeiro lugar, os terminais da Vale (CPBS) e CSN Mineração (Tear) possuem obrigações contratuais de realizar ofertas públicas para movimentação de terceiros nos seus terminais. Trata-se de mecanismo para fomentar competição e atender especificamente interessados (inclusive, produtores de médio e pequeno porte), cujas ofertas são publicadas em canais de grande circulação, amplamente divulgadas e supervisionadas pela Agência. Existe competição na região, dentro e fora do porto, e capacidade ociosa disponível para escoar carga: CPBS, Tear, Porto Sudeste e TIG possuem capacidade ociosa para movimentar carga, com cerca de 70 MTPA disponíveis para o mercado (e com perspectiva de que essa disponibilidade aumente). Desse modo, diversos terminais ali instalados - não só o Porto Sudeste - disponibilizam capacidade para terceiro, inclusive por meio de oferta pública. Com isso, (i.) há várias opções para movimentação de minério no Complexo Portuário do Itaguaí, o que demonstra a existência de competição, e (ii.) há, na verdade, excesso de oferta e ociosidade na região, ponto que precisa ser levado em consideração nos estudos, já que a capacidade disponível é maior do que a demanda projetada para o ITG02.
ITG02	Seção B - Estudo de Mercado	documento todo	CONTRIBUIÇÕES [PARTE 01] O Estudo de Mercado prevê, em sua tabela 9, a demanda macro consolidada do complexo portuário considerando o volume de minério que poderá ser movimentado pela Vale, Tear e Ternium. Ocorre que o estudo pode ser aperfeiçoado para, efetivamente, prever demanda macro atualizada, considerando projetos de expansão já em andamento na região. Segundo informações do site da Vale, a companhia detém, no Rio de Janeiro, terminais destinados ao carregamento de minério de ferro, o local tem capacidade de embarque para mais de 75 milhões de toneladas por ano. Já o terminal da CSN Mineração está realizando investimentos para viabilizar capacidade de 60 milhões de toneladas por ano. O Porto Sudeste, por sua vez, tem capacidade de 50 milhões de toneladas por ano. Os três terminais citados somam, atualmente, capacidade para movimentação de 170 milhões de toneladas por ano. Nesse quadro, a expectativa de demanda merece ser corrigida para se adequar a dados mais atualizados sobre a demanda macro do Complexo Portuário, em especial, (i.) a LMA Shipping (Brazilian Iron Ore Annual Statistics 2023) já traz dados que indicam, para o presente ano, estimativa de movimentação no Porto Sudeste de 20 milhões de toneladas, Tear de 32 milhões de toneladas, CPBS de 18 milhões de toneladas e TIG de 30 milhões de toneladas, enquanto o PDZ de Itaguaí prevê estimativa de movimentação muito superior e extremamente otimista de 184 MTPA; e (ii.) em relação à Demanda Tear : os estudos indicam demanda de carga própria inferior a 26,5 MTPA enquanto o próprio contrato de arrendamento prevê movimentação mínima de 38 MTPA após os investimentos de 60 MTPA, em andamento. Com ociosidade de cerca de 70 MTPA, tal correção se torna ainda mais importante pois, como bem aponta o TCU, o objetivo da análise de mercado, portanto, é verificar a viabilidade econômica do empreendimento, direcionando, assim, o dimensionamento e o porte do empreendimento (Acórdão 1750/2021-PL). O excesso de oferta na região, que alcançará capacidade de 185 MTPA, é capaz de absorver totalmente a demanda macro de expansão de carga de terceiros e põe luz sobre a necessidade de aprofundar os estudos da licitação, com o objetivo de avaliar a viabilidade do empreendimento.

ITG02	Seção B - Estudo de Mercado	documento todo	<p>CONTRIBUIÇÕES [PARTE 02] O Estudo de Mercado revela que, com base na movimentação de minério de ferro no complexo de Itaguaí, chegou-se a um VaR de 8,61%. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo (1 - VaR), equivalente a 91,39% aplicado sobre a demanda projetada. O redutor foi aplicado à série de projeção da demanda micro. 2.2. Com isso, o Estudo apresentado demonstra o interesse no atingimento ao equivalente à 91,39% da micro demanda (tendencial) de movimentação de minério, no Terminal Portuário ITG02 durante os anos de 2028 e 2048. Entre 2030 e 2048, o MME projeto para o Terminal aumenta progressivamente, partindo de uma projeção de 17,1 MTPA para 17,96 MTPA, conforme Tabela 19 do Estudo. Considerando que a capacidade prevista para o Terminal é de cerca de 21 MTPA, estamos falando de um Terminal que seria obrigado a performar um MME de (i.) 79,94 % em 2030 e (ii.) 83,95% em 2048. Ou seja, em 19 dos 25 anos de contrato, o novo Terminal deveria operar com movimentação anual mínima que equivale a cerca de 80% da capacidade máxima projetada. Tal exigência aparenta ser excessiva e força o Terminal a operar em praticamente a totalidade de sua capacidade. Quando se fala em Movimentação Mínima Exigida, trata-se do mínimo sem o qual não faz sentido para o Poder Público realizar tal licitação. Se o MMC é quase equivalente à capacidade máxima do terminal, há uma discussão grave do ponto de vista da viabilidade da licitação. O terminal ter que performar em 80% da sua capacidade, da forma como está, é uma inconsistência do projeto que coloca em dúvida a exequibilidade da modelagem. A título comparativo, analisamos a movimentação anual de minério de ferro do Terminal de Ponta da Madeira: o Plano Mestre do complexo Portuário de Itaqui, verifica-se que a capacidade máxima do Terminal é de movimentação de 230 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, entretanto, acessando o painel estatístico aquaviário, verifica-se que no ano de 2022, houve uma movimentação de cerca de 160 milhões de toneladas de minério de ferro/ano, o que representa uma movimentação de 73% da capacidade total do Terminal. Com isso, entende-se que o MME do ITG02 merece ser reavaliado, pois o nível de exigência esperada pelo projeto é incompatível com a ideia de movimentação mínima , ao se aproximar da capacidade máxima a ser instalada no terminal.</p>
ITG02	Seção B - Estudo de Mercado	documento todo	<p>CONTRIBUIÇÕES [PARTE 03] Conforme Estudo de Mercado, a utilização do Var é uma técnica de gerenciamento de risco avaliada pelo TCU no Acórdão 1750/2021-PL, no entanto, ela não afasta a necessidade de considerar as especificidades do caso concreto e é aconselhável que não seja utilizada como ferramenta independente. No próprio julgado citado, houve (i.) o uso da metodologia do giro de estoque com adoção de alpha de 60%, com a avaliação de outras diversas metodologias e (ii.) o alerta do TCU, em concordância com o Ministério, de que o alpha do MME influencia o cenário competitivo do certame, de modo que menores exigências de movimentação ampliam espaço para mais competidores. Em termos de metodologia, o julgado trouxe ainda outro método, diretamente ligado a padrões de eficiência vs capacidade: análise relativa à padrões aceitáveis de eficiência na utilização de capacidade dos bens públicos dos terminais, sendo que para tal despojaram-se como benchmark internacional dos critérios, adotados pela literatura especializada, cujo indicador apresentou maior aderência para o setor portuário foi o OEE (Overall Equipment Effectiveness) , que leva em consideração três fatores, quais sejam disponibilidade, performance e qualidade (...): (i) baixa, com 40% de eficiência; (ii) em média, com 60% de eficiência; (iii) World Class, com 85% de eficiência; e (iv) perfeita, com 100% de eficiência . No caso em tela, as especificidades desse perfil de carga tornam inviável o atingimento do MMC buscado pelo projeto: há limitações de cunho operacional, ambiental e de performance que restringem a atuação do terminal, em especial, (i.) critérios de controle de umidade, definidos pela IMO (International Maritime Organization) através do IMSBC Code (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code); (ii.) fatores climáticos da região e índices pluviométricos; (iii.) regras de manuseio para limitação de dispersão de particulado, dentre outros. Pelo exposto, entende-se que o MME estipulado no projeto deve ser objeto de debate mais aprofundado, vez que uma exigência tão próxima à capacidade máxima instalada coloca em dúvidas a viabilidade e a exequibilidade do projeto.</p>
ITG02	Seção B - Estudo de Mercado	documento todo	<p>CONTRIBUIÇÃO [PARTE 4] O Estudo de Mercado indica que o terminal possuirá capacidade para movimentação de 21,4 MTPA e, conforme ato justificatório e delimitação de área, o ITG02 deterá área de 348.937 m2 para a construção do terminal. Ocorre que, em comparação a terminal já instalado, a relação área vs capacidade do ITG02 traz indicativos de que o projeto merece ser aperfeiçoado, para prever maior capacidade de movimentação: o Tecar possui área de 768.340,18 m2 com investimentos em andamento para movimentação de 60 MTPA, isto é, o ITG02 possuirá pouco menos de metade da área do Tecar e apenas 1/3 da sua capacidade de movimentação. Desse modo, sugere-se reavaliação da proposta de capacidade para o ITG02 de modo a gerar melhor aproveitamento da área, uso racional da infraestrutura pública e maior eficiência nas operações. Além disso, a Portaria 530/2019 indica a possibilidade do Poder Concedente promover expansão de área de terminais já instalados dentro da poligonal, mediante a comprovação de ganhos de eficiência à operação portuária. Nesse quadro, questiona-se se houve consulta ou avaliação sobre a possibilidade de incluir a área ora em discussão em terminal já instalado, que pode trazer ganhos superiores ao Poder Público, em comparação a eventual licitação.</p>
ITG02	Ato Justificatório ITG02	documento todo	<p>CONTRIBUIÇÃO [PARTE 02] O Ato Justificatório e os demais estudos indicam que o principal modal a ser utilizado pelo futuro arrendatário é o ferroviário. Contudo, questiona-se sobre a (in)viabilidade da MRS atender à demanda do ITG02, considerando a demanda atual (e crescente) dos terminais já instalados.</p>
ITG02	Ato Justificatório ITG02	documento todo	<p>CONTRIBUIÇÕES [PARTE 03] O Ato Justificatório indica, resumidamente, que a previsão de assinatura do Contrato é 2024 e, após 4 anos de obras, as operações do terminal terão início. Propõe-se a reavaliação do cronograma em atenção a (i.) prazo de execução de projeto análogo, e (ii.) prazos para obtenção do licenciamento. Sobre a execução do projeto, faz-se referência ao projeto do Porto Sudeste que levou de 5 anos na fase de obras, sem contar a fase de licenciamento ambiental. Tem-se também o projeto do Porto Sul, terminal privado autorizado em 2013, que até o momento não foi concluído. Sobre a fase de licenciamento, trata-se de etapa que conta com elaboração de estudos complexos (EIA/RIMA), realização de audiências públicas, estabelecimento de condicionantes à implantação, elaboração de Plano Básico Ambiental, dentre outras fases. É de amplo conhecimento que, atualmente, o país conta com mais de 27 mil normas federais e estaduais para obtenção de licenciamento e os trâmites podem chegar até 7 anos de discussão para obras de infraestrutura (dados CNI). Segundo o Banco Mundial, o Brasil está em 170ª de 190 países no quesito licença para construção e a obtenção de licenças para construções licença p/ construções exige 19 procedimentos, 434 dias em média e 0,8% do valor da obra (Avaliação de Linha de Base das Propostas de Revisão do Licenciamento Ambiental Federal no Brasil , https://documents1.worldbank.org/curated/en/553231495705155637/pdf/115256-PN-Policy-Notes-Environmental-Licensing-PUBLIC-PORTUGUESE.pdf). Esse quadro revela a necessidade de reavaliar o prazo para conclusão dos investimentos do projeto ITG02, que deve ser adequado para prever, no mínimo, 5 anos para realização de obras acrescido do prazo para licenciamento ambiental. Com base no exposto e em experiência prévia com projetos análogos, a estimativa da peticionante é que as fases de licença prévia (com elaboração de EIA/RIMA, realização de audiências públicas e estabelecimento de condicionantes) e licença de instalação (com elaboração de projeto básico e atendimento das condicionantes da LP) levarão, no mínimo, cerca de 2 anos. Isso torna inviável a realização de investimentos de cerca de R\$ 5,9 bi (CAPEX Corrigido) no prazo exíguo de apenas os 2 anos remanescentes, totalizando os 4 anos de obras previstos no projeto originalmente. Entende-se que há espaço para discussão do prazo adequado para o projeto que, preliminarmente, é estimando em, no mínimo: (i.) 2 anos para elaboração de Projeto Básico e EIA/RIMA, e (ii.) 5 anos para conclusão dos investimentos, totalizando ao menos 7 anos para início das operações.</p>

ITG02	Ato Justificatório ITG02	documento todo	22. CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO - SPE (22.1; 22.2; 22.3). O ato justificatório, no capítulo do Capital Social mínimo e da abertura de SPE, tratou como princípio que "no começo de suas atividades, as companhias geralmente não detêm uma carteira de clientes suficientemente grande para cobrir os custos e despesas inerentes ao negócio". Além da referida conclusão não se constituir como um princípio jurídico ou contábil, acaba por funcionar, de forma injustificável, como uma barreira de mercado, dificultando, ou até mesmo impedindo, que empresas iniciantes, com grande potencial de investimento, tenham capacidade de concorrer com empresas que já atuam há mais tempo no setor portuário. Há de se destacar, ainda, que a indicação de capital social mínimo em patamares referentes à 12 meses de aluguel, ou 20% do capex, é contrária à Lei nº 14.133/21, que define como limite para comprovação da capacidade econômica financeira, capital social equivalente à 10% do valor total da contratação. (art. 69, § 4º). Necessário que haja reavaliação da consideração de que empresas iniciantes possuem necessariamente dificuldade de mercado e, ainda, que o capital exigido atenda aos requisitos legais a respeito da matéria, limitando-se, portanto, à 10% do valor total da contratação.
ITG02	Seção C - Engenharia	documento todo	CONTRIBUIÇÕES [PARTE 03] O Ato Justificatório indica, resumidamente, que a previsão de assinatura do Contrato é 2024 e, após 4 anos de obras, as operações do terminal terão início. Propõe-se a reavaliação do cronograma em atenção a (i.) prazo de execução de projeto análogo, e (ii.) prazos para obtenção do licenciamento. Sobre a execução do projeto, faz-se referência ao projeto do Porto Sudeste que levou de 5 anos na fase de obras, sem contar a fase de licenciamento ambiental. Tem-se também o projeto do Porto Sul, terminal privado autorizado em 2013, que até o momento não foi concluído. Sobre a fase de licenciamento, trata-se de etapa que conta com elaboração de estudos complexos (EIA/RIMA), realização de audiências públicas, estabelecimento de condicionantes à implantação, elaboração de Plano Básico Ambiental, dentre outras fases. É de amplo conhecimento que, atualmente, o país conta com mais de 27 mil normas federais e estaduais para obtenção de licenciamento e os trâmites podem chegar até 7 anos de discussão para obras de infraestrutura (dados CNI). Segundo o Banco Mundial, o Brasil está em 170ª de 190 países no quesito licença para construção e a obtenção de licenças para construções licença p/ construções exige 19 procedimentos, 434 dias em média e 0,8% do valor da obra (Avaliação de Linha de Base das Propostas de Revisão do Licenciamento Ambiental Federal no Brasil , https://documents1.worldbank.org/curated/en/553231495705155637/pdf/115256-PN-Policy-Notes-Environmental-Licensing-PUBLIC-PORTUGUESE.pdf). Esse quadro revela a necessidade de reavaliar o prazo para conclusão dos investimentos do projeto ITG02, que deve ser adequado para prever, no mínimo, 5 anos para realização de obras acrescido do prazo para licenciamento ambiental. Com base no exposto e em experiência prévia com projetos análogos, a estimativa da peticionante é que as fases de licença prévia (com elaboração de EIA/RIMA, realização de audiências públicas e estabelecimento de condicionantes) e licença de instalação (com elaboração de projeto básico e atendimento das condicionantes da LP) levarão, no mínimo, cerca de 2 anos. Isso torna inviável a realização de investimentos de cerca de R\$ 5,9 bi (CAPEX Corrigido) no prazo exíguo de apenas os 2 anos remanescentes, totalizando os 4 anos de obras previstos no projeto originalmente. Entende-se que há espaço para discussão do prazo adequado para o projeto que, preliminarmente, é estimando em, no mínimo: (i.) 2 anos para elaboração de Projeto Básico e EIA/RIMA, e (ii.) 5 anos para conclusão dos investimentos, totalizando ao menos 7 anos para início das operações.
ITG02	Seção C - Engenharia	documento todo	CONTRIBUIÇÕES [PARTE 01] Segundo informações da Seção C - Engenharia , a estimativa de custos dos investimentos obrigatórios está prevista em R\$ 2.136.434.593,58 (dois bilhões, cento e trinta e seis milhões, quatrocentos e trinta e quatro mil, quinhentos e noventa e três reais e cinquenta e oito centavos). No entanto, o valor preliminarmente apurado e corrigido pela peticionante equivale, até o momento, ao valor de R\$ 4.974.396.421,21 (quatro bilhões, novecentos e setenta e quatro milhões, trezentos e noventa e seis mil, quatrocentos e vinte e um reais e vinte e um centavos) e, com correções de projeto, o montante alcança o valor de R\$ 5.918.433.222,85 (cinco bilhões, novecentos e dezoito milhões, quatrocentos e trinta e três mil, duzentos e vinte e dois reais e oitenta e cinco centavos). Em razão do tempo exíguo, a peticionante destaca que irá apresentar dados e evidências complementares para correção das estimativas e destaca, desde logo, os seguintes itens a serem corrigidos: Item 1.2. Supressão, nivelamento aterro e compactação: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 3.173,24 por m2; Item 1.3. Sistema de Combate a Incêndio: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 25.319.533,51 por vb; Itens 1.6. e 1.7. Berma Reclaimer linha 1 e linha 2: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 155.235,82 por m, com valor total de R\$ 47.657.395,51; Item 1.8. ETE: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 25.107.828,27 por vb, com valor total de R\$ 25.107.828,27; Item 2.1. Edificações: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 24.554,09 por m2, com valor total de R\$ 53.282.366,64. Item 3.1. Correia Transportadora 12.000 t/h expedição: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 165.849,75, com valor total de R\$ 591.586.059,66. Item 3.2. Correia Transportadora 8.000 t/h recepção: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 138.208,13, com valor total de R\$ 141.386.912,21. Item 3.6. Virador de Vagões: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 338.466.255,11 por unidade, totalizando esse valor. Item 4.5. Dragagem: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 57.72, totalizando o valor de R\$ 129.871.947,86. Apenas a título ilustrativo, as obras de dragagem de manutenção do Porto de Rio Grande contratada em 2022, entre a Autoridade Portuária dos Portos de Rio Grande do Sul S/A e a empresa Jan de Nul Do Brasil Dragagem LTDA, teve valor inicial previsto em R\$ 84.000.567,50 (oitenta e quatro milhões, quinhentos e sessenta e sete reais e cinquenta centavos) para dragagem de cerca de 1.500.000,00 m3, alcançando o valor unitário de R\$ 56,00/m3 (valores de nov/2022). O investimento final ultrapassou R\$ 100 milhões (fonte: https://www.riograndetem.com.br/dragagem-do-canal-de-acesso-ao-porto-do-rio-grande-e-concluida-com-a-retirada-de-mais-de-dois-milhoes-de-metros-cubicos-de-sedimentos/). A contratação da empresa DTA Engenharia pelo Porto de Cabedelo alcançou o montante inicial de cerca de R\$ 83.273.926,86 (oitenta e três milhões, duzentos e setenta e três mil reais, novecentos e vinte e seis reais e oitenta e seis centavos), para dragagem de cerca de 1.167.000 m3, aproximando-se do valor unitário de R\$ 71,35/m3 (valores de março/2022). Atualmente, o valor da obra com a supervisão ultrapassa o montante de R\$ 112 milhões (fonte: https://portodecabedelo.pb.gov.br/category/dragagem/). Ressalta-se recomendação do TCU em relação ao CAPEX da licitação do STS08 e STS08A ao então Ministério da Infraestrutura (atual Ministério de Portos e Aeroportos) sobre a necessidade da estimativa de investimentos circularizar mais efetivamente seus preços, o que resultaria em estudo de viabilidade mais confiável e eficiente (item 9.2.2., Acórdão 1750/2021-PL).
ITG02	Seção C - Engenharia	documento todo	CONTRIBUIÇÕES [PARTE 02] Em termos de correção de projeto, para se atingir efetivamente as capacidades do projeto e atender aos normativos aplicáveis, é necessário alterar a proposta do ITG02, em especial, quanto a: (i.) ajuste do layout conceitual, para que as pilhas operacionais estejam dentro dos padrões aplicados em projetos análogos, no que diz respeito a largura, comprimento e geometria das pilhas; (ii.) ajuste no raio de curvatura da ferrovia, o qual atualmente não atende a requisitos normativos da NBR12915; dentre outros pontos. Considerando todos os ajustes necessários para (i.) adequação do Projeto apresentado às capacidades do Edital, (ii.) atualizações de quantitativos e (iii.) correção de valores unitários referentes a cada investimento, com valores de mercado atualizados, estima-se que o CAPEX de investimentos obrigatórios alcance o valor de R\$ 5.918.433.222,85 (cinco bilhões, novecentos e dezoito milhões, quatrocentos e trinta e três mil, duzentos e vinte e dois reais e oitenta e cinco centavos), conforme planilha que será apresentada. Nesse quadro, a peticionante requer abertura de diálogo com a Agência e a Infra S/A para demonstrar detalhadamente a necessidade de correção do CAPEX do projeto, de modo a corrigir o valor de investimentos obrigatórios para cerca de R\$ 4.974.396.421,21 e, com retificações de projeto, alcança cerca de R\$ 5.918.433.222,85 (cinco bilhões, novecentos e dezoito milhões, quatrocentos e trinta e três mil, duzentos e vinte e dois reais e oitenta e cinco centavos).

ITG02	Seção C - Engenharia	documento todo	Diferente do apresentado na tabela Anexo C-2: Capex da Seção C-Engenharia do EVTEA ITG02, alguns itens relevantes devem ser considerados para completar o projeto a fim de atender os parâmetros do arrendamento. A seguir são apresentados alguns dos itens faltantes (itens omitidos) e respectivos valores de mercado: - Fundação do pátio, estaqueamento, geotecnia. Custo estimado: R\$150.000.000,00 - Custo estimado: R\$15.000.000,00 - Rede de Água e esgoto. Custo estimado R\$6.000.000,00 - Distribuição elétrica, iluminação e SPDA. Custo estimado: R\$350.000.000,00 - Pás carregadeiras (8 unid.) Custo estimado: R\$5.600.000,00 - Equipamentos de controle ambiental (wind fence, canhão de água, lavador de roda, etc.) R\$250.000.000,00 - EIV / compensação ambiental. Custo estimado: R\$107.000.000,00 (5% CAPEX) Por essa razão, diante do erro da composição dos investimentos indispensáveis para implantação e operação do empreendimento, requer-se a inclusão dos itens listados acima no CAPEX de novos investimentos - Seção C-Engenharia, o Anexo C-2: Capex, procedendo-se, por conseguinte, com os ajustes necessários no fluxo de caixa do projeto.
ITG02	Seção C - Engenharia	documento todo	Analisando os valores considerados no Anexo C-2: Capex da Seção C-Engenharia do EVTEA ITG02, nota-se que o valor considerado para Dragagem e Aprofundamento está substancialmente menor do que os valores estimados para a presente obra, como segue: Dragagem e aprofundamento: - Considerado no Edital: R\$51.963.061,00 - Levantamento de mercado: R\$219.320.000,00 Destaca-se, ainda, que a CSN realizou recentemente obra de dragagem de aprofundamento no berço do TECAR no Porto de Itaguaí, e o custo dessa obra poderia ter sido utilizado como referência para este projeto. Diante disso, requer-se a revisão dos valores e da modelagem econômica do projeto.
ITG02	Seção C - Engenharia	documento todo	TEMA: Capacidade de Armazenagem DOCUMENTOS: Seção C - Engenharia JUSTIFICATIVA: Capacidade estática de 900 mil t é inferior a terminais que operam volume semelhantes ao pretendido pelo ITG02. Os terminais do Complexo Portuário possuem entre 1,3 e 2 milhões de toneladas de capacidade estática. Para a realização da demanda projetada, são considerados 24 giros. O edital considera como benchmarking apenas o Tecar. Porém, observando outros terminais do estado do RJ, a média são 14,5 giros. Aplicando um ganho de eficiência de 10% (conforme edital), tem-se 16 giros (anexo encaminhado para o email anexo_audiencia012023@antaq.gov.br, nomeado GRAF_Contribuições ITG02_Anexo 2). Para que armazenagem tenha a mesma capacidade de berço (21,4 mi t/ano), com 16 giros, seria necessário pátio com capacidade estática de 1,4 milhão de t. O terminal, inclusive, possui bastante área para essa ampliação de capacidade. PROPOSIÇÃO: Revisão do cálculo da armazenagem estática necessária para atendimento da demanda.
ITG02	Seção C - Engenharia	documento todo	TEMA: CAPEX DOCUMENTOS: Seção C - Engenharia JUSTIFICATIVA: O CAPEX apresentado na Seção C - Engenharia está subestimado, devido aos seguintes fatores: I) ITENS OMISSOS: não considera os seguintes equipamentos essenciais para o layout e fluxograma propostos: 2 alimentadores de sapata, ponte rolante (25t), 3 extratores de sucata e 2 detectores de metais, Torre de amostragem. Não considera instrumentação, automação, telecomunicações, rede de água potável, rede de água industrial. Não há custos para tratamento do solo e drenagem; foi considerado apenas um custo de pavimentação. Não considera custos iniciais da obra, como: sondagem, projetos de engenharia, mobilização, instalação de canteiro; nem serviços finais: desmobilização, as-built, data book. II) A partir de orçamentos realizados junto ao mercado, nota-se que o CAPEX não considera custos de montagem, que podem chegar a 35% do valor de fornecimento. III) Os estudos consideram apenas 5% de contingência. Tendo em vista a quantidade de itens omissos não considerados no CAPEX e o nível de desenvolvimento da engenharia: FEL1 - projeto conceitual para estudo de viabilidade, baseado em índices de projetos semelhantes, costuma-se utilizar um range entre 25% e 40%. Assim, o percentual de contingência de 5% é bastante baixo. PROPOSIÇÃO: ? Inclusão dos itens omissos no CAPEX: alimentadores de sapata, ponte rolante, extratores de sucata e detectores de metais, torre de amostragem, instrumentação, automação, telecomunicações, rede de água potável, rede de água industrial, tratamento do solo e drenagem, custos iniciais da obra (sondagem, projetos de engenharia, mobilização, instalação de canteiro) e serviços finais (desmobilização de canteiro, as-built, data book). Revisão do percentual de contingência, para que seja adequado ao nível de projeto conceitual.
ITG02	Seção D - Operacional	documento todo	TEMA: Equipe própria do terminal para a área de segurança do trabalho DOCUMENTOS: Seção D - Operacional JUSTIFICATIVA: De acordo com o item 4.1.1. Mão de Obra, para a área de segurança do trabalho, considerando o tamanho do terminal projetado, foi estimado o quantitativo de dois técnicos de segurança do trabalho. Dado o regime de operação ininterrupta do terminal, a quantidade estimada de técnicos de segurança do trabalho não garante a disponibilidade dessa função durante todo o tempo de operação, a qual é essencial para garantir a integridade dos trabalhadores e do entorno do terminal. PROPOSIÇÃO: ? Revisão na Seção D - Operacional, no item 4.1.1. Mão de Obra, do quantitativo de técnicos de segurança do trabalho e custos relacionados, considerando mais turnos para o referido posto de trabalho, de forma a garantir a disponibilidade da função, respeitando a legislação trabalhista vigente no que diz respeito à carga de trabalho máxima, rodízio de folgas semanais, descanso interjornada e demais condições legais.
ITG02	Seção D - Operacional	documento todo	TEMA: Utilidades variáveis - Água de aspersão DOCUMENTOS: Seção D - Operacional JUSTIFICATIVA: Com base no exposto na Seção D - Operacional , os custos estimados com água se referem apenas ao consumo dos empregados do terminal - estimado em 100 litros por empregado por dia - não havendo estimativa para o consumo de água para aspersão. O presente projeto considera a implantação de um pátio aberto de armazenagem de minério de ferro. Para reduzir a propagação de poeira no ar, as pilhas de minério de ferro devem ser mantidas com certo grau de umidade. Para isso, é necessário que se realize aspersão de água sobre as pilhas, principalmente nas épocas mais secas do ano. Este custo deve estar previsto no OPEX, visto que não é irrelevante e pode chegar a R\$ 0,05 por tonelada ao ano. PROPOSIÇÃO: ? Inclusão na Seção D - Operacional , item 4.2.2. Utilidades , de estimativa de custo com água de aspersão. O cálculo do consumo de água para a manutenção da umidade das pilhas deve considerar a dimensão da área de armazenagem e a média do regime pluviométrico da região, de modo a equiparar as épocas mais secas ao nível médio de chuva durante o ano.
ITG02	Seção D - Operacional	documento todo	TEMA: Utilidades variáveis - Eletricidade - equipamentos DOCUMENTOS: Seção D - Operacional JUSTIFICATIVA: Segundo o item 4.2.2. Utilidades do documento Seção D - Operacional , para definição dos custos incorridos com utilidades variáveis (energia elétrica, diesel, lubrificantes e água) nas operações, foram levantados os valores pretéritos para a mesma atividade, sendo tal valor convertido para consumo específico em kWh/tonelada, obtendo-se o custo de R\$ 1,69/tonelada de grânéis sólidos minerais movimentados . Esse custo é alocado no Anexo D-1 (2/4) na rubrica Eletricidade - equipamento . Considerando a lista de equipamentos previstos para o terminal no Anexo C-2 - Investimentos Previstos e o valor estimado para utilidades variáveis, entende-se que não foi considerada a tarifa de Demanda (R\$/kW) necessária para operá-los, e sim apenas a tarifa de Consumo (R\$/kWh). PROPOSIÇÃO: ? Revisão da estimativa do custo Eletricidade - equipamento , considerando as tarifas da empresa Light para Demanda (R\$/kW) e para Consumo (R\$/kWh), de modo a refletir os reais custos com a operação dos equipamentos portuários. ? Nova redação do item 4.2.2. Utilidades , com detalhamento do cálculo realizado para estimativa do custo de Eletricidade - equipamento . O cálculo deve considerar a potência e consumo dos equipamentos previstos no CAPEX e a sua utilização em cada ano de operação do terminal, de modo a obter um valor mais coerente com a realidade do projeto.

ITG02	Seção D - Operacional	documento todo	TEMA: Equipamentos de apoio - custos com aquisição ou aluguel e com combustíveis e lubrificantes DOCUMENTOS: Seção C - Engenharia e Seção D - Operacional JUSTIFICATIVA: Considerando a projeção de demanda micro do terminal de 19,6 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, os custos relacionados à operação devem levar em conta que, além dos equipamentos eletromecânicos previstos no Anexo C-2 - Investimentos Previstos , é necessário um parque de máquinas de menor porte, tais como retroescavadeiras, caminhões, tratores, guindastes, entre outros; para apoio na movimentação do minério, recheio de pilhas, limpeza e manutenção. Não se verifica, no entanto, custo de investimento relacionado a estes equipamentos de apoio, tampouco custos operacionais com seu consumo de combustíveis e lubrificantes e/ou aluguel. Embora o item 4.2.2. Utilidades do documento Seção D - Operacional cite combustíveis e lubrificantes entre os custos variáveis com utilidades, o detalhamento do valor estimado deixa claro que foi considerado apenas o custo com eletricidade para os equipamentos previstos no Anexo C-2 - Investimentos Previstos . PROPOSIÇÃO: ? Inclusão nos custos operacionais os valores referentes aos aluguéis de equipamentos de operação portuária de menor porte, tais como retroescavadeiras, caminhões, tratores, guindastes, entre outros; para apoio na movimentação do minério, recheio de pilhas, limpeza e manutenção. ? Inclusão no item 4.2.2. Utilidades do documento Seção D - Operacional de custos referentes ao consumo de combustíveis e lubrificantes relativo aos equipamentos de apoio, cujo cálculo deve considerar o consumo desses equipamentos de acordo com a indicação dos fornecedores e da estimativa de tempo de utilização. Pode-se considerar esses custos como uma função da movimentação (R\$/ton).
ITG02	Seção D - Operacional	documento todo	TEMA: Geral e Administrativo - Outros custos DOCUMENTOS: Seção D - Operacional JUSTIFICATIVA: O item 4.1.4. Geral e Administrativo do documento Seção D - Operacional menciona que São agrupados, no item outros, as despesas menos representativas como: alimentação, TI, sistemas, viagens e suprimentos. Para essas despesas, adotaram-se uma taxa de 10% sobre o valor total da categoria geral e administrativo para definição do grupo outros, totalizando R\$ 779.000,00 por ano. . Se considerado o quantitativo total de colaboradores estimado pelo Edital para o Terminal (312), tem-se um valor de R\$ 208,00 por mês por empregado, entendido como insuficiente para todos os custos que deve cobrir (alimentação, TI, sistemas, viagens e suprimentos). A título de comparação, somente para custeio de alimentação, o valor médio por refeição no município do Rio de Janeiro é de R\$ 36,69 (Comercial), segundo a Pesquisa anual do Preço Médio da Refeição (Ano base 2022) da Associação Brasileira das Empresas de Benefícios ao Trabalhador (ABBT), e o benefício alimentação é de aproximadamente R\$ 770,00 mensais. PROPOSTA: ? Revisão da premissa de cálculo da rubrica Outros do item Geral e Administrativo, de modo a adequar o valor/mês/empregado destinados a cobrir os custos com alimentação, TI, sistemas, viagens e suprimentos.
ITG02	Seção D - Operacional	documento todo	No item 4.1.4. Geral e Administrativo da Seção D - Operacional do EVTEA ITG02, observa-se o seguinte: Para determinar o valor apropriado de limpeza para a área de arrendamento ITG02 foram aplicados: - Valores de salários e encargos do sistema SICRO RJ para cinco empregados corresponde a R\$ 272.093,00 por ano; - 10% do valor total do salário e encargos por ano para aquisição de materiais de limpeza que corresponde a R\$ 27.209,00. A partir das premissas adotadas, chega-se ao valor anual de R\$ 300.000,00 para serviços de limpeza (arredondado)." No entanto, ao analisar a complexidade da limpeza da operação do terminal projetado, entende-se que uma equipe de limpeza administrativa, como a proposta, não supre as necessidades. Em visita técnica ao local, foi observado, junto à fiscalização do Porto de Itaguaí, que o terminal será obrigado a garantir a limpeza frequente da servidão por onde se encaminham as correias transportadoras por mais de 3km entre o Pátio de Armazenagem e o Berço. Além de toda a limpeza necessária ao padrão de um terminal de minério de ferro. Nota-se, portanto, que é necessário considerar um valor próximo da realidade dos custos de limpeza do terminal na composição do OPEX no âmbito do EVTEA, estimado conservadoramente em R\$2.000.000,00 anuais. Pede-se, assim, a revisão dos números correspondentes, considerando-se os fatores expostos acima.
ITG02	Minuta de Contrato	24.10 Arrendamento se extinguirá por:	A capacidade de escoamento da carga movimentada no terminal é essencial para a própria viabilidade do projeto e para a plena operação do arrendamento. No caso, o desenho do arrendamento levou em consideração o transporte ferroviário como o principal modal para a movimentação da carga. Mais especificamente, a totalidade da carga do terminal será recebida pelo modal ferroviário conforme descrito na Seção C - Engenharia do EVTEA. Tal dependência direta da solução ferroviária em terminais dessa natureza também foi constatada pelo Poder Concedente no âmbito do Leilão nº 02/2022, para arrendamento do SUA07, no Porto de Suape, no âmbito do qual houve diversas discussões em relação à necessidade de se garantir os acessos ferroviários para viabilização do novo terminal de granéis minerais a ser implantado na Ilha de Coaia. No caso de ITG02, a Seção B - Estudos de Mercado ainda mencionou que atualmente o minério de ferro representa 73% de sua capacidade instalada e que o contrato de concessão traz mecanismos que disparam investimentos adicionais caso a saturação exceda 90% - o que, evidentemente, pode envolver atrasos. Portanto, se a carga não puder ser transportada pelas linhas férreas que atendem o Porto de Itaguaí, será inviável que a arrendatária cumpra suas obrigações contratuais (inclusive no que se refere à movimentação mínima contratual prevista) e realize investimentos. Caso a arrendatária não tenha nenhuma garantia no que diz respeito à reserva da capacidade de transporte, existe o risco de a licitação restar deserta (já que nenhuma empresa assumiria o risco de realizar investimentos para a construção de um terminal sem ter garantias quanto à possibilidade de escoamento da carga) ou, ainda, de a futura arrendatária assumir a área em condições diversas daquelas originalmente previstas (o que poderia ensejar litígios e discussões envolvendo o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro). Caso essa questão não seja considerada desde logo, as soluções de funding para o empreendimento restarão limitadas, aumentando-se de forma significativa o risco do projeto aos potenciais investidores e reduzindo, conseqüentemente, a atratividade do negócio. Sugere-se, assim, que a minuta do contrato preveja que a não disponibilização da capacidade de carga requerida permita a extinção do contrato, por motivo de força maior, sem consequência para as partes. Logo, pede que seja considerada a inclusão da alínea (g) no item 24.1, nos seguintes termos: 24.1 O Arrendamento se extinguirá por: g) Opção da Arrendatária em caso de comprovada não disponibilização da capacidade de transporte necessária ao escoamento das cargas movimentadas pelo terminal, sendo devida, nesse caso, indenização à Arrendatária pelos investimentos já executados .

ITG02	Minuta de Contrato	<p>24.2.2 A Arrendatária deverá tomar todas as medidas razoáveis e cooperar plenamente com o Poder Concedente para que as Atividades objeto do Arrendamento continuem a ser prestadas de acordo com este Contrato, sem que haja interrupção das Atividades objeto do Arrendamento, bem como prevenindo e mitigando qualquer inconveniência ou risco à saúde ou segurança dos Usuários e dos servidores do Poder Concedente e da ANTAQ.</p>	<p>Nada obstante a CDRJ ostentar, como a ANTAQ, a condição de interveniente na presente relação contratual, infere-se que o dispositivo acima elencado não dispôs quanto à exclusão da CDRJ quanto a responsabilidade por qualquer inconveniência ou risco à saúde ou segurança dos Usuários e dos servidores do Poder Concedente e da ANTAQ. Ademais, nos termos do disposto no Art. 17, § 1º, VI, incumbe à Administração do Porto, fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente. Sendo assim, é de rigor propor o seguinte: Redação Proposta: "A Arrendatária deverá tomar todas as medidas razoáveis e cooperar plenamente com o Poder Concedente para que as Atividades objeto do Arrendamento continuem a ser prestadas de acordo com este Contrato, sem que haja interrupção das Atividades objeto do Arrendamento, bem como prevenindo e mitigando qualquer inconveniência ou risco à saúde ou segurança dos Usuários e dos servidores do Poder Concedente, da ANTAQ e da CDRJ".</p>
ITG02	Minuta de Contrato	<p>26.4.6.1 Não havendo consenso quanto à escolha da câmara, o Poder Concedente elegerá, no prazo de 15 (quinze) dias, uma das seguintes instituições: (i) Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional; (ii) Corte Internacional de Arbitragem de Londres; ou (iii) Corte Permanente de Arbitragem de Haia.</p>	<p>O contrato prevê que, em não havendo consenso entre as partes no que diz respeito à escolha da Câmara de Arbitragem, o Poder Concedente poderá escolher entre a Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional, a Corte Internacional de Arbitragem de Londres ou a Corte Permanente de Arbitragem de Haia. Embora a escolha das referidas instituições se justifique em outros setores (como é o caso, por exemplo, do setor de petróleo e das licitações conduzidas pela ANP), ela se revela descabida frente ao objeto do arrendamento - que envolve o setor portuário e suas específicas características perante o mercado brasileiro. Diante desse cenário, sugere-se a adoção da sistemática observada em leilões mais recentes da ANTAQ (como, por exemplo, o Leilão n.º 024/2023), a fim de que a previsão da cláusula 26.4.6.1 seja reformulada, para contemplar o seguinte: Na hipótese de as Partes não chegarem a um acordo quanto à escolha da Câmara Arbitral no prazo de quinze dias, a parte interessada em instituir a arbitragem escolherá uma dentre as seguintes instituições, desde que atendidas as demais exigências desta cláusula: Centro de Arbitragem e Mediação Brasil-Canadá - CCBC; International Court of Arbitration of the ICC; ou Câmara de Mediação e Arbitragem Empresarial - CAMARB .</p>
ITG02	Seção F - Ambiental	<p>documento todo</p>	<p>TEMA: Programas ambientais DOCUMENTOS: Seção F - Ambiental JUSTIFICATIVA: De acordo com o Decreto Estadual nº 46.890/2019, o projeto em análise do ITG02 é classificado, pelas características do empreendimento, como um terminal de grande porte, alto potencial poluidor (por realizar movimentação de minérios) e, portanto, com potencial impacto ambiental de Classe 6A Significativo. A seção 6.4. Interferência do Empreendimento nas Comunidades Locais coloca como possíveis impactos socioambientais da implantação e operação do terminal a ocorrência de conflitos de interesses entre as comunidades locais e as atividades desenvolvidas no terminal, pela proximidade da ocupação portuária que tomou conta do entorno e vice-versa . Ainda, segundo o Plano Mestre do Complexo Portuário de Itaguaí, historicamente, a Baía de Sepetiba foi local de subsistência de ocupações ribeirinhas, totalizando sete comunidades pesqueiras nessa localidade. Dada a diferença dos usos previstos para as porções territoriais vizinhas ao Complexo Portuário, mostra-se relevante a busca pela manutenção das condições necessárias aos usos portuário, de pesca artesanal e de preservação ambiental, a fim de evitar interferências negativas entre eles. O Plano Mestre indica a realização de ações, programas e projetos em prol da população e do meio ambiente no entorno do Complexo Portuário por parte dos terminais arrendados e privados. A seção 7. Proposição de Programas Ambientais do documento Seção F - Ambiental , apresenta os programas ambientais propostos para as fases de implantação e de operação do terminal, entre eles o de Comunicação Social e Educação Ambiental. Entretanto, não se verifica no escopo desse programa a previsão de ações extra-porto, isto é, voltados para as comunidades na área de influência do empreendimento para mitigar impactos negativos e potencializar impactos positivos da atividade portuária sobre o meio ambiente, a cidade e o público externo do terminal. PROPOSTA: ? Dado potencial elevado de impacto socioambiental do terminal ITG02, e o fato de diversos terminais portuários no Complexo Portuário de Itaguaí já realizarem ações, projetos e programas socioambientais com o público externo, sugere-se a inclusão de um Programa Socioambiental, com previsão de recursos e ações sejam voltados para a área de influência do terminal e comunidade extra-porto, haja vista a probabilidade de exigência de tais ações pelo órgão ambiental, bem como visando a boa relação porto-cidade do futuro terminal. ? Revisão das seções 7.3. Fase de Operação do Terminal e 10.5. Programas Ambientais com a inclusão de um Programa Socioambiental para o período de operação do terminal e a estimativa de custos para tal, respectivamente.</p>

ITG02	Minuta de Contrato	3.4.1 Sem prejuízo do cumprimento dos requisitos legais e regulamentares exigíveis ao tempo da prorrogação, o Poder Concedente deverá também avaliar a conveniência e oportunidade do pedido tendo em vista:	A exigência de comprovação de adimplência das pessoas jurídicas que sejam, direta ou indiretamente, controladoras, controladas ou coligadas com a Arrendatária perante a Companhia Docas do Rio de Janeiro e junto à ANTAQ (item 3.4.1 da minuta de contrato) transfere para a arrendatária a responsabilidade por dívidas de outra pessoa jurídica, em face das quais ela possivelmente não tem ingerência ou até mesmo qualquer relação. A título de exemplo: uma determinada empresa evidentemente não teria condições de exigir do seu controlador a quitação de um determinado débito. Portanto, sugere-se que o referido item do edital seja readequado, a fim de passar a exigir a comprovação de adimplência apenas da arrendatária, sem que se estabeleça tal exigência frente a outras pessoas jurídicas (como empresas controladoras ou coligadas). Pede-se para que seja considerada a seguinte redação: 3.4.1 (...) Adimplência da Arrendatária e de pessoas jurídicas que sejam, direta ou indiretamente, por ela controladas perante a Companhia Docas do Rio de Janeiro e junto à ANTAQ caso, além do objeto do presente contrato, sejam operadoras, autorizadas, arrendatárias ou concessionárias no setor portuário brasileiro.
ITG02	Minuta de Contrato	qualificado e em número suficiente à execução das Atividades, assumindo plena e exclusiva responsabilidade por sua contratação, pelos contratos de trabalho celebrados com seus empregados e respectivos encargos decorrentes, incluindo o pagamento, se for o caso, de indenizações, multas e outras penalidades eventualmente advindas de infrações cometidas, reclamações trabalhistas, ações judiciais e quaisquer medidas propostas por seus empregados, empregados dos subcontratados, ou terceiros, eximindo o Poder Concedente de qualquer responsabilidade direta, solidária e/ou subsidiária pelos mesmos, a qualquer tempo, e assumindo integral responsabilidade por quaisquer reclamações	nada obstante a CDRJ ostentar, como a ANTAQ, a condição de interveniente na presente relação contratual, infere-se que o dispositivo acima elencado não excluiu a CDRJ quanto a responsabilidade por quaisquer reclamações que vierem a ser ajuizadas vinculadas à relação contratual. Diante do exposto, no resguardo dos interesses da CDRJ, considera-se de bom alvitre que seja formulada contribuição, no ponto, nos seguintes termos: Redação Proposta: "Utilizar somente pessoal qualificado e em número suficiente à execução das Atividades, assumindo plena e exclusiva responsabilidade por sua contratação, pelos contratos de trabalho celebrados com seus empregados e respectivos encargos decorrentes, incluindo o pagamento, se for o caso, de indenizações, multas e outras penalidades eventualmente advindas de infrações cometidas, reclamações trabalhistas, ações judiciais e quaisquer medidas propostas por seus empregados, empregados dos subcontratados, ou terceiros, eximindo o Poder Concedente de qualquer responsabilidade direta, solidária e/ou subsidiária pelos mesmos, a qualquer tempo, e assumindo integral responsabilidade por quaisquer reclamações trabalhistas que vierem a ser ajuizadas em face do Poder Concedente, da ANTAQ e da CDRJ, em relação ao presente Contrato".
ITG02	Minuta de Contrato	ii. Prancha Geral Média, correspondente ao volume de carga movimentada no terminal por todo o período de tempo atracado, conforme indicado no quadro abaixo:	TEMA: Prancha geral média DOCUMENTOS: Minuta de Contrato - 7.1.2.2. ii. JUSTIFICATIVA: Os estudos consideram a prancha média geral de 4.876 t/h. O método utilizado foi através de análise do Porto Sudeste, as melhores consignações e melhores médias de tempos não operacionais. Entretanto, o próprio Porto Sudeste não conseguiu fazer essa prancha média no ano. Em seu melhor ano, 2021, a prancha geral média foi de 4.097 t/h (fonte: Estatístico Aquaviário Antaq). O parâmetro para o tempo não operacional também precisa ser revisto. O estudo considera 4h apenas. Os terminais de minério de Itaguaí possuem médias de 7h. Essa prancha foi observada em poucos terminais - Tubarão, Ponta da Madeira, conforme dados obtidos no Anuário da Antaq (anexo encaminhado para o email anexo_audiencia012023@antaq.gov.br, nomeado GRAF_Contribuições ITG02_Anexo 1). PROPOSIÇÃO: ? Considerar como parâmetro de comparação o Porto Sudeste e o TECAR que possuem equipamentos com taxas semelhantes de produtividade efetiva (12 mil t/h e 17 mil t/h, respectivamente). A média ponderada entre 2019 e 2022 para esses terminais é de 3.700 t/h (prancha média geral) e o tempo inoperante é de 7h. Essas alterações significariam uma redução da capacidade de cais. Entretanto, o edital considera uma ocupação admissível de 50%, o que é conservador. O Plano Mestre considera para Tecar e CPBS 80% (pois apenas 1 berço para minério de ferro), Porto Sudeste 70% (pois trecho de cais com 2 berços). Assim, como ITG02 terá apenas 1 berço, poder-se-ia considerar até 80% de ocupação admissível. Com 66%, alcança-se a mesma capacidade de cais, porém com prancha obrigatória menor e mais compatível com a realidade operacional. A memória de cálculo encontra-se no anexo encaminhado para o email anexo_audiencia012023@antaq.gov.br, nomeado GRAF_Contribuições ITG02_Anexo 1 .

ITG02	Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>Considerando a magnitude do projeto, possivelmente será necessário realizar Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV para identificar, avaliar, mitigar e compensar eventuais reflexos provocados pelo empreendimento perante a população local (nos termos da Lei Federal 10.257/2001). O Plano Diretor do Município de Itaguaí (Lei Municipal 2.608/2007) estabelece que Os empreendimentos que causarem grande impacto urbanístico e ambiental, definidos na Subseção I, da Seção T, do Título IV desta lei, adicionalmente ao cumprimento dos demais dispositivos previstos na legislação urbanística, terão sua aprovação condicionada à elaboração e aprovação de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) (art. 67). Ademais, prevê que o município poderá exigir a adoção de medidas compensatórias e mitigadoras como condição para expedição da licença ou autorização, objetivando adequar o empreendimento ou atividade ao cumprimento das funções sociais da cidade (art. 69). A legislação municipal ainda estabelece diversos requisitos e temas que o EIV deve conter. Apesar da importância e da obrigatoriedade de realização do EIV, os valores necessários para sua elaboração não foram considerados pelos estudos na estimativa dos investimentos. Estima-se que o custo decorrente do EIV será de aproximadamente 5% (cinco por cento) do valor dos investimentos. Portanto, sugere-se que a estimativa dos investimentos considere também os valores necessários à realização do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança e execução de medidas mitigadoras, em aproximadamente 5% do valor total dos investimentos previstos (como estabelece a legislação), a fim de que a previsão dos investimentos esteja mais próxima à realidade e menos suscetível de questionamentos por parte do Tribunal de Contas da União - TCU. No âmbito do Leilão nº 05/2021-ANTAQ, que tinha por objeto arrendamento da área denominada STS08 no Porto de Santos, o contrato conteve cláusula endereçando esse tema da seguinte forma: 12.6 Serão de responsabilidade do Poder Concedente os eventuais custos relativos à execução do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança exigido pela Prefeitura Municipal de Santos, a ser implementado pela Arrendatária para fins de licenciamento ambiental. Diante disso, pede-se que o contrato seja readequado para que passe a conter previsão no mesmo sentido. Caso não seja esse o entendimento adotado, pede-se que o fluxo de caixa do projeto seja ajustado para que passe a conter aproximadamente 5% do valor total dos investimentos previstos (como estabelece a legislação) a título de despesas com a elaboração de EIV e eventuais medidas compensatórias/mitigadoras que sejam exigidas pelo Município de Itaguaí.</p>
ITG02	Minuta de Contrato	<p>Atividades, ao fim de cada período de 1 (um) Ano, caso a Movimentação Efetivamente Contabilizada seja inferior à Movimentação Mínima Exigida, a Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto o Valor do Arrendamento Variável, tomando por base o valor em Reais por tonelada indicada no item ii da Subcláusula 9.2.1, multiplicado pela diferença entre a Movimentação Mínima Exigida constante na Subcláusula 7.1.2.1 e a Movimentação Efetivamente Contabilizada no período. O pagamento deve ser realizado no prazo de até 30 (trinta) dias contados a partir do último dia do Ano em referência, mediante depósito em conta corrente a ser oportunamente</p>	<p>A capacidade de escoamento da carga movimentada no terminal é essencial para a própria viabilidade do projeto e para a plena operação do arrendamento. No caso, o desenho do arrendamento levou em consideração o transporte ferroviário como o principal modal para a movimentação da carga. Mais especificamente, a totalidade da carga do terminal será recebida pelo modal ferroviário conforme descrito na Seção C - Engenharia do EVTEA. Tal dependência direta da solução ferroviária em terminais dessa natureza também foi constatada pelo Poder Concedente no âmbito do Leilão nº 02/2022, para arrendamento do SUA07, no Porto de Suape, no âmbito do qual houve diversas discussões em relação à necessidade de se garantir os acessos ferroviários para viabilização do novo terminal de granéis minerais a ser implantado na Ilha de Cocaia. No caso de ITG02, a Seção B - Estudos de Mercado ainda mencionou que atualmente o minério de ferro representa 73% de sua capacidade instalada e que o contrato de concessão traz mecanismos que disparam investimentos adicionais caso a saturação exceda 90% - o que, evidentemente, pode envolver atrasos. Portanto, se a carga não puder ser transportada pelas linhas férreas que atendem o Porto de Itaguaí, será inviável que a arrendatária cumpra suas obrigações contratuais (inclusive no que se refere à movimentação mínima contratual prevista) e realize investimentos. Caso a arrendatária não tenha nenhuma garantia no que diz respeito à reserva da capacidade de transporte, existe o risco de a licitação restar deserta (já que nenhuma empresa assumiria o risco de realizar investimentos para a construção de um terminal sem ter garantias quanto à possibilidade de escoamento da carga) ou, ainda, de a futura arrendatária assumir a área em condições diversas daquelas originalmente previstas (o que poderia ensejar litígios e discussões envolvendo o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro). Caso esse assunto não seja endereçado desde logo, as soluções de funding para o empreendimento restarão limitadas, aumentando-se de forma significativa o risco do projeto aos potenciais investidores e reduzindo, conseqüentemente, a atratividade do negócio. Sugere-se que o valor da outorga seja revisto caso a capacidade de carga não seja integral e suficientemente disponibilizada pelas ferrovias adjacentes ao terminal, mediante a reformulação da cláusula 9.2.3: 9.2.3.1 A partir do início das Atividades, ao fim de cada período de 1 (um) Ano, caso a Movimentação Efetivamente Contabilizada seja inferior à Movimentação Mínima Exigida, a Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto o Valor do Arrendamento Variável, tomando por base o valor em Reais por tonelada indicada no item ii da Subcláusula 9.2.1, multiplicado pela diferença entre a Movimentação Mínima Exigida constante na Subcláusula 7.1.2.1 e a Movimentação Efetivamente Contabilizada no período, salvo nas hipóteses em que os parâmetros não puderam ser atingidos em razão da não disponibilização ou disponibilização insuficiente, pelos operadores ferroviários das malhas adjacentes ao terminal, da capacidade de transporte necessária ao escoamento das cargas movimentadas. O pagamento deve ser realizado no prazo de até 30 (trinta) dias contados a partir do último dia do Ano em referência, mediante depósito em conta corrente a ser oportunamente indicada ou mediante guia específica .</p>

ITG02	Minuta de Contrato	<p>12.4 Os passivos ambientais conhecidos e aqueles não identificados no laudo ambiental técnico a que se refere a Subcláusula 12.3 são de responsabilidade da Arrendatária, bem como aqueles que ocorram posteriormente à Data da Assunção.</p>	<p>Nos termos do art. 445 do Código Civil, o prazo para reclamação de vícios ocultos em bens imóveis deve ser contado a partir da data de seu conhecimento pelo contratante. A mesma lógica deve ser aplicada ao contrato de arrendamento em questão, sob risco de severos prejuízos ao seu equilíbrio econômico-financeiro e à capacidade da futura Arrendatária de manter o cumprimento integral de suas obrigações. A limitação da responsabilidade do Poder Concedente pelos passivos ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária ao prazo de 360 dias, contados da assunção da área, inviabiliza a avaliação de riscos e custos pelas licitantes no momento de formulação de suas propostas. As propostas, evidentemente, só podem levar em consideração os passivos ambientais já efetivamente identificados ou passíveis de identificação. A imputação do risco por eventuais passivos ocultos à futura Arrendatária pode levar as licitantes a reduzirem seus lances, considerando o risco de precisarem arcar com um passivo muito superior ao identificado. Sugere-se, portanto, que as Cláusula 12.2 e 12.4 do Contrato sejam readequadas para estabelecer que o Poder Concedente será responsável pelos Passivos Ambientais ocultos (não conhecidos no momento da vistoria e nem passíveis de identificação naquele momento) que vierem a ser identificados pela Arrendatária durante todo o prazo de execução das obras previstas contratualmente, afastando a limitação temporal de 360 dias. Pede-se para que seja considerada a seguinte redação: 12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, desde que não correspondam a passivos ocultos (não conhecidos no momento da vistoria nem passíveis de identificação por ocasião da elaboração do laudo ambiental técnico), sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental. (...) 12.4 Os passivos ambientais conhecidos e aqueles não identificados no laudo ambiental técnico a que se refere a Subcláusula 12.3 são de responsabilidade da Arrendatária, desde que não correspondam a passivos ocultos nos termos da Subcláusula 12.2, bem como aqueles que ocorram posteriormente à data de celebração deste Contrato .</p>
ITG02	Minuta de Contrato	<p>modalidade Responsabilidade Civil Geral, dando cobertura aos riscos decorrentes da implantação das obras e a quaisquer outros estabelecidos no Contrato e em seus Anexos, cobrindo a Arrendatária e o Poder Concedente, bem como seus administradores, empregados, funcionários e contratados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), pessoais, morais, decorrentes das atividades de execução das obras, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais</p>	<p>Da leitura da minuta de contrato em questão não foi possível identificar cláusula relativa à garantia contratual. Reza o Art. 5º da Lei Nº 12.815/2013 (Lei de Portos), o seguinte: "Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas: (Redação dada pela Lei nº 14.047, de 2020) XI - às garantias para adequada execução do contrato". Nessa linha de intelecção, propõe-se a a inclusão de Garantia de Execução Contratual na Minuta de Contrato em apreço, em observância à expressa disposição legal supramencionada.</p>

ITG02	Minuta de Contrato	<p>17.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTAQ, sem prejuízo da fiscalização a ser exercida pela Administração do Porto e pelas autoridades aduaneiras, fluviais/marítimas, sanitárias, ambientais e de saúde, no âmbito de suas respectivas atribuições, e se fará diretamente ou mediante convênio, sendo que a ANTAQ terá, no exercício de suas atribuições, livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes ao Arrendamento, assim como aos Bens do Arrendamento.</p>	<p>Apesar de a CDRJ ostentar, como a ANTAQ, poderes de fiscalização da execução do Contrato, infere-se que o dispositivo acima elencado excluiu a CDRJ quanto ao livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes ao Arrendamento, assim como aos Bens do Arrendamento. Além disso, conforme preconiza a Lei de Portos em seu Art. 17, § 1º, XI, incumbe à Administração do Porto reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e no contrato. É certo, portanto, que o exercício de tal incumbência deve também estar contido em contrato, de modo a evitar eventuais discussões por parte do futuro contratado. Diante do exposto, no resguardo dos interesses da CDRJ, considera-se de bom alvitre que seja formulada contribuição, no ponto, nos seguintes termos: Redação Proposta: "Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTAQ, sem prejuízo da fiscalização a ser exercida pela Administração do Porto e pelas autoridades aduaneiras, fluviais/marítimas, sanitárias, ambientais e de saúde, no âmbito de suas respectivas atribuições, e se fará diretamente ou mediante convênio, sendo que a ANTAQ e a CDRJ terão, no exercício de suas atribuições, livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes ao Arrendamento, assim como aos Bens do Arrendamento".</p>
-------	--------------------	--	--