

Área	Documento	Item	Contribuição
MUC04	Minuta de Edital	11.2. Não há limite de participantes para a constituição de Consórcio.	<p>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 .</p>
MUC04	Minuta de Contrato	4.3 O PBI poderá ser alterado a qualquer tempo, mediante solicitação da Arrendatária ou da ANTAQ, desde que comunicado ao Poder Concedente e observadas as regras do Contrato, Anexos e a legislação e regulamentação.	<p>A Cláusula 4.3 do Contrato de Arrendamento prevê que o Plano Básico de Implantação (PBI) poderá ser alterado a qualquer tempo, a pedido do Arrendatário ou da ANTAQ, desde que o Poder Concedente seja notificado e sejam observadas as regras do Contrato de Arrendamento, Anexos, legislação e regulamentação. No entanto, não há previsão no contrato para reequilíbrio contratual em caso de alterações no PBI solicitadas pela ANTAQ. Entendemos que tais alterações poderiam resultar em supressão ou aumento dos investimentos propostos pela Arrendatária. Nesse contexto, sugerimos que a ANTAQ considere a inclusão de previsão específica sobre a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão extraordinária caso haja qualquer modificação nos investimentos decorrentes de pedidos de alteração do PBI propostos pela ANTAQ. Sugerimos a seguinte redação: 4.3 O PBI poderá ser alterado a qualquer tempo, mediante solicitação da Arrendatária ou da ANTAQ, desde que comunicado ao Poder Concedente e observadas as regras do Contrato, Anexos e a legislação e regulamentação. 4.3.1 Qualquer supressão ou aumento dos investimentos decorrentes de pedidos de alteração do PBI propostos pela ANTAQ ensejarão procedimento de Revisão Extraordinária do Contrato para a recomposição do seu equilíbrio econômico-financeiro, nos termos da Cláusula 14 deste Contrato .</p>
MUC04	Minuta de Contrato	v. Implantar as ações necessárias à eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas, arrendadas ou não, em que as Atividades deverão ser executadas, devendo a	<p>A Cláusula 7.1.1(v) prevê que a Arrendatária é responsável por implementar as ações necessárias para a relocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas, arrendadas ou não, na qual as Atividades serão realizadas, devendo a Arrendatária arcar com todas as respectivas despesas e obter a prévia autorização da Administração do Porto e da ANTAQ. Em relação a essa obrigação, entendemos que o Poder Concedente não poderá exigir alterações relevantes no escopo do Contrato de Arrendamento e qualquer alteração da Área do Arrendamento (ampliação ou redução) somente ocorreria após solicitação da Arrendatária e autorização do Poder Concedente, com o direito da Arrendatária de pleitear o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos das cláusulas 2.4.1 e 7.2.1 do Contrato de Arrendamento. Favor confirmar este entendimento. No entanto, caso a ANTAQ considere que alterações relevantes ao escopo do Contrato de Arrendamento possam ser impostas à Arrendatária, incluindo a alteração da Área do Arrendamento, sem a solicitação da Arrendatária, então sugerimos a seguinte redação à Cláusula 7.2: 7.2.1.2 Caso o Poder Concedente exija qualquer alteração relevante na Área do Arrendamento, inclusive ampliação ou redução que afete os pressupostos econômico-financeiros do Arrendamento, a Arrendatária poderá discordar da alteração do escopo do Contrato de Arrendamento e requerer a extinção do Contrato de Arrendamento por culpa do Poder Concedente, nos termos da Cláusula 24.5 .</p>

MUC04	Minuta de Contrato	a. Com vista a implantação de pátio de contêineres com no mínimo 1.816 ground slot e implantação das vias de circulação do terminal, deverá ser realizada: i) a pavimentação de pátio complementar em área não estruturada; ii) execução melhorias pavimento, r	Existe algum relatório adicional de investigações geotécnicas no pátio?
MUC04	Minuta de Contrato	ii. Equipamentos	A Cláusula 7.1.2.3 (ii), relativa aos investimentos mínimos, prevê que a Arrendatária deverá adquirir alguns equipamentos para a execução das Atividades de Arrendamento. Por outro lado, a Cláusula 15.5 também prevê que o arrendatário poderá celebrar contratos de aluguel de equipamentos ou arrendar bens para permitir a operação e manutenção da concessão e a prestação das atividades. Portanto, para esclarecer quais ativos podem ser alugados e quais ativos devem ser adquiridos, sugerimos a seguinte redação: 7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: ii. Aquisição, locação ou arrendamento de equipamentos a. Aquisição de no mínimo 3 (três) MHC - Post-Panamax, com atendimento dos navios porta-contêineres; b. Aquisição de no mínimo 6 (seis) empilhadeiras - Reach Stacker, com capacidade de empilhamento mínimo 5 de altura. Quaisquer outras empilhadeiras - Reach Stacker poderão ser locadas ou arrendadas; c. Aquisição de Plataformas com tomadas reefer para no mínimo 1.226 unidades; d. Obtenção de balanças, scanners, subestação, spreaders, terminal-tractors e semi-reboques, em quantidades e especificações adequadas .
MUC04	Minuta de Contrato	ii. Equipamentos	Há a possibilidade de os investimentos sugeridos pelo futuro arrendatário no PBI, conforme prevê a LEI Nº 12.462, DE 4 DE AGOSTO DE 2011, apontada no edital e contrato, capacitem o terminal de acordo com os parâmetros do arrendamento e parâmetros técnicos, mas apresentem diferença de equipamentos e quantitativos do item 7.1.3 do contrato. Caso as alterações propostas no PBI sejam aceitas pelo Poder Concedente, haverá necessidade de alteração da cláusula 7.1.3 do contrato?
MUC04	Minuta de Edital	19.2.1. Caso a empresa que participe de forma isolada não opte pela constituição de Sociedade de Propósito Específico, deverá apresentar Comprovante do compromisso público ou particular de constituição de unidade operacional ou de negócios, quer como fili	De acordo com o item 19.2.1 do Edital e cláusula 19.1.1 do Contrato de Arrendamento, a proponente poderá criar uma unidade de negócio (incluindo filiais) para celebrar o Contrato de Arrendamento, ao invés de criar uma sociedade de propósito específico. Sugerimos que o título do Modelo 21 do Edital seja alterado para mencionar apenas a declaração de que a empresa procederá com um sistema de contabilidade descentralizado, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades. Entendemos que essa alteração deixaria mais claro para todos os participantes da licitação que uma unidade de negócios já existente também poderia ser utilizada para a celebração do Contrato de Arrendamento, em conformidade com o Edital, desde que essa declaração de requisitos contábeis seja apresentada à ANTAQ. Modelo 21 - Instruções para declaração de que o Proponente procederá com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, seja já existente ou a ser constituída O Termo de compromisso de constituição de um sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada deverá conter no mínimo as seguintes informações: i. denominação da Proponente; ii. qualificação da Proponente; e iii. órgãos de administração da Proponente; iv. declaração expressa que procederá com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, na forma e no grau de detalhamento previsto no art. 3º desta norma, nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade - CFC, em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem .

MUC04	Minuta de Edital	Subseção IV - Da Habilitação Técnica	<p>à apresentação, pela Proponente, do Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento (...) e do compromisso de, sob as penas da lei, obter, nas hipóteses não dispensadas pela legislação, a pré-qualificação como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado em que está localizado o Arrendamento, ou contratar Operador Portuário pré-qualificado. Destaca-se, no entanto, que a operação de terminais de contêineres tem características específicas, que exigem das empresas atuantes elevada especialização e alta eficiência para que possam garantir a continuidade e segurança das operações em um mercado altamente competitivo e complexo. Nesse contexto, existe elevado risco de que empresas sem a expertise necessária não tenham capacidade de viabilizar a operação e, tendo esse conhecimento, utilizem a licitação para fins especulativos ou mesmo anticoncorrenciais, desviando-a do objetivo principal pretendido, de garantir movimentação, fomentar a atividade econômica e otimizar a utilização das áreas portuárias. Apesar do edital prever a comprovação de pré-qualificação como operadora portuária junto à Administração do porto como obrigação prévia à celebração do contrato, é importante destacar que as obrigações para qualificação são, muitas vezes, subjetivas e burocráticas e, por vezes, sem especificação de volume mínimo de movimentação, e a ausência de verificação de capacidade técnica antes do leilão tem potencial de postergar e inviabilizar o efetivo atingimento desses objetivos. Destaca-se, complementarmente, que o mercado brasileiro de contêineres possui variedade de empresas qualificadas para operação e que quase a totalidade dos terminais de contêineres operem em grupos consolidados. Este fato, além de indicar novamente a elevada expertise exigida no setor, também demonstra que a habilitação não tem potencial de reduzir a competitividade do certame. É importante observar que os processos recentemente modelados para arrendamento de Terminais de Contêineres que passaram por audiência pública nesta Agência, já dispõem de itens e cláusulas que garantem essa habilitação técnica, com fundamentação presente em ato justificatório que consideram os riscos e elementos aqui expostos. Desta forma, solicita-se inclusão nas minutas de edital e contrato de dispositivo adicional de habilitação técnica já utilizado em processos de concessão de Terminais de Contêineres, adaptado para considerar proporcionalidade com a capacidade prevista para o terminal. Proposta: Seção II - Da Participação em Consórcio (...) 11.1.4. O Operador de Terminal Portuário de Contêineres, caso seja membro do Consórcio, deverá deter pelo menos 15% (quinze por cento) de participação. 11.1.4.1 Na hipótese do Item 11.1.4, não será exigido prazo mínimo de relação societária entre as empresas do Grupo Econômico e o Operador de Terminal Portuário de Contêineres, devendo este último atender ao requisito previsto no Item 19.13.1. (...) Subseção IV - Da Habilitação Técnica 19.13. Para fins de qualificação técnica, é necessário que a Proponente comprove o atendimento aos requisitos estabelecidos em um dos subitens a seguir: 19.13.1. A Proponente que participar do leilão isoladamente deverá ser um Operador de Terminal Portuário de Contêineres que tenha operado, em pelo menos um dos últimos 5 (cinco) anos, terminal que tenha movimentado, naquele ano, no mínimo 65.000 (sessenta e cinco mil) TEUs. Caso a movimentação esteja expressa em unidade equivalente em toneladas, a relação deverá ser de 11 (onze) toneladas para 1 (um) TEU. 19.13.2. O requisito de qualificação técnica atrelado à movimentação anual de contêineres previsto no Item 19.13.1: a) pode ser comprovado por empresas do mesmo Grupo Econômico; b) refere-se à movimentação exclusiva de um único terminal explorado pelo Operador de Terminal Portuário de Contêineres; c) pode ser comprovado por terminais que operam em território</p>
-------	------------------	--------------------------------------	---

MUC04	Minuta de Edital	<p>27.2.5. Comprovação da subscrição de capital social inicial mínimo no valor R\$ 72.147.600,00 (setenta e dois milhões, cento e quarenta e sete mil, seiscentos reais), bem como da integralização de, pelo menos, 50% (cinquenta por cento) desse capital socia</p>	<p>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\$ 72.147.600,00 (setenta e dois milhões, cento e quarenta e sete mil, seiscentos reais), isso não garante que a empresa vencedora terá condições econômico-financeiras para garantir a conclusão dos investimentos previstos e a plena adimplência do contrato. Conforme entende a doutrina: 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. (JUSTEN FILHO, Marçal. 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\$ 168.132.394,00). Assim, uma solução para garantir que as licitantes cumprirão integralmente o contrato seria exigir que as licitantes demonstrem possuírem patrimônio líquido mínimo equivalente a até 10% do valor do contrato (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 10% 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 de patrimônio líquido mínimo de 10% do valor do contrato, de R\$ 390.641.000,00 (trezentos e noventa milhões, seiscentos e quarenta e um mil reais) .</p>
-------	------------------	--	--

MUC04	Minuta de Contrato	2 Áreas e Infraestrutura Públicas do Arrendamento	<p>Necessidade de berços exclusivos incorporados ao arrendamento: Ao especificar a área objeto do arrendamento, sobretudo nas imagens e layouts apresentados como anexos dos estudos do projeto, são especificadas apenas possíveis áreas de pátio, sem prever a destinação de qualquer berço que dê suporte às movimentações esperadas no futuro Terminal. Os estudos, no entanto, em diversos momentos apresentam parâmetros operacionais de terminais com berços dedicados exclusivamente às suas operações. Na Seção C - Engenharia, por exemplo, especifica-se que a área de arrendamento MUC04 será atendida pelo cais comercial, berços 105 e 106, durante a vigência de contrato (página 5), que para o cálculo de capacidade do terminal foram considerados 3 MHC para operação simultânea em ambos os berços destinados ao arrendamento MUC04 (Página 8) e, ainda que a UNCTAD apresenta o tempo de espera relativo ao terminal especializado com dois berços, indicando que o limite de ocupação do berço é de 53% . O detalhamento do cálculo da micro capacidade, apresentado na tabela do item 4. Compatibilização da Capacidade Futura do Empreendimento do estudo de Engenharia indica que a capacidade de cais calculada considerou um percentual de 98% do tempo dos berços 105 e 106 alocados para operações de contêineres a partir de 2026. A Seção D - Operacional, por sua vez, indica que a dinâmica operacional projetada para a área MUC04 é de um terminal molhado . A Minuta de Contrato não detalha a infraestrutura a ser arrendada, mas indica em sua cláusula 2.2 que as condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto sem, no entanto, dar mais detalhes sobre as regras necessária para garantir a disponibilidade garantida no estudo. Essa disposição, mesmo que indiretamente, dá a entender que a utilização dos berços dar-se-á em regime público e que, portanto, deve seguir as prioridades definidas no Regulamento de Exploração do Porto de Fortaleza. Vale destacar que, conforme Regulamento de Exploração vigente, ambos os berços 105 e 106 podem ser utilizados para movimentação de passageiros, contêineres, navios de marinha e produtos inflamáveis ou explosivos, tendo os navios de passageiro prioridade de atracação sobre os demais. Dificilmente seria possível atingir a capacidade, níveis de serviço e produtividade considerando o regramento existente para uso desses berços. Mais do que promover a aderência da área arrendada aos parâmetros operacionais e de capacidade definidas no estudo, é importante esclarecer que a existência de berço(s) dedicado(s) é condição primordial para garantir a viabilidade de implantação de um terminal de contêineres. Cumpre esclarecer que a movimentação global de contêineres é realizada por meio de serviços de navegação, com escalas definidas que interconectam diversos terminais do mundo e que, no Brasil, costumam ter periodicidade semanal. Com o objetivo de conferir maior previsibilidade, eficiência operacional, segurança e controle às operações, reduzindo impactos indesejados que se alastrem por toda a rede de terminais, usualmente são definidas janelas de atracação por serviço em cada terminal de contêineres, que pressupõe o uso dedicado do berço e sua disponibilidade para livre negociação da arrendatária com os armadores responsáveis pelos serviços. Como objetivo é garantir a viabilidade de implantação de um terminal especializado na movimentação de contêineres no Porto de Fortaleza, solicita-se, portanto, a inclusão de pelo menos um berço na área objeto de arrendamento já que essa é condição imprescindível para viabilização desse tipo de terminal.</p>
MUC04	Minuta de Contrato	2.1.1 A área total do Arrendamento em Fortaleza - CE, cujo código de identificação é MUC04, localizada no Porto de Fortaleza, possui 125.112 m ² (cento e vinte e cinco mil e cento e doze metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e	<p>O item 2.3 do edital e o item 2.1.1 do contrato definem o perfil de carga como containerizada, especialmente contêiner. Nos demais terminais de contêineres arrendados, existe a possibilidade de movimentação de carga geral, containerizada ou não. Sugere-se ajustar o texto para: 2.1.1 A área total do Arrendamento em Fortaleza - CE, cujo código de identificação é MUC04, localizada no Porto de Fortaleza, possui 125.112 m² (cento e vinte e cinco mil e cento e doze metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de carga geral, containerizada ou não, em especial contêineres, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.</p>

MUC04	Minuta de Contrato	6.1 A transferência, total ou parcial, direta ou indireta, do controle societário da Arrendatária ficará sujeita à análise e aprovação da ANTAQ, sob pena de descumprimento contratual, declaração de extinção do Arrendamento por culpa da Arrendatária e apli	A minuta do contrato de arrendamento estabelece expressamente que a transferência do controle societário do arrendatário dependerá de análise e autorização expressa da ANTAQ e a transferência da titularidade do arrendamento dependerá de análise prévia da ANTAQ e aprovação expressa do Poder Concedente (cláusulas 6.1 e 6.2). No entanto, os documentos que são objeto da consulta pública não contêm qualquer previsão que impeça a transferência de controle ou da titularidade do contrato nos primeiros anos do contrato. A ausência de vedação à transferência da titularidade do arrendamento ao menos nos cinco anos contados da conclusão dos investimentos possibilita a criação de uma indústria de revenda dos arrendamentos, na medida em que permite que um licitante se aventure a participar do leilão com o único objetivo de repassar o arrendamento para outrem posteriormente, negociando valores e condições específicas mais benéficas para que o novo titular opere e transporte a sua carga, por exemplo. Neste caso, o particular estaria inclusive captando os benefícios de uma outorga que poderia ser maior ao Poder Público se houvesse a proibição de transferência do arrendamento ou do controle da arrendatária pelos primeiros anos do contrato. Assim, sugere-se a inclusão de uma vedação à transferência de controle societário do arrendatário ou da titularidade do arrendamento nos cinco primeiros anos do contrato, contados da conclusão dos investimentos. A inclusão de tal vedação é comum em outros setores, como no aeroportuário e rodoviário. A título de exemplo, o Contrato nº 001/ANAC/2011, do Aeroporto de Natal, estabelecia o seguinte: A transferência da concessão é vedada ao longo dos 3 (três) primeiros anos de execução do contrato de concessão (Cláusula 10.3). Já o Edital nº 002/2007-ANTT previa que É permitida a transferência do controle societário e da titularidade da Outorga da Concessão, depois de transcorrido o prazo de dois anos da assinatura do Contrato de Concessão e preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos técnicos, econômicos, jurídicos e fiscais estabelecidos nas normas legais vigentes, condicionada a prévia autorização pela ANTT (Item 16.52). Recomenda-se, portanto, a inclusão da seguinte cláusula no contrato: A transferência do controle societário da Arrendatária ou da titularidade do arrendamento é vedada por 5 (cinco) anos contados da conclusão dos investimentos .
MUC04	Minuta de Contrato	7.1.2 A Arrendatária obriga-se ainda a:	A Lei nº 12.815/2013 estabelece a obrigatoriedade de vinculação do operador portuário ao Órgão Gestor de Mão de Obra Portuária (OGMO) e de utilização do sistema OGMO para a contratação de trabalhadores. No entanto, não há nenhuma menção a tal obrigatoriedade nas minutas do arrendamento. Assim, é necessária a inclusão de cláusula expressa acerca da necessidade de associação entre o OGMO e o futuro arrendatário na minuta do contrato de arrendamento. A dispensa de utilização do sistema e a ausência de cláusula de obrigatoriedade violam as diretrizes de mercado e estabelecem favorecimento desleal ao arrendatário.

MUC04	Minuta de Contrato	7.1.2 A Arrendatária obriga-se ainda a:	<p>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. 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). A minuta de contrato prevê, no item 7.1.2.1, os quantitativos mínimos de movimentação anual para os 25 (vinte cinco) anos da execução contratual. Os quantitativos vão aumentando paulatinamente até o mínimo de 305.000 (trezentos e cinco mil) contêineres no Ano 25. Trata-se de quantitativos incompatíveis com as atuais condições do Porto e a capacidade da área em questão, mesmo após a realização dos investimentos previstos para a área do terminal. Nesse contexto, acredita-se que pouquíssimos licitantes terão condições efetivas de cumprir os quantitativos mínimos de movimentação anual estabelecidos na documentação da licitação. Com o devido respeito, tal previsão por si só restringe a competitividade do certame, ofendendo a isonomia e imparcialidade da Administração, já que afasta a possibilidade de participação de players que talvez não possuam, atualmente, condições de atingir os relevantes quantitativos previstos na minuta de contrato. Assim, de forma indireta, confere-se preferência a determinados agentes em detrimento de outros sem qualquer justificativa. Viola-se, com isso, os princípios da legalidade, imparcialidade, razoabilidade e proporcionalidade, aplicáveis à Administração Pública por força do art. 2º da Lei nº 9.784/1999, e o art. 6º da Resolução nº 75/2022-ANTAQ, que determina que as Autoridades Portuárias devem conferir tratamento isonômico aos usuários, sendo vedado qualquer tipo de discriminação. As normas editadas pelas autoridades portuárias não podem privilegiar determinados usuários em detrimento de outros, devendo primar pela igualdade de tratamento e isonomia entre todos os envolvidos. O estabelecimento de quantitativos de movimentação mínima exigida muito superiores (e incompatíveis com as características do terminal a ser arrendado) desrespeita essa diretriz ao beneficiar apenas uma pequena parcela dos usuários, enquanto prejudica gravemente outros. Diante disso, solicita-se a revisão de tal entendimento, com o estabelecimento de quantitativos de movimentação mínima exigida mais realistas e compatíveis com o projeto em questão. Quando menos, pede-se que sejam apresentados os documentos técnicos e jurídicos que fundamentaram a implantação dos quantitativos atualmente previstos na minuta de contrato.</p>
MUC04	Minuta de Contrato	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:	No item 7.1.2.1 do Contrato a Movimentação Mínima Exigida está por unidade de contêiner enquanto na Tabela 37 (pág 33 da Seção B - Estudo de Mercado) os valores apresentados estão em TEU. Devemos assumir que os valores corretos são em TEU?
MUC04	Minuta de Contrato	a. Extensão do molhe do porto para combater a incidência das ondas swell.	Há um projeto "as built" para o quebra-mar existente?

MUC04	Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>O Porto de Mucuripe apresenta diversos problemas causados pela ausência de investimentos básicos por parte da Companhia Docas do Ceará - CDC. Entre tais problemas, destaca-se a situação precária das áreas de cais e de atracação, a ausência ou inadequabilidade das defensas e as más condições dos sistemas de segurança portuária, por exemplo. Nesse contexto, os investimentos mínimos descritos na minuta de contrato incluem a execução melhorias pavimento, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio, para adequação dos pátios existentes (cláusula 7.1.2.3, i, a). A respeito de tais investimentos, o Estudo de Engenharia (Seção C), por sua vez, esclarece apenas que seu objetivo consiste em melhorar as condições operacionais e de tráfego de veículos e equipamentos, eliminando o acúmulo de água, mediante (a) a remoção do pavimento existente; (b) a instalação da nova infraestrutura de drenagem; (c) a recomposição, regularização e compactação das camadas de base; (d) a pavimentação em blocos intertravados; e (e) rede elétrica e iluminação (p. 12). Entende-se que as previsões relativas aos investimentos de adequação dos pátios existentes são bastante genéricas. A documentação do edital não detalha de modo satisfatório os investimentos que deverão ser realizados para que os pátios sejam adequados e estejam aptos a operar, nem especifica os parâmetros que deverão ser seguidos nos poucos investimentos que foram elencados. Tal detalhamento é essencial para o estabelecimento da equação econômico-financeira do contrato. Afinal, dependendo do que for exigido no futuro, quando da execução dos investimentos, é possível que se constate inclusive um desequilíbrio econômico-financeiro do contrato já em seus primeiros meses de vigência. Com respeito, a ausência de definição afasta a segurança jurídica do certame e tem o potencial de não garantir a contratação mais vantajosa à Administração, já que será possível que as propostas levem em consideração parâmetros distintos, dificilmente refletindo a realidade. Assim, sugere-se que os investimentos previstos para a adequação dos pátios existentes sejam detalhados de forma mais precisa, para que sejam corretamente considerados pelos interessados na elaboração das propostas e adequadamente executados pela futura arrendatária.</p>
-------	--------------------	---	---

MUC04	Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>O item 7.1.2.3.ii da minuta do contrato dispõe que a futura Arrendatária deverá adquirir (i) no mínimo 3 (três) MHC - Post-Panamax, com atendimento dos navios porta-contêineres; (ii) no mínimo 6 (seis) empilhadeiras - Reach Stacker, com capacidade de empilhamento mínimo 5 de altura; (iii) Plataformas com tomadas reefer para no mínimo 1.226 unidades; e (iv) balanças, scanners, subestação, spreaders, terminal-tractors e semi-reboques, em quantidades e especificações adequadas. Nesse contexto, importante considerar que a Lei de Portos prevê em seu art. 3º, I e III, a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e superestrutura que integram os portos, assim como o estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiências das atividades prestadas. No mesmo sentido, o art. 17, parágrafo único, VI, da referida lei estabelece como competência da administração do porto fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente. A CFRB/88, por sua vez, prevê a obrigação da Administração Pública de preservar o direito ao meio ambiente (arts. 23 e 225). Assim, é inegável o compromisso da CFRB/88 e da Lei de Portos com a modernização do setor e com os esforços de preservação do meio ambiente. O estímulo às soluções tecnológicas, aliado à preservação ao meio ambiente, é tendência no setor portuário que deve influenciar as características dos equipamentos a serem colocados em operação no âmbito do MUC04. Em outras palavras, é fundamental que o MUC04 esteja inserido nesse contexto de respeito ao meio ambiente e busca de eficiência. Entre as diversas possíveis medidas nesse sentido, destaca-se a possibilidade de imposição da obrigatoriedade de aquisição de equipamentos elétricos ou híbridos. A título exemplificativo, é possível citar os casos dos portos de Itapoá (disponível em: https://www.jornalportuario.com.br/interna/noticias-em-destaque/porto-itapoa-investe-us-25-milhoes-em-rtgs-hibridos-por-controle-remoto. Acesso em 13.5.24, 17h), Santos (disponível em: https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/santos-brasil-recebe-dez-guindastes-eletricos-da-zpmc. Acesso em 13.5.24, 17h) e Manaus (disponível em: https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/guindastes-eletricos-comecam-a-operar-em-terminal-portuario/. Acesso em 13.5.24, 17h). Em todas essas situações, foi promovida a compra de guindastes elétricos ou híbridos sob a justificativa de maior eficiência, produtividade, segurança (uma vez que podem ser controlados remotamente) e sustentabilidade (a partir da redução da emissão de gases de efeito estufa) que tais equipamentos poderiam fornecer em relação às máquinas tradicionalmente utilizadas. Diante do exposto, buscando dar efeito cumprimento às diretrizes de sustentabilidade, segurança e eficiência na operação portuária, sugere-se que seja alterado o item 7.2.ii da minuta do contrato, para que, no que for cabível, seja estabelecido a obrigatoriedade de aquisição de equipamentos elétricos ou, ao menos, híbridos.</p>
-------	--------------------	---	---

MUC04	Minuta de Contrato	<p>7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:</p>	<p>Ceará - CDC. Esses problemas estão relacionados principalmente com o controle aduaneiro, modernização e com a segurança portuária. Alguns desses problemas foram objeto de reportagens, que demonstram e comprovam a existência de problemas do Porto de Mucuri. Confira-se: Pane no Porto de Fortaleza: relatos de drogas, sumiço de contêineres e ataque hacker. O Povo. Fortaleza. 22 ago. 2022. Disponível em: https://mais.opovo.com.br/reportagens-especiais/porto-de-fortaleza-em-crise/2022/08/22/pane-no-porto-de-fortaleza-relatos-de-drogas-sumico-de-containers-e-ataque-hacker.html Multas milionárias e sucateamento põem em risco operação do Porto de Fortaleza. O Povo. Fortaleza. 29 ago. 2022. Disponível em: https://mais.opovo.com.br/reportagens-especiais/porto-de-fortaleza-em-crise/2022/08/29/multas-milionarias-e-sucateamento-poem-em-risco-operacao-do-porto-de-fortaleza.html Fiscalização vulnerável pode favorecer tráfico de drogas no Porto do Mucuri. O Povo. Fortaleza. 06 set. 2022. Disponível em: https://mais.opovo.com.br/reportagens-especiais/porto-de-fortaleza-em-crise/2022/08/29/porto-do-mucuri-fiscalizacao-vulneravel-pode-favorecer-o-traffic-de-drogas.html Entre tais problemas, destaca-se a situação precária da área de cais, a ausência ou inadequabilidade das defensas, a situação precária da área de atracação, a intensificação das atividades ilegais por conta das más condições de implementação e manutenção dos sistemas de segurança portuária, entre outros. Aliás, em agosto de 2022, o Porto inclusive perdeu temporariamente sua certificação de segurança relacionada ao ISPS Code. Nesse cenário, outros terminais na área de abrangência do Porto de Mucuri, inclusive no Ceará, que atua dentro da regularidade legalmente exigida, com as devidas certificações e com a realização dos investimentos necessários, estão sendo significativamente prejudicados, causando um desequilíbrio claro ao ambiente concorrencial. Mesmo com a atuação da ANTAQ e da RFB em relação aos problemas em questão, a tendência é que o desequilíbrio concorrencial se intensifique a partir do início das operações na MCU04. Afinal, o novo arrendatário terá um custo regulatório reduzido em comparação aos seus concorrentes que atuam dentro da regularidade e promovem investimentos em segurança e na infraestrutura geral do Porto. Além disso, a probabilidade de intensificação do problema é ainda mais nítida diante da ausência de previsão de investimentos em segurança e infraestrutura do Porto de Mucuri. Ainda que estejam previstos alguns investimentos em infraestrutura, nenhum deles tem o potencial de solucionar os problemas atualmente existentes no Porto. Diante disso, considerando a necessidade de se buscar um ambiente concorrencial saudável, sugere-se que os estudos e as minutas sejam revisados para o fim de que sejam previstos investimentos específicos na segurança e na infraestrutura do Porto. Sugere-se, ainda, que a realização desses investimentos adicionais considere como parâmetro mínimo os investimentos necessários para o efetivo cumprimento do ISPS Code, bem como que o início efetivo das operações só possa ser autorizado depois que sejam implementadas três condições: (1) haja o reconhecimento formal de que os investimentos previstos efetivamente foram executados de forma satisfatória e de acordo com o contrato; (2) haja o reconhecimento formal pelas autoridades competentes de que houve a resolução dos processos em trâmite perante ANTAQ e Receita Federal tratando do assunto; e (3) haja a obtenção ou manutenção (caso já tiver sido obtido) do ISPS Code. Subsidiariamente, sugere-se que seja incluída previsão contratual no sentido de que os valores pagos pela futura arrendatária à Administração do Porto a título de Arrendamento Fixo e Arrendamento Variável sejam majoritariamente destinados para a realização dos investimentos necessários ao regular</p>
-------	--------------------	--	---

MUC04	Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>O Estudo de Mercada (Seção B) indica que o Porto de Fortaleza registrou, em 2022, o total de 56.963 TEU de Movimentação Portuária. A projeção de demanda apresentada pelo referido estudo prevê que a Micro Demanda Capturada pelo MUC04 em 2049 será de 357 KTEU. Em compatibilidade com esse aumento de demanda, a MME prevista para o arrendamento também é majorada gradativamente para valores muito acima da movimentação atual. Inicialmente, em 2026, a MME será de 67 KTEU. Já em 2031, a MME será de 212 KTEU. Ao final do contrato, em 2049, a MME chega ao total de 357 KTEU. A projeção de aumento da demanda e a MME contratual confirmam que a movimentação de contêineres no Porto de Fortaleza - que atualmente é baixa se comparada com Portos similares - será significativamente majorada nos próximos anos em razão do início das operações do MUC04. O aumento das movimentações de contêineres no Porto de Fortaleza implica na necessidade de que o Porto e a própria cidade estejam preparados para receber toda a cadeia logística envolvida na operação. No entanto, o projeto do MUC04 não considera esse novo cenário e os impactos urbanísticos por ele causados. Afinal, ainda que projeto preveja a realização de investimentos relacionados com a melhoria de pavimentos e implementação de gates, não há qualquer previsão de investimentos voltados ao combate dos futuros problemas urbanísticos causados pelo aumento de movimentação no Porto. Desconsidera-se, por exemplo, a necessidade de que as vias de acesso localizadas na área externa do Porto também recebam os investimentos necessários para possibilitar o trânsito adequado de caminhões até o MUC04. Ainda em 2020, o Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém já constatou que o crescimento das movimentações de cargas rodoviárias no Porto tende a alterar essa situação caso a infraestrutura seja mantida (página 216). Além disso, é importante considerar que esse problema é agravado pelo fato de que o layout do Terminal e o dimensionamento do sistema de armazenagem é prerrogativa do vencedor do leilão (Estudo de Engenharia - Seção C). Ou seja, não há qualquer segurança de que o layout do terminal será eficiente e compatível com as necessidades urbanísticas de Fortaleza. Assim, entende-se que a configuração atual do projeto representa risco concreto de problemas urbanísticos nas regiões próximas ao Porto, seja pela ausência de investimentos para minimizar tais problemas ou pela incerteza do layout do terminal, o que poderá agravar ainda mais a situação. Diante disso, sugere-se que os estudos sejam revistos para que os problemas urbanísticos sejam devidamente considerados na definição dos investimentos mínimos que serão realizados pelo futuro arrendatário.</p>
MUC04	Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>A seção 3.3 do Caderno de Engenharia detalha como irá funcionar o acesso terrestre ao terminal, que se restringe ao acesso rodoviário. No item 3.3.1, é enfatizada a necessidade de implementar um sistema de agendamento nos gates, descrito como "uma medida primordial para que não ocorram filas em via pública." A cláusula 7.1.2.3 da minuta de contrato, por outro lado, prevê um único investimento relacionado aos acessos que é a disponibilização de pelo menos dois gates de entrada e dois de saída. Adicionalmente, no plano de ações do Plano Mestre do Porto de Fortaleza (2020), o item 10.1.3, já recomendava a adoção de um sistema de agendamento inteligente para mitigar o congestionamento nas vias adjacentes ao terminal, mas, através do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (2021) do porto, a Companhia das Docas do Ceará destacou a impossibilidade de implementar esta medida por limitações financeiras. Portanto, parece que diante da evidência de que a implantação do sistema de agendamento é crucial para prevenir problemas significativos de acesso rodoviário ao terminal, requer-se esta seja reconhecida como um investimento obrigatório e que sejam avaliadas alternativas a fim de evitar que a operação do terminal cause a ocorrência de congestionamentos nas vias de acesso ao Porto.</p>
MUC04	Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>Existem pedreiras operacionais perto do porto que possam fornecer blocos de dimensões específicas para o local da construção, com acesso rodoviário para o transporte urbano desses blocos?</p>
MUC04	Minuta de Contrato	ii. R\$ 35,25 (trinta e cinco reais e vinte e cinco centavos) por tonelada de qualquer carga movimentada, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, obse	<p>No item 9.2.1. ii o valor de arrendamento variável é 35,25 por tonelada de qualquer carga movimentada, enquanto no item 4. Resultados-chave da seção financeira a remuneração variável está colocada como 35,25 R\$/TEU. Podemos assumir que a outorga variável é de 35,25 R\$/TEU?</p>

MUC04	Minuta de Contrato	ii. R\$ 35,25 (trinta e cinco reais e vinte e cinco centavos) por tonelada de qualquer carga movimentada, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observe	O item 9.2 do contrato - condições de pagamento, inciso II, diz: II. R\$ 35,25 (trinta e cinco reais e vinte e cinco centavos) por tonelada de qualquer carga movimentada, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1. Este inciso se contrapõe ao item 4, da Seção E - Financeiro, que traz os resultados-chaves e demonstra que o valor para remuneração variável é de 35,25 (R\$/TEU). Sugere-se ajustar o inciso II para: II. R\$ 35,25 (trinta e cinco reais e vinte e cinco centavos) por TEU, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1. Sugere-se ainda que, em virtude da possibilidade, mesmo que excepcionalmente da movimentação de carga geral não containerizada, que seja criado o inciso III, declinando o valor a ser pago por tonelada de carga movimentada.
MUC04	Minuta de Contrato	15.3 Os Bens do Arrendamento deverão ser mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em perfeito estado, ressalvado o desgaste natural pela sua utilização.	A Cláusula 15.3 prevê que os Bens do Arrendamento devem ser mantidos em condições normais de uso, de modo que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em perfeito estado, ressalvado o desgaste natural pela sua utilização. Entendemos que a redação do Contrato de Arrendamento deve ser clara sobre o estado e condições dos bens a serem transferidos pela Arrendatária ao Poder Concedente ao final do contrato. Sugerimos a seguinte alteração: 15.3 Os Bens do Arrendamento deverão ser mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em condições normais de operação, ressalvado o desgaste natural pela sua utilização.
MUC04	Minuta de Contrato	ii. Equipamentos	Há a possibilidade de os investimentos sugeridos pelo futuro arrendatário no PBI, conforme prevê a LEI Nº 12.462, DE 4 DE AGOSTO DE 2011, apontada no edital e contrato, capacitem o terminal de acordo com os parâmetros do arrendamento e parâmetros técnicos, mas apresentem diferença nos valores de equipamentos e quantitativos do item 7.1.3 do contrato. Caso haja mudança nos valores de investimento em equipamentos que tragam efetiva melhoria de produtividade e capacidade operacional, desde que aprovado no PBI, poderão ensejar reequilíbrio dos parâmetros econômico-financeiros do contrato?
MUC04	Minuta de Contrato	ii. Equipamentos	Considerando a lista de equipamentos presente no item 7.1.3, inciso II do contrato abaixo reproduzido, é correto assumir que os itens a, b e c deverão fazer parte do conjunto de investimentos mínimos em bens reversíveis e que o item d poderá ser provido mediante locação ou contratação de serviços, desde que atingidos os parâmetros operacionais do arrendamento? ii. Equipamentos a. Aquisição de no mínimo 3 (três) MHC - Post-Panamax, com atendimento dos navios porta-contêineres; b. Aquisição de no mínimo 6 (seis) empilhadeiras - Reach Stacker, com capacidade de empilhamento mínimo 5 de altura; c. Aquisição de Plataformas com tomadas reefer para no mínimo 1.226 unidades; d. Obtenção de balanças, scanners, subestação, spreaders, terminal-tractors e semi-reboques, em quantidades e especificações adequadas.
MUC04	Minuta de Contrato	9.2 Condições de Pagamento	Compatibilização de unidade da remuneração variável com a MME: Considerando que boa parte das receitas e despesas variáveis do terminal relacionam-se mais com a quantidade de contêineres movimentados do que com o seu peso em toneladas, sugere-se que o Valor de Arrendamento Variável seja expresso em TEUs para este tipo de movimentação. Essa alteração também compatibilizaria a unidade de medida do Valor de Arrendamento Variável com o da Movimentação Mínima Exigida, que se presume estar definida em TEUs, conforme cláusula 7.1.2.1. Proposta: 9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento: (...) ii. R\$ 2,92 (dois reais e noventa e dois centavos) por TEU movimentado, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1.
MUC04	Minuta de Contrato	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Ressaltamos que a ampliação do quebra-mar está sujeita a licenciamento ambiental e autorização/licença de outras autoridades. Se, por motivos alheios ao controle da Arrendatária, as licenças necessárias não forem obtidas ou não forem obtidas em tempo hábil, entendemos que esse risco específico deve ser alocado ao Poder Concedente. Sugerimos a seguinte redação: 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2.9 Atraso ou paralisação das Atividades decorrentes da demora ou impossibilidade da obtenção de licenças ambientais, outras licenças ou autorizações eventualmente necessárias para a realização de investimentos fora da área de arrendamento, nos termos da cláusula 7.1.2.2(iii)(a), por razões que não sejam exclusivamente atribuíveis à Arrendatária.

MUC04	Minuta de Contrato	16.9 As apólices de seguro, com exceção daquelas constantes na Cláusula 16.4, deverão ter vigência mínima de 1 (um) Ano a contar da data de sua emissão, sendo de inteira responsabilidade da Arrendatária mantê-las em plena vigência e de forma ininterrupta	A Cláusula 16.9 prevê a responsabilidade da Arrendatária de renovar e atualizar as apólices de seguro com antecedência mínima de 60 dias da data de vencimento. Entretanto, considerando as práticas de mercado, esse prazo seria inviável e, portanto, um prazo de 15 dias seria mais adequado às práticas usuais de negociação com as seguradoras. Ressaltamos que o prazo de 15 dias ainda mantém a total responsabilidade da Arrendatária com relação à validade das apólices de seguro. Sugestão de redação para a cláusula: 16.9 As apólices de seguro, com exceção daquelas constantes na Cláusula 16.4, deverão ter vigência mínima de 1 (um) Ano a contar da data de sua emissão, sendo de inteira responsabilidade da Arrendatária mantê-las em plena vigência e de forma ininterrupta durante todo o período contratual, devendo para tanto promover as renovações e atualizações que forem necessárias com antecedência mínima de 15 (quinze) dias do vencimento .
MUC04	Minuta de Contrato	25.2 Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e projetos elaborados para os fins específicos das Atividades integradas no Arrendamento, bem como projetos, Planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais r	De acordo com a Cláusula 25.2, a Arrendatária é responsável pela transferência dos direitos de propriedade intelectual para o Poder Concedente ao final do Contrato de Arrendamento. Entendemos que a Cláusula 15.9 visa garantir a continuidade da operação ao final do período de arrendamento. Chamamos a atenção da ANTAQ para a característica dos ativos de TI. Com base em nossa experiência comercial, observamos que as licenças de TI para usar o Sistema Operacional de Terminal ou qualquer outro sistema administrativo de TI não podem ser transferidas para uma nova pessoa jurídica; portanto, um novo contrato deve ser assinado pela nova pessoa jurídica operadora. Essa é uma prática comum de mercado que não deve resultar em nenhuma dificuldade, pois se trata de um contrato de licença padrão que cada operadora pode assinar. Destacamos que a Arrendatária estará restrita às disposições contratuais negociadas com seus subcontratados. Por exemplo, alguns terceiros podem não autorizar a transferência de licenças de tecnologia e software para o Poder Concedente. Como consequência, embora a Arrendatária deva empregar seus melhores esforços para tomar todas as medidas necessárias para a obrigação de transferência prevista na Cláusula 25.2, isso pode ser insuficiente para o cumprimento integral dessa obrigação contratual. Por esse motivo, apresentamos a seguinte contribuição: 25.2 Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e projetos elaborados para os fins específicos das Atividades integradas no Arrendamento, bem como projetos, Planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais referidos na Subcláusula anterior, serão transmitidos gratuitamente e em regime de exclusividade ao Poder Concedente ao final do Arrendamento, sujeito às restrições e condições de terceiros, competindo à Arrendatária esforçar-se para adotar todas as medidas necessárias para este fim.
MUC04	Minuta de Contrato	a. Extensão do molhe do porto para combater a incidência das ondas swell.	Existem estudos hidrográficos e sedimentológicos iniciais para o quebra-mar existente?
MUC04	Minuta de Contrato	a. Extensão do molhe do porto para combater a incidência das ondas swell.	Estão previstos estudos hidrográficos e sedimentológicos para verificar os impactos do novo quebra-mar?
MUC04	Minuta de Contrato	a. Extensão do molhe do porto para combater a incidência das ondas swell.	Existe uma batimetria mais recente do que a datada de 2022?
MUC04	Minuta de Contrato	a. Extensão do molhe do porto para combater a incidência das ondas swell.	Existem investigações geotécnicas no mar ao longo do prolongamento do quebramar?

MUC04	Minuta de Contrato	15.1.1 Todos os bens vinculados à operação e manutenção das Atividades, cedidos à Arrendatária, conforme indicados nos Termos de Aceitação e Permissão de Uso de Ativos;	De acordo com a Cláusula 15.9 do Contrato de Arrendamento, os Bens do Arrendamento serão transferidos para o Poder Concedente após o término do contrato, o que contempla: (i) todos os bens vinculados à operação e manutenção das atividades, cedidos à Arrendatária, conforme expressamente elencados no Termo de Aceitação e Permissão de Uso de Ativos (cláusula 15. 1.1); (ii) todas as instalações que venham a ser construídas pela Arrendatária durante a vigência do contrato e aplicadas na prestação das atividades (cláusula 15.1.2); e (iii) todos os bens que venham a ser adquiridos pela Arrendatária para a operação portuária, nos termos da cláusula 7.1.2.3, relativa à obrigação de investimento mínimo (cláusula 15.1.3). Entendemos que a Cláusula 15.9 tem como objetivo assegurar a continuidade da operação no final do período de arrendamento. Chamamos a atenção da ANTAQ para a característica dos ativos de TI. Com base na nossa experiência empresarial, constatamos que as licenças de TI para utilizar o Sistema de Operação do Terminal ou qualquer outro sistema administrativo de TI não podem ser transferidas para uma nova pessoa jurídica; por conseguinte, a nova pessoa jurídica operadora terá de assinar um novo contrato. Trata-se de uma prática comum do mercado que não deve suscitar qualquer dificuldade, uma vez que se trata de uma licença padrão.
MUC04	Minuta de Contrato	24.4.7.1 A indenização devida à Arrendatária em caso de rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária se restringirá ao valor dos investimentos, aprovados pelo Poder Concedente, vinculados a Bens do Arrendamento ainda não amortizados.	A Cláusula 24.4.7.1 prevê que a indenização devida à Arrendatária em caso de rescisão antecipada por culpa da Arrendatária se restringirá apenas ao valor dos investimentos aprovados pelo Poder Concedente e vinculados aos Bens do Arrendamento ainda não amortizados. Não está claro o que seriam investimentos "aprovados". Entendemos que os investimentos aprovados são equivalentes aos investimentos necessários para atingir a capacidade mínima prevista no Contrato de Arrendamento, bem como quaisquer investimentos não incluídos no Contrato de Arrendamento, mas submetidos pelo arrendatário para aprovação, nos termos da Resolução nº 75/2022 da ANTAQ e da Seção II da Portaria nº 530/2019 do Ministério da Infraestrutura. Favor confirmar se o entendimento está correto. Se o entendimento estiver incorreto, os investimentos aprovados devem ser definidos no Contrato de Arrendamento para evitar incertezas e insegurança jurídica em relação aos valores passíveis de indenização.
MUC04	Minuta de Contrato	26.3.1 A Parte interessada notificará por escrito à outra quanto ao interesse em iniciar negociação ou mediação, relativa à disputa ou controvérsia decorrente do Contrato que envolva direito patrimonial disponível ou direito indisponível que admita trans	Sugerimos que a notificação para início de negociação ou mediação contenha as informações mínimas sobre o potencial litígio, bem como sugestão de local e data para a primeira reunião, visando dar celeridade ao processo, nos termos do artigo 22 da Lei 13.140/2015. Sugerimos as seguintes alterações: 26.3.1 A Parte interessada notificará por escrito à outra quanto ao interesse em iniciar negociação ou mediação, relativa à disputa ou controvérsia decorrente do Contrato que envolva direito patrimonial disponível ou direito indisponível que admita transação, observado o disposto na Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015, indicando o escopo proposto para a negociação, sugestão de data e local da primeira reunião .
MUC04	Minuta de Contrato	26.4.1.13.1 Os honorários dos árbitros serão fixados pela instituição arbitral eleita, sempre em parâmetros razoáveis, considerando a complexidade da matéria que lhes for submetida, o tempo demandado e outras circunstâncias relevantes do caso, segundo as	Conforme indicado nos comentários à Cláusula 26.4.1.2, sugerimos que uma câmara de arbitragem já seja indicada no Contrato de Arrendamento para que as regras estabelecidas em seu regulamento sejam cumpridas, incluindo a previsibilidade da tabela de custas e honorários dos árbitros. Consequentemente, sugerimos que as cláusulas 26.4.1.13.1 a 26.4.1.13.4.1 sejam excluídas. 26.4.1.13.1 No curso da arbitragem, os custos do processo, incluindo a taxa administrativa da Câmara e honorários dos árbitros e peritos, serão arcados pelas partes da arbitragem na forma do Regulamento de Arbitragem. A sentença arbitral determinará o reembolso pela parte perdedora à parte vencedora, de acordo com o resultado de seus respectivos pedidos e levando em consideração as circunstâncias que o tribunal arbitral entender relevantes, dos custos da arbitragem e de outras despesas razoáveis incorridas pelas partes da arbitragem, excetuando-se honorários contratuais de advogados, de assistentes técnicos e outras despesas necessárias ou úteis para o procedimento arbitral. Não haverá condenação ao pagamento de honorários de sucumbência .

MUC04	Minuta de Contrato	Apêndice 2. Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos	A fim de garantir a continuidade da operação, uma vez que as janelas de atracação são organizadas com vários meses de antecedência, sugerimos que a ANTAQ considere um prazo mais adequado para a desocupação da Área do Arrendamento pela Arrendatária, como segue: 5.2. A extinção deste Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos implicará a desocupação da área pela Arrendatária, em um prazo mínimo de 180 (cento e oitenta dias), para desmobilização de seus ativos e restituição das áreas cedidas, sob pena da Arrendatária ser considerada esbulhadora, para efeito de reintegração de posse, conforme artigos 560 e seguintes do Código de Processo Civil e suas alterações, bem como a devolução de todos os equipamentos cedidos, sem prejuízo das indenizações ao Poder Concedente, quando for o caso .
MUC04	Minuta de Contrato	26.4 Solução de controvérsias mediante procedimento de arbitragem	Sugerimos que as regras para qualquer consolidação de procedimentos arbitrais já estejam claras no Contrato de Arrendamento, a fim de evitar discussões desnecessárias sobre um assunto que atrasaria o procedimento: Consolidação. A Câmara (se antes da constituição do tribunal arbitral) ou o tribunal arbitral (se após sua constituição) poderão, mediante requerimento de qualquer das partes de arbitragens simultâneas, consolidar arbitragens simultâneas envolvendo este Contrato ou outros instrumentos a ele relacionados, desde que (a) as cláusulas compromissórias em questão sejam compatíveis; (b) as arbitragens tenham relação com questões fáticas ou jurídicas substancialmente semelhantes; e (c) a consolidação não traga prejuízo injustificável a nenhuma das partes das arbitragens consolidadas. O primeiro tribunal arbitral constituído terá poderes para determinar a consolidação das arbitragens simultâneas e sua decisão será vinculante a todas as partes das arbitragens consolidadas .
MUC04	Minuta de Contrato	26.4.1.7 O Tribunal Arbitral será composto por 03 (três) árbitros, sendo 01 (um) nomeado pela Parte requerente, 01 (um) nomeado pela Parte requerida, inclusive eventuais substituições, e o Terceiro árbitro, que presidirá o Tribunal Arbitral, será indicado	Sugerimos a seguinte alteração para evitar a interpretação de que qualquer substituição seria de responsabilidade apenas da Parte requerida e que as regras do Regulamento devem ser seguidas. 26.4.1.7 O Tribunal Arbitral será composto por 03 (três) árbitros, sendo 01 (um) nomeado pela Parte requerente, 01 (um) nomeado pela Parte requerida, sendo que eventuais substituições serão igualmente indicadas por cada Parte, e o Terceiro árbitro, que presidirá o Tribunal Arbitral, será indicado pelos dois outros árbitros nomeados pelas Partes, observando-se o Regulamento de Arbitragem aplicável .
MUC04	Minuta de Contrato	Apêndice 1. Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos	A fim de garantir a continuidade da operação, uma vez que as janelas de atracação são organizadas com vários meses de antecedência, sugerimos que a ANTAQ considere um prazo mais adequado para a desocupação da Área do Arrendamento pela Arrendatária, como segue: 4.2. A extinção deste Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos implicará a desocupação da área pela Arrendatária, em um prazo mínimo de 180 (cento e oitenta dias), para desmobilização de seus ativos e restituição das áreas cedidas, sob pena da Arrendatária ser considerada esbulhadora, para efeito de reintegração de posse, conforme artigos 560 e seguintes do Código de Processo Civil e suas alterações posteriores, bem como a devolução de todos os equipamentos cedidos, sem prejuízo das indenizações ao Poder Concedente, quando for o caso .
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicita-se a revisão do cálculo de prancha média geral detalhada no 3º parágrafo do item 3.1.2 da Seção C - Engenharia que utiliza a consignação média observada em 2018 de aproximadamente 1.000 unidades por navio no porto de Fortaleza. Tal valor difere do mencionado no item 3.1. Consignação Média que está na Seção Operacional de 620 contêineres no mesmo ano.
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Os documentos de delimitação da área a ser arrendada esclarecem que a metragem do costado dos berços 105 e 106, área de extrema importância para a viabilidade das operações pelos demais agentes portuários, será de apenas 20 (vinte) metros. Essa metragem inviabiliza a locomoção dos demais operadores, conforme documento técnico anexo (ENVIADO POR E-MAIL). Assim, sugerimos a alteração do projeto técnico operacional para definir metragem de no mínimo 30 (trinta) metros, extensão atual do costado do berço 106. Sem essa alteração, entendemos que haverá grave prejuízo à atividade dos demais operadores portuários.
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O item 3.8.3 da Nota Técnica nº 83.2023.CGMO-SNPTA-MPOR prevê a demolição de armazém e muros, sem previsão de substituição de tais armazéns. Assim, questiona-se: há a previsão de alguma medida para mitigar os prejuízos às atividades dos clientes que utilizam esses armazéns para suas movimentações? A capacidade de armazenagem dos armazéns que serão demolidos será restituída a partir de outras estruturas? Se sim, quais e em qual quantidade? As duas estruturas de galpão são indispensáveis para o funcionamento do Porto.

MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Qual área pública será definida pela autoridade portuária para fins de Guarda de Ativos e equipamentos dos demais operadores portuários no Porto do Mucuripe (ex.: empilhadeiras, guindastes de terra, moegas, grabs, baias, equipamentos de linha amarela etc.)? Qual a extensão dessa área? Quem realizará a gestão da área?
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Será garantida segurança no traslado de equipamentos MHC (Guindastes de Terra) entre os berços 104, 105 e 106 pelos demais operadores portuários? Se sim, como?
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Os scanners localizados dentro da área arrendada serão disponibilizados para uso dos containers de outros armadores? Em caso negativo, serão instalados novos scanners em área pública?
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Na seção 2, descrição da estrutura operacional, é apresentada a descrição sucinta dos investimentos que contém a listagem mínima dos investimentos que devem ser realizados pelo arrendatário. Essa definição é realizada a partir do critério de que a exploração do Terminal deva resultar em capacidade operacional para no mínimo 400 mil TEU/ano . Por outro lado, ao analisar a Minuta de Contrato, o item 7.1.2 apresenta as obrigações da arrendatária e estabelece como capacidade operacional mínima 360 mil TEU/ano. Considerando a divergência entre as informações, solicita-se esclarecer qual a informação correta e se a alteração na capacidade mínima impactará em alterações de outros parâmetros do edital, como, por exemplo, a relação de investimentos mínimos exigidos.
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Dentre os investimentos obrigatórios previstos para o arrendamento está a extensão do molhe existente no porto de Fortaleza, com o objetivo de combater a incidência das ondas swell. O mesmo documento deixa claro que caberá ao arrendatário a realização de todos estudos e projetos relacionados à obra, e que será necessário aprovação do projeto pela Autoridade Portuária e pela Marinha do Brasil. A partir desses pontos, solicita-se esclarecer: i) Qual a fonte dos valores apresentados no orçamento (Anexo C-2) para a extensão do molhe? ii) Dada a complexidade do tema, qual serão os impactos para o futuro arrendatário e para a comunidade portuária caso ocorra atraso na emissão das licenças ambientais e/ou obras do molhe? iii) Como se dará o impacto das obras de extensão do molhe sobre a operação do Porto de Fortaleza? iv) O swell que atinge os berços 105 e 106 causam impactos a capacidade do terminal MUC-04? Será possível realizar as operações portuárias sem a extensão do molhe?
MUC04	Minuta de Contrato	26.4.1.2 Serão definitivamente resolvidas por arbitragem as controvérsias referidas na subcláusula 26.4.1, observadas as disposições da presente Seção, da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, e do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019.	Sugerimos a inclusão da Câmara arbitral em relação a qual eventual procedimento será submetido, para fins de previsibilidade e prevenção de discussões que possam atrasar o início da arbitragem, sem prejuízo da possibilidade de acordo para outra câmara. Caso contrário, e se não houver acordo das partes quanto à câmara ou à forma de nomeação dos árbitros no momento em que surgir a disputa, poderá ser necessário acionar o Judiciário (Lei Federal nº 9.307/96, art. 7º). A escolha da instituição Câmara de Comércio Internacional (CCI) se justifica pelo seu renome e tradição, além de se tratar de uma instituição aprovada pela Advocacia Geral da União (https://www.gov.br/agu/pt-br/composicao/cgu/cgu/neadir/arquivos/20230911-planilha-de-cameras-credenciadas.pdf), nos termos da cláusula 26.4.1.5 da minuta do Contrato de Arrendamento. 26.4.1.2 Serão definitivamente resolvidas por arbitragem as controvérsias referidas na subcláusula 26.4.1, observadas as disposições da presente Seção, da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, e do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, a ser administrada pela Câmara de Comércio Internacional - CCI (Câmara), de acordo com seu regulamento de arbitragem (Regulamento de Arbitragem), ou por outra câmara de arbitragem credenciada pela Advocacia-Geral da União e eleita de comum acordo entre as partes . Caso acatada essa alteração, sugerimos que as cláusulas 26.4.1.3, 26.4.1.5, 26.4.1.5.1, 26.4.1.5.1.1, 26.4.1.5.1.2 e 26.4.1.6 sejam excluídas, pois estariam em discordância com o caráter institucional do procedimento. Além disso, o procedimento para início da arbitragem seria de acordo com o regulamento aplicável.

MUC04	Minuta de Contrato	26.4.1.11 No que tange às matérias submetidas à arbitragem, fica eleito o foro da Seção Judiciária do Distrito Federal da Justiça Federal exclusivamente para:	Conforme indicado nos comentários à Cláusula 26.4.1.2, sugerimos que uma câmara de arbitragem já seja indicada no Contrato de Arrendamento para que sejam observadas as regras estabelecidas em seu regulamento, inclusive quanto à possibilidade de solicitação de um árbitro de emergência. Sugerimos também a simplificação da cláusula referente à possibilidade de recurso das partes ao Poder Judiciário, de forma alternativa ao árbitro de emergência. Além disso, observe que nem todas as câmaras preveem árbitros de emergência. Além disso, mesmo que exista a figura do árbitro de emergência, isso não afasta a competência do Poder Judiciário para medidas de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, nos termos do artigo 22 da Lei de Arbitragem. Sugerimos as seguintes alterações, com exclusão das cláusulas 26.4.1.11.2, 26.4.1.12 a 26.4.1.12.3: 26.4.1.11 Tutelas de Urgência. Antes da constituição do tribunal arbitral, qualquer tutela de urgência poderá ser requerida ao Poder Judiciário ou ao árbitro de emergência, nos termos do Regulamento de Arbitragem. Após a constituição do tribunal arbitral, todas as tutelas de urgência deverão ser requeridas diretamente ao tribunal arbitral, a quem caberá conceder, manter, modificar ou revogar eventuais medidas previamente requeridas ao Poder Judiciário ou ao árbitro de emergência, conforme o caso . 26.4.1.11.1 Foro para Medidas Judiciais. Sem prejuízo desta cláusula compromissória, fica eleito como exclusivamente competente o foro de Brasília, Distrito Federal para eventuais demandas judiciais relativas a (i) instituição da arbitragem, nos termos do art. 7º da Lei 9.307/96; (ii) tutelas de urgência, nos termos do art. 22-A da Lei 9.307/96; (iii) execução de título executivo extrajudicial, observada a prerrogativa de escolha do exequente, nos termos do art. 781 da Lei 13.105/2015; (iv) cumprimento de sentença arbitral, observada a prerrogativa de escolha do exequente, nos termos do art. 516, parágrafo único, da Lei 13.105/2015; (v) anulação ou complementação da sentença arbitral, nos termos dos arts. 32 e 33, § 4º, da Lei 9.307/96; e (vi) quaisquer outros conflitos que por força da legislação brasileira não puderem ser submetidos à arbitragem. O ajuizamento de qualquer medida judicial admitida pela Lei 9.307/96 ou com ela compatível não será considerado como renúncia à arbitragem .
MUC04	Minuta de Contrato	26.4.1.14.1 Contra a sentença arbitral caberá pedido de esclarecimento, a ser apresentado no prazo de 30 (trinta) dias.	Sugerimos a seguinte alteração para que fique clara a forma como o prazo será contado: 26.4.1.14.1 Contra a sentença arbitral caberá pedido de esclarecimento, a ser apresentado no prazo de 30 (trinta) dias, contados do recebimento da sentença arbitral pela parte que submeter o pedido .
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Considerando que a tabela de micro capacidade do item 4 da Seção C - Engenharia atribui percentual de tempo de berço alocado às operações do arrendamento na fase 2 de 98% para os dois berços (105 e 106) utilizando 2 MHCs, e na fase 3 de 96% para os dois berços (105 e 106) utilizando 3 MHCs. Considerando a eficiência necessária na operação portuária envolvendo os berços e a área de armazenagem para atingir os parâmetros técnicos do arrendamento. Considerando que a inclusão dos berços do arrendamento traz ganho de escala operacional e aumento de receita fixa para a autoridade portuária. Solicita-se que seja incluído a área dos berços 105 e 106 dentro do arrendamento.
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Tendo em vista que todos os terminais de contêineres têm um grande desafio no sentido de atingir a escala mínima necessária para se confrontar a concorrência de mercado na oferta de serviços portuários, e ainda, que a obtenção da escala dependerá de produtividade e eficiência nas operações, considera-se fundamental a inclusão no item 2 da Seção C - Engenharia, de no mínimo o berço 106 como exclusivo ao arrendamento para evitar o risco concorrencial do negócio e ainda o risco inerente ao fato de a manutenção do berço poderá impactar diretamente na capacidade do arrendatário performar os parâmetros do arrendamento não estar sob sua responsabilidade
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O tópico 2 do caderno de Engenharia detalha a área na qual ocorre a operação de contêineres atualmente, referindo-se ao Contrato de Transição N°01/2022. No entanto, ao checar os dados disponibilizados pela Companhia das Docas do Ceará, identifica-se que este contrato já não está em vigor. Portanto, solicita-se uma atualização dessa informação no documento.

MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O tópico 3.2.2 do Caderno de Engenharia apresenta a memória de cálculo e os investimentos considerados no Edital, para que o terminal MUC04 tenha condições operacionais para disputar o mercado alvo com os demais terminais de contêineres na região. A seção faz referência ao Anexo C-2 Investimentos previstos de Capex, que mostra o detalhamento dos valores unitários e quantitativos considerados, que indicam um investimento da ordem de R\$ 240 milhões de reais para adequada operacionalização do terminal. Entretanto, não são apresentadas as fontes referenciais de preços que foram utilizadas para construção do Capex e alguns itens são apresentados na forma de verbas, identificadas sob a sigla LS. Desse modo, visando dar maior transparência ao processo, solicita-se apresentar as fontes e referenciais utilizados e os detalhes dos projetos cujos orçamentos são apresentados na forma de verba.
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O Anexo C-2 apresenta os investimentos previstos de Capex, dividindo a execução em duas fases: 1ª fase (2025-2027) e 2ª fase (2028-2029). Sobre esse aspecto solicita-se esclarecer: i) Qual a justificativa para definição dos investimentos nesse faseamento? ii) Se o terminal ficará em obras nos anos de 2025 a 2027 porque apenas no ano de 2025 não haverá movimentação no terminal conforme é apresentado no Caderno de Mercado? De que forma será atendida a demanda desse ano? Qual berço e quais áreas serão utilizadas para a operação?
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	A Tabela 2 da seção de Engenharia apresenta o cálculo de micro-capacidade do Terminal MUC04. Dentre as premissas consideradas para o sistema de embarque e desembarque está que entre 2026 e 2027, 98% do percentual de tempo dos 2 berços será alocado para o terminal enquanto entre 2028 e 2049 serão 96% de tempo alocado. Ao avaliar o Plano Mestre do Complexo Portuário de Pecém e Fortaleza (2020) e o Estatístico Aquaviário da ANTAQ identifica-se que os berços 105 e 106 movimentam outras cargas além de contêineres. No caso do Berço 105, a operação compreende granéis sólidos como manganês, carga gerais e granéis líquidos, e, em 2023 representaram 54% das atracações do berço. Quanto ao Berço 106, 14% das atracações movimentaram carga geral e há ainda, a operação com navios de passageiros. Desse modo, sob a ótica de capacidade operacional (nível de serviço, índice de ocupação admissível, atendimento de pranchas mínimas e quantidade de horas operacionais alocadas para cada uma das cargas) questiona-se: i) Em quais berços serão realizadas as operações das outras cargas que atualmente são movimentadas nos berços 105 e 106? ii) Como será realizada a compatibilização da demanda de contêineres do Terminal MUC04 com a demanda de navios de passageiros, do recém licitado Terminal de Passageiros na utilização do Berço 106? iii) O arrendamento do terminal MUC04 limitará a capacidade de movimentação do Porto de Fortaleza?
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Conforme apresentado na seção 3.1, o A área de arrendamento MUC04 será atendida pelo cais comercial, berços 105 e 106, durante a vigência de contrato . Quanto a uma eventual incorporação desses berços a área do arrendamento, primeiramente, é importante destacar que o berço 106 é também utilizado atualmente pelo terminal de passageiros, conforme estipulado em seu contrato de arrendamento. Caso este berço passe a integrar a área de arrendamento do terminal MUC04, os passageiros os navios de cruzeiro teriam que atracar no berço 106 e seriam obrigados a percorrer uma distância pelo porto para chegar ao TERMAP, esse percurso pode ser perigoso devido ao tráfego portuário e à falta de infraestrutura adequada para pedestres, podendo afetar negativamente a reputação do porto como um destino seguro para cruzeiros. Além disso, a inclusão do berço 106 ao contrato de arrendamento do terminal MUC04, limitaria a capacidade operacional do Porto de Fortaleza como um todo, uma vez que o berço movimenta outras cargas além de passageiros e contêineres. Isso afetaria negativamente a eficiência e a competitividade do porto, podendo levar a uma perda financeira substancial para a CDC. Considerando os pontos acima, solicita-se esclarecer se os berços 105 e 106 do Porto de Fortaleza continuarão sobre gestão pública, da CDC, garantindo que as necessidades e a segurança dos passageiros sejam priorizadas e que a capacidade operacional do Porto não seja comprometida.

MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Como pode ser identificado na Figura 6 do Caderno de Engenharia o Terminal MUC04 está situado adjacente de acesso ao Terminal de Passageiros do Porto de Fortaleza (TERMAP), compartilhando assim a mesma via de acesso, a Avenida Vicente de Castro, localizada em área densamente urbanizada. Como evidenciado no Plano Mestre do Porto de Fortaleza (2020), esta avenida se estreita nas proximidades do TERMAP e frequentemente sofre danos devido a ressacas, comprometendo os acessos prejudicando a mobilidade na área. Além do mais, o arrendamento do TERMAP, realizada em agosto de 2023, resultará em um aumento da atracação de navios de cruzeiros e consequentemente a um incremento significativo no fluxo de pessoas. Esse aumento da movimentação exigirá o uso intensivo da via, o que reforça a necessidade de medidas para garantir a adequação e a eficiência da Avenida Vicente de Castro para suportar o tráfego adicional. Devido a isso, requer-se esclarecimento de quais providências serão tomadas com o objetivo de mitigar os impactos do trânsito portuário na via e, consequentemente, a mobilidade dos moradores locais.
MUC04	Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	Qual é a potência máxima disponível para a alimentação elétrica do terminal?
MUC04	Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	O item 3.13 da Nota Técnica nº 83.2023.CGMO-SNPTA-MPOR estabelece uma prioridade de utilização dos Berços nº 105 e 106 pelo futuro arrendatário. Como se dará essa prioridade? Quem será responsável pela gestão? Definir como se estabelecerá a prioridade na minuta dos documentos e como será realizada a gestão para garantir que os demais operadores portuários também possam utilizar tais berços.
MUC04	Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	O caderno A, Apresentação, apresenta uma descrição informações gerais sobre o EVTEA em consulta. No tópico 3.2.1 é apresentada a conexão rodoviária com a hinterlândia do Porto de Fortaleza e é feita referência ao Plano Mestre do Porto de Fortaleza (2020). Ao buscar mais informações sobre o entorno rodoviário do porto no referido documento identifica-se a proximidade do Terminal com áreas densamente urbanizadas, o que provoca congestionamentos que limitam o acesso de caminhões e afetam a fluidez do tráfego. Em resposta, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (2021) propôs um conjunto de medidas para mitigar esses problemas, incluindo o monitoramento da capacidade de processamento da portaria e a implantação de uma área de apoio logístico para veículos pesados. Contudo, esses investimentos não foram realizados pela Companhia das Docas do Ceará. Portanto, considerando o congestionamento já existente e o aumento esperado na movimentação de caminhões com a inclusão de um novo terminal, solicita-se esclarecer quais medidas corretivas serão implementadas para garantir a eficiência e a segurança do tráfego na área portuária e nas vias urbanas próximas.
MUC04	Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Quais medidas serão estabelecidas na gestão do arrendamento para mitigar os riscos de concorrência desleal/supressão da atividade dos demais operadores portuários em virtude do arrendamento? Houve um estudo comercial/operacional acerca da garantia de manutenção da viabilidade de operação para os demais agentes e clientes que atualmente operam no Porto de Fortaleza, uma vez que as áreas disponíveis para uso público serão drasticamente reduzidas após a assinatura do arrendamento? Se sim, qual o documento disponível?
MUC04	Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	O item 5 da Seção B- Engenharia, no cálculo do desvio utilizado para projetar a curva do MME, utilizou-se o percentual de 14,65% resultante da base de cálculo da movimentação de contêineres entre 2004 e 2022 para o complexo de Fortaleza/Natal. Considerando que o mercado de contêineres nessa região não é maduro e tampouco consolidado, visto que este é o primeiro terminal especializado neste porto público, não parece tecnicamente adequado a utilização dessa base de cálculo, o que pode resultar em um desvio excessivamente pequeno penalizando o futuro arrendatário no cálculo do arrendatário. Sugere-se a utilização da base histórica nacional ao invés da base histórica do complexo, em conformidade com o acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário.

MUC04	Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>3. Projeção do Fluxo de Cargas Estimativas de demanda e capacidade não consideram a realidade local: Nos estudos não são apresentadas análises que avaliem o histórico de movimentações local nos portos do Complexo Portuário onde está inserido o arrendamento, detalhando os produtos movimentados e o comportamento da movimentação mensal de cargas. Em consulta ao estatístico aquaviário da ANTAQ, verifica-se que pelo menos 22% das cargas (em toneladas) movimentadas em contêineres no complexo em 2023 foram agrícolas, com concentração nos últimos quatro meses do ano, sobretudo no Porto de Fortaleza. Neste porto, enquanto a movimentação média mensal foi de 6,8 mil TEUs, a máxima atingida em novembro chegou a 13,4 mil TEUs. Essa característica sazonal das cargas movimentadas limita a utilização plena da capacidade ao longo do ano que, por sua vez, influencia na alocação de demanda no terminal e, consequentemente, na Movimentação Mínima Exigida. Da mesma forma, a concentração de volumes operados em poucos meses aumenta o risco do projeto, exigindo maior mobilização de infraestrutura em certos períodos, impossibilitando que haja concorrência com outras operações pelo uso das infraestruturas de acesso o que indica que há necessidade de berços dedicados a esse tipo de operação. Destaca-se ainda que não houve detalhamento de análise que avaliassem separadamente as características das movimentações de exportações e importações. Em 2023, cerca de 90% do volume em toneladas movimentado no Porto de Fortaleza foi no sentido de exportação, com elevada concentração de vazio na importação, o que reduz consideravelmente a expectativa de receitas de armazenagem. Solicita-se, portanto, detalhamento da demanda considera para que possam ser observadas as características de sazonalidade e de sentido de movimentação, de forma a adequar a estimativa de receitas e a capacidade real de operação do terminal considerando a realidade local.</p>
MUC04	Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>Considerando que a atratividade para um novo arrendamento pode ser prejudicada pelo fato de que ele não detenha berços exclusivos para se contrapor à concorrência representada na microrregião pelo Porto de Pecém e na macro pelos portos de Vila do Conde, SUAPE e Salvador, solicita-se a inclusão dos berços 105 e 106 para assegurar condições similares para oferta de serviço ao mercado.</p>
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>O item 3.13 da nota técnica cita que o terminal MUC04 deverá ter preferência no uso dos berços 105 e 106, entretanto não foi possível identificar em nenhum outro documento do Edital menção a essa preferência. O caderno C, de Engenharia, apresenta na Tabela 2 a informação de que os valores de capacidade do sistema de embarque e desembarque consideram os berços 105 e 106. Também é de conhecimento a operação de outras cargas nos berços 105 e 106, conforme dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ. Ainda, ao avaliar o material referencial do Leilão N° 05/2023-ANTAQ - TMP Fortaleza, identifica-se que a atracação dos cruzeiros deve ocorrer através do Berço 106, com o regramento operacional dos berços seguindo critérios definidos pela Autoridade Portuária. Assim, dado o compartilhamento dos berços 105 e 106 com a movimentação de outras cargas, inclusive com navios de passageiros, entende-se que não será dada preferência ou exclusividade para a carga containerizada e que o Porto de Fortaleza irá dispor de capacidade suficiente para atendimento de toda demanda, inclusive a de passageiros. Por gentileza, solicita-se confirmar esse entendimento.</p>
MUC04	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Para atingir os níveis de produtividade exigidos pelo Contrato e melhorar a segurança das operações, sugerimos a inclusão do cais 106 na área do arrendamento. Caso, ao menos o berço 106, não seja inserido da área do arrendamento, haverá necessidade da Autoridade Portuária melhorar toda a pavimentação das áreas dos berços para permitir a circulação dos guindastes móveis no cais com a segurança que a operação requer.</p>
MUC04	Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	<p>Na página 6 do caderno financeiro encontram-se tabelados os valores dos Ativos que serão adquiridos para a execução das operações no MUC04. Além da divisão em fases, o investimento é dividido nos tópicos: Desenvolvimento do Terminal , Edificações , Principais Equipamentos - Local , Principais Equipamentos - Importado, Renovação de Equipamentos e Estrutura Marítima ; de forma que os Equipamentos Importados são: Empilhadeira Reach Stacker e MHC Guindaste cujo custo total é de R\$ 16.009.180 e R\$ 82.866.038, respectivamente. Assim, o custo total desses itens é de R\$ 98.875.218. Na página 11 é apresentado a modelagem desse Capex, porém há uma incongruência quanto aos Custos do Item Equipamentos Importados, que aparecem nesse momento com um valor de R\$ 110.008.000, uma diferença de aproximadamente R\$ 11.132.782 cuja procedência não é esclarecida. Dessa forma, solicita-se esclarecimento a respeito de qual é a informação correta.</p>

MUC04	Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	No CAPEX, foi realizada alguma cotação com o mercado? O que acontecerá se o CAPEX real, durante a obra de implantação, for maior do que o previsto no edital de licitação?
MUC04	Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	Não encontramos no CAPEX os seguintes itens: topografia cadastral, batimetria, correntometria, investigações geotécnicas, GPR, ensaios de caracterização do solo para pavimentação, montagem do canteiro de obras, licenças ambientais, mobilização e desmobilização, projetos básico e executivo, gerenciamento da implantação da obra. Onde esses itens estão sendo considerados no CAPEX?
MUC04	Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	De acordo com o Capítulo 4 da Seção E - Investimentos, foi considerado pela ANTAQ um valor de investimento total de R\$ 360.738.000,00 . No entanto, entendemos que o valor indicado representa somente uma premissa do modelo econômico-financeiro do empreendimento para fins de precificação do Leilão, nos termos do item 7.8 do Edital. Dessa forma, entendemos que o referido valor não consiste em obrigação de investimento total pela futura arrendatária, não possuindo caráter vinculativo. Poderiam confirmar este entendimento para a apresentação de eventuais contribuições conforme aplicável? Como é considerado o valor dos Bens do Arrendamento em relação ao valor total de investimento?
MUC04	Minuta de Contrato	5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 1 (um) Ano, 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.	<p>A cláusula 5.2 da minuta do contrato estabelece o prazo de um ano contado 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) está igualmente previsto para o 2º ano do contrato, conforme cláusula 7.1.2.1. Tendo em vista os significativos investimentos a serem realizados pela futura arrendatária antes do início da operação, o prazo de 1 (um) ano para início das operações revela-se excessivamente curto. Isso porque, além de o próprio processo de obtenção do licenciamento ambiental ter um período de duração médio de 2 (dois) anos, a futura arrendatária ainda deverá executar diversos investimentos complexos e adquirir equipamentos de disponibilidade escassa no mercado, como é de conhecimento geral, uma vez que não se trata de bens de disponibilidade imediata. Precisar, por exemplo, instalar e adequar rede de distribuição de energia, realizando serviços de construção civil, aquisição de materiais e equipamentos referentes à construção da Subestação 69/13,8kv - 2x5/6,25MVA e adquirindo plataformas com tomadas reefer para no mínimo 1.226 unidades (Seção C - Engenharia) e adquirir no mínimo 3 (três) mobile harbour cranes (MHCs). Portanto, é inviável que todos os investimentos necessários para garantir o atendimento aos Parâmetros do Arrendamento sejam concluídos no prazo de um ano. 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, embora também se trate de um prazo curto. Ademais, também se desconsidera que a futura arrendatária deverá providenciar o alfandegamento do Arrendamento junto à Autoridade Aduaneira (Cláusula 7.1.1, item ii , da minuta de contrato). Além do prazo necessário para implementação dos investimentos exigidos especificamente para o alfandegamento da área, a futura arrendatária também precisará aguardar o término do processo administrativo relacionado com a questão. No presente caso, considerando as condições atuais do terminal e os investimentos propostos, sugere-se o prazo de 3 (três) anos para o início das operações - prazo este mais compatível à realidade concreta do que o prazo inicialmente proposto pela minuta do contrato. Diante disso, sugere-se a readequação da cláusula 5.2 do contrato para que ela passe a conter a seguinte redação: A Arrendatária terá o prazo máximo de 3 (três) Anos, a contar da obtenção 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 . Caso a presente contribuição seja acatada, a cláusula 7.1.2.1. do contrato, que estabelece o MME durante todo o prazo contratual, também deverá ser ajustada, considerando o novo prazo para disponibilização da área.</p>

MUC04	Minuta de Contrato	5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 1 (um) Ano, 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.	<p>A área que será destinada ao MUC04 está sendo explorada pela empresa CMA Terminals do Brasil Ltda., titular do Contrato de Transição nº 01/2022. Ainda que a operação também seja voltada para a movimentação de contêineres, é evidente que a futura operação do MUC04 será drasticamente diferentemente da operação atual do Porto de Fortaleza. Isso é constatado, por exemplo, pela diferença entre as áreas dos arrendamentos. O Contrato de Transição nº 01/2022 engloba a área total de aproximadamente 88.499 m2. No entanto, apenas 68 mil m2 desse total serão destinados ao MUC04, que terá área total de 125.112 m2. Essa diferença decorre do adensamento de outras áreas que não fazem parte do Contrato de Transição nº 01/2022. Além disso, a operação atual sofre limitações operacionais causadas pelo caráter limitado e descontinuo da área disponibilizada - o que não acontecerá com o MUC04. Ou seja, é evidente que existem grandes diferenças entre a atual e a futura operação no Porto de Fortaleza, sejam pelas diferenças entre as áreas disponibilizadas ou pela própria sistemática operacional adotada por cada empresa. Diante disso, constata-se a necessidade de que o projeto do MUC04 preveja regime de transição entre as operações do arrendatário transitório e do futuro arrendatário. No entanto, não há qualquer previsão de regime de transição nos documentos disponibilizados. Os documentos desconsideraram essa importante etapa da implementação de um novo terminal portuário. A minuta de contrato apenas indica que o futuro arrendatário terá o prazo máximo de um ano, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento (cláusula 5.2.). Não se sabe, por exemplo, se ainda haverá operações no Porto de Fortaleza durante o período entre a Data de Assunção e o início efetivo das operações do MUC04. Além disso, na hipótese de continuidade das operações atuais, não há qualquer regra definindo como ocorrerá a compatibilização de tais operações com as obras que serão promovidas pelo futuro arrendatário. Diante do exposto, inclusive em respeito ao art. 23 da LIDNB e a necessidade de regime de transição, questiona-se como será a transição entre o arrendatário atual e o futuro arrendatário. Sugere-se, ainda, que os documentos e estudos sejam revistos para que seja elaborado regime de transição entre as operações do arrendatário transitório e do futuro arrendatário, prevendo-se as regras necessárias para que não ocorram prejuízos à operação portuária.</p>
MUC04	Minuta de Contrato	5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 1 (um) Ano, 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.	<p>De acordo com a Cláusula 5.2, a Arrendatária é obrigada a disponibilizar, no prazo de 1 ano, a área portuária, infraestrutura, instalações e Atividades de acordo com os Parâmetros de Arrendamento exigidos no Contrato de Arrendamento. Do ponto de vista operacional, esse prazo é muito curto para (i) encomendar e entregar todos os equipamentos mínimos necessários; e (ii) concluir todas as obras civis, incluindo a ampliação do quebra-mar. Com base na prática de mercado e considerando o nível de capacidade exigido, pode levar até 3 anos para obter equipamentos importantes, como um guindaste móvel. Além disso, ressaltamos que o Anexo E - Financeiro (página 11) está considerando 3 anos para todos os equipamentos privados (ou seja, no nosso entendimento, equipamentos dentro da Área do Arrendamento) e 5 anos para Investimento Público (ou seja, no nosso entendimento, o quebra-mar). Portanto, sugerimos alinhar o prazo da Cláusula 5.2 ao cronograma do Anexo E - Financeiro, ou seja, 3 anos para investimento privado e 5 anos para investimento público.</p>
MUC04	Minuta de Contrato	5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 1 (um) Ano, 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.	<p>Sugerimos que a cláusula 5.2 do contrato seja alterada, considerando as fases e cronograma de investimento vinculados ao edital de licitação e em conformidade com o item 3.4 da Seção B - Estudo de Mercado, pois a cláusula 5.2 do contrato se contrasta com a Seção C - Engenharia onde se observa que os parâmetros de arrendamento só serão obtidos na terceira fase do projeto (2028 a 2049). "3.4 Dimensionamento Para definição do dimensionamento do terminal MUC04 realizou-se uma análise de compatibilização entre a demanda total prevista para o Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém e a capacidade de movimentação portuária necessária para atendimento da demanda projetada. No tocante à implantação da nova capacidade para operação de carga containerizada no Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém, consideram-se as seguintes premissas com relação ao início das operações e aos prazos pré-operacionais para as instalações a serem licitadas:  Manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém;  Não haverá operação em 2025, tendo em vista as obras de implantação, regularização de licenças e autorizações necessárias;  Operação entre o ano de 2026 e 2027, capacidade dinâmica de armazenagem anual de 190.000 TEU e capacidade dinâmica aquaviária de 250.000 TEU;  Operação entre o ano de 2028 e 2049, com capacidade dinâmica de armazenagem anual de 360.000 TEU e capacidade dinâmica aquaviária de 400.000 TEU, vide Seção C - Engenharia.</p>

MUC04	Minuta de Contrato	7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a:	<p>O item 7.1.1, ii, da Minuta de Contrato, estabelece que a Arrendatária deverá Providenciar o alfandegamento do Arrendamento junto à Autoridade Aduaneira, quando cabível. Diante disso, pressupõe-se que a Arrendatária observará todos os requisitos estabelecidos pela Receita Federal do Brasil para o alfandegamento de recintos, inclusive realizando todos os investimentos necessários para tanto. Mesmo sendo essa a provável interpretação da regra contratual em questão, é importante que o Contrato seja mais claro quanto a necessidade de que a Arrendatária realize todos os investimentos exigidos pela RFB. Aliás, uma vez que os requisitos estabelecidos pela RFB estão diretamente relacionados com a segurança portuária, isso é ainda mais importante diante do histórico de problemas de segurança no Porto de Fortaleza. Nesse sentido, a Portaria nº 143/2022 da RFB é responsável por estabelecer as normas gerais e procedimentos para o alfandegamento de local ou recinto. Em seu art. 5º, a Portaria prevê que o alfandegamento fica condicionado ao cumprimento dos requisitos formais, técnicos e operacionais aplicáveis durante todo o período do alfandegamento. O art. 14, por exemplo, dispõe que o recinto deverá disponibilizar equipamentos de inspeção não invasiva (escâneres). O art. 15 estabelece que o recinto alfandegado deverá dispor de sistema de monitoramento e vigilância, ininterruptos, de suas dependências. O art. 16 impõe o dever de disponibilizar o Optical Character Recognition (OCR) para identificação de entrada e saída e contêineres da área alfandegada. Já o art. 17 da Portaria apresenta que o local ou recinto deve dispor de Sistema Informatizado de Controle Aduaneiro (SICA) capaz de coletar e armazenar informações sobre operações de movimentação e armazenagem de cargas. Mesmo que esses requisitos já fossem aplicáveis ao Porto de Fortaleza, aparentemente eles não estavam sendo devidamente observados, haja vista os diversos problemas de segurança verificados no Porto nos últimos anos - levando ao cancelamento temporário do ISPS Code, inclusive. Diante disso, é importante que o Contrato preveja expressamente que o Arrendatário deverá realizar os investimentos necessários para atendimento dos requisitos da RFB, em especial os requisitos estabelecidos pela Portaria nº 143/2022. Sugere-se, portanto, que o item 7.1.1, ii, da Minuta de Contrato seja complementado no seguinte sentido: 7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a: [...] ii. Providenciar o alfandegamento do Arrendamento junto à Autoridade Aduaneira, quando cabível, realizando todos os investimentos necessários para o alfandegamento da área, em especial os investimentos necessários para atendimento dos requisitos estabelecidos pela Portaria nº 143/2022, da Receita Federal do Brasil, ou ato normativo equivalente que a substitua;</p>
-------	--------------------	---	--

MUC04	Minuta de Contrato	<p>7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a:</p>	<p>O art. 151 do Código da Cidade do Município de Fortaleza (Lei Complementar nº 270/2019) define que o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) é o estudo realizado pelo proprietário ou empreendedor, visando proceder a análise dos impactos que um determinado empreendimento ou atividade provoca no seu entorno imediato, listando-os de acordo com categoria e grau de impacto sob as condições ambientais, urbanísticas e sociais do tecido urbano e da população diretamente atingida . Ou seja, deverá ser elaborado EIV para os empreendimentos que tenham o potencial de causar problemas na infraestrutura e na mobilidade urbana. Entre outros temas, o estudo será responsável por avaliar todos os impactos urbanísticos causados pelo empreendimento na vizinhança, possibilitando sua inserção harmônica na cidade e preservando o interesse dos cidadãos potencialmente afetados. O art. 154 do Código da Cidade de Fortaleza define que os seguintes empreendimentos ficam sujeitos à realização de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV): I - os empreendimentos classificados pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo como Projeto Especial - Estudo de Impacto de Vizinhança (PE-EIV) ou Polo Gerador de Viagem - Estudo de Impacto de Vizinhança (PGV-EIV); II - as obras e empreendimentos da Construção Civil de excepcional porte e considerados de alto potencial poluidor degradador pela legislação específica. A Lei Complementar de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 236/2017), do Município de Fortaleza, classifica o Transporte Marítimo (Porto) como 3PE-EIV , isto é, empreendimento que depende da realização do Estudo de Impacto de Vizinhança. Mesmo diante disso e da prática do setor, as minutas de Edital e Contrato não preveem a necessidade de realização de EIV para o MUC04. Com respeito, é evidente que um novo terminal portuário é um empreendimento com alto potencial de causar impactos urbanísticos, principalmente considerando que o MUC04 faz divisa com diversos edifícios residenciais. Nesse contexto, o EIV seria fundamental para avaliar, por exemplo, os impactos causados no tráfego pelo aumento de caminhões transitando pela região. Além disso, o estudo também seria responsável por estabelecer as medidas mitigatórias e compensatórias para eliminar ou minimizar os impactos causados pelo empreendimento. A ausência de previsão de elaboração de EIV para o MUC04 demonstra que o projeto desconsiderou os problemas urbanísticos causados pelo novo empreendimento. Diante disso, é fundamental que seja incluída previsão contratual estabelecendo a responsabilidade do futuro arrendatário pela elaboração e aprovação do EIV. Para tanto, sugere-se a inclusão do seguinte item na cláusula 7.1.1 da minuta do Contrato: 7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a: [...] xxvii. Elaborar e obter a aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) junto ao Município de Fortaleza/CE</p>
-------	--------------------	--	---

MUC04	Minuta de Contrato	7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a:	Um dos principais problemas causados pelo aumento de movimentação de um Porto é o tráfego de caminhões na região e as consequentes filas formadas próximas aos acessos. Ainda que esse não seja um problema atual para o Porto de Fortaleza, a projeção de demanda demonstra que haverá um significativo aumento das movimentações e, consequentemente, dos caminhões trafegando próximos ao Porto. Isso não é nenhuma novidade para o Porto de Fortaleza. Ainda antes do projeto MUC04, o Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém já constatou que na situação atual, não há formação de filas expressivas na portaria, entretanto, o crescimento das movimentações de cargas rodoviárias no Porto tende a alterar essa situação caso a infraestrutura seja mantida (página 216, janeiro de 2020). Contudo, esse problema não foi devidamente considerado no âmbito do MUC04. Os investimentos previstos para o projeto não são suficientes para conter os problemas que serão percebidos quando a movimentação alcançar o seu pico. Além disso, também não há previsão de medidas operacionais e logísticas para mitigar tais problemas. Para além da necessidade de investimentos adicionais nesse contexto (o que será objeto de contribuição específica), também é fundamental que o contrato preveja que o futuro Arrendatário deverá implementar sistema de agendamento e controle de veículos de carga. Trata-se de medida que vem sendo cada vez mais adotado no setor portuário em razão de sua grande eficiência. Aliás, a Resolução nº 75/2022 da ANTAQ prevê a seguinte infração sobre o tema: I - receber, fazer adentrar na área do porto ou encaminhar a pátio regulador cadastrado, quando houver, veículo de carga sem o devido agendamento ou fora do período previamente agendado, ou ainda, receber ou fazer adentrar na área do porto veículo de carga sem passar pelo pá do regulador, ainda que agendado, conforme regulamento do porto organizado ou da instalação portuária: multa de até R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por veículo em situação irregular; Diante disso, inclusive em respeito ao dispositivo apontado acima, sugere-se que seja incluída nova obrigação contratual nos seguintes termos: 7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a: [...] xxvii. Implementar sistema eletrônico de agendamento e controle de veículos de carga, nos termos da regulamentação da ANTAQ .
MUC04	Minuta de Contrato	xxii. No prazo máximo de 12 (doze) meses a partir da Data de Assunção realizar avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento, incluindo estimativa de vida útil e valor de mercado de cada ativo, registrada por meio de laudo independente e em cons	Como mencionado anteriormente, todo investimento mínimo exigido não pode ser realizado no prazo indicativo de um ano previsto na cláusula 5.2. Por conseguinte, tais disposições terão efeito em cascata em relação às obrigações de cumprimento do prazo previsto na cláusula 7.1.1. xxii: No prazo máximo de 12 (doze) meses a partir da Data de Assunção, realizar avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento, incluindo estimativa de vida útil e valor de mercado de cada ativo, registrada por meio de laudo independente e em consonância com o PBI aprovado, e submetê-la à ANTAQ . Entendemos que o equipamento mínimo necessário deve ser entregue e colocado em funcionamento antes da realização da avaliação completa dos ativos. Assim, sugerimos a realização da avaliação completa dos ativos de acordo com a revisão do prazo proposto para a Cláusula 5.2.
MUC04	Minuta de Contrato	12.5 Identificada alguma desconformidade ambiental, a Arrendatária deverá apresentar, para aprovação da ANTAQ, no prazo de até 30 (trinta) dias da data da identificação da desconformidade, Plano de ação com medidas de mitigação dos impactos e riscos ou re	De acordo com a Cláusula 12.5, caso seja identificada alguma desconformidade ambiental, a Arrendatária deverá apresentar, para aprovação da ANTAQ, um Plano de Ação com medidas para mitigar os impactos e riscos ou remediar os danos, no prazo de 30 dias a contar da data de identificação da desconformidade. Esse prazo pode não ser suficiente para a elaboração do Plano de Ação, por isso, sugerimos que o prazo seja alterado para 60 dias.

MUC04	Minuta de Contrato	13.1.13 Caso fortuito e força maior que estejam disponíveis para cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros;	De acordo com as cláusulas 13.1.13 e 13.2.6 do Contrato de Arrendamento, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por "caso fortuito e de força maior que estejam disponíveis para cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros". Entendemos que disposições genéricas relativas a caso fortuito e força maior não proporcionam a certeza e a segurança jurídica necessárias para a alocação de riscos entre a Arrendatária e o Poder Concedente. Se as condições de disponibilidade do seguro em condições de mercado não forem especificadas no contrato, poderão dar margem a diferentes interpretações e a falta de simetria de informações entre os agentes econômicos do setor portuário. Portanto, uma disposição específica relacionada ao período e ao valor do seguro, bem como a um número mínimo de seguradoras, seria necessária para garantir parâmetros objetivos. Nesse contexto, sugerimos a seguinte redação: 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: 13.1.13 Caso fortuito e força maior que estejam disponíveis para cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições de mercado, sendo que, no momento da materialização do risco, este seja segurável há pelo menos 2 anos e por pelo menos 2 empresas seguradoras, até o limite da média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticados no mercado". [...] 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2.6 Caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições normais de mercado, sendo que, no momento da materialização do risco, este não seja segurável há pelo menos 2 anos e por pelo menos 2 empresas seguradoras ou em relação à parcela que supere a média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticadas no mercado, nos termos da Cláusula 13.1.13".
MUC04	Minuta de Contrato	24.4 Rescisão do contrato por culpa da Arrendatária	A minuta de contrato estabelece, no item 24.4, as hipóteses que podem ensejar rescisão do contrato por culpa da arrendatária. Uma delas consiste no descumprimento dos prazos para implantação e operacionalização das Atividades (24.4.1, â€câ€). Contudo, o contrato deixa de prever penalidades específicas para algumas situações que, caso a futura arrendatária venha a incorrer, podem implicar o fracasso do projeto como um todo. A cláusula 7.1.2.1 da minuta do contrato, por exemplo, estabelece o atendimento da movimentação mínima exigida (MME) a partir do 2º 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 Mucuri por, no mínimo, 25 (vinte e cinco) anos e, consequentemente, se garantir o sucesso do projeto, é necessária a previsão de consequências mais graves e específicas para o não atendimento dos índices de MME. Além disso, o descumprimento, integral ou parcial, do cronograma de investimentos também pode impactar gravemente no projeto. Afinal, trata-se de investimentos complexos e relevantes ao Porto de Mucuri, que vem apresentando diversos problemas relacionados principalmente com o controle aduaneiro, ausência de modernização, segurança portuária e ausência de investimentos básicos por parte da Companhia Docas do Ceará - CDC. Há, inclusive, investimento relevante a ser realizado na área comum do Porto (extensão do molhe). Portanto, recomenda-se a imposição de sanções específicas em especial para essas hipóteses. Diante da gravidade de tais descumprimentos, sugere-se a aplicação da rescisão do contrato por culpa da arrendatária para esses casos.
MUC04	Minuta de Contrato	j) Faltar com o pagamento de encargos contratuais à Administração do Porto por mais de 4 (quatro) meses;	Sugerimos incluir que o prazo previsto na alínea (j) da Cláusula 24.4.1 seja consecutivo e não uma referência a um prazo total. Eis a redação sugerida: Faltar com o pagamento de encargos contratuais à Administração do Porto por mais de 4 (quatro) meses consecutivos.

			<p>Atualmente o berço 106 é de uso público (compartilhado), sendo normalmente utilizado para navios que transportam carga geral, contêineres e passageiros (https://www.docasdoceara.com.br/informacoes-operacionais). Ressalta-se que o berço 106 é de especial importância para o Terminal Marítimo de Passageiros (TMP), haja vista que ele está localizado precisamente na frente do TMP, assegurando um fluxo operacional adequado para a movimentação de passageiros no Porto de Fortaleza. Considera-se importante reforçar a necessidade de que o berço 106 permaneça sendo de uso público (compartilhado), e não exclusivo do MUC04. Eventual inclusão do berço 106 no arrendamento do MUC04 tem o potencial de causar graves prejuízos não só ao TMP, mas ao Porto de Fortaleza como um todo. O uso compartilhado permite uma utilização mais racional, que atenda às necessidades dos operadores, em especial do TMP. Sem a possibilidade de utilização do berço 106, o TMP é obrigado a descolar seus passageiros do terminal para outro berço mais afastado, provocando um grande transtorno operacional. Aliás, tal medida provocará o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato do TMP, haja vista que a arrendatária formulou sua proposta considerando a possibilidade de utilização do berço 106. A manutenção do berço 106 também atende também as necessidades da CDC para operações de outras cargas. A inclusão do berço 106 ao MUC04 tem o potencial de inviabilizar a movimentação de determinadas cargas no Porto de Fortaleza. Em outras palavras, não haverá o necessário tratamento isonômico entre os usuários, conforme previsto no art. 2º, IV, art. 4º, VI e art. 6º, da Resolução 75/2022-ANTAQ. Além disso, a CDC também deixará de arrecadar as tarifas decorrentes da movimentação de outras cargas, provocando prejuízos financeiros à autoridade portuária. Assim, eventual incorporação do berço 106 ao arrendamento do MUC04 provocaria efeitos negativos incontornáveis, notadamente à CDC, ao TMP e ao Porto Organizado. Portanto, nesse particular, o projeto não merece qualquer reparo. Dessa forma, sugere-se que o contrato preveja expressamente que o berço 106 seguirá sendo de uso público (compartilhado). Caso, por eventualidade, se cogite da incorporação do berço 106 ao MUC04, o que se admite apenas para argumentar, algumas medidas precisariam ser tomadas para mitigar os prejuízos decorrente de tal incorporação. Nesse sentido, seriam necessárias medidas como: (1) reequilíbrio econômico-financeiro do contrato relacionado ao Terminal Marítimo de Passageiros (em virtude das perdas e dificuldades operacionais geradas a ele); (2) aumento do valor pago pelo arrendatário do MUC04 pelo arrendamento (uma vez que passaria a contar com um berço adicional, o que representa um custo de oportunidade); (3) reformulação dos números relacionados ao arrendamento, uma vez que a incorporação da área gera impactos na equação contratual em formação.</p>
MUC04	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	
			<p>Atualmente, a área FOR-27B do Porto do Mucuripe (onde se localizam as tomadas frigoríficas) está arrendada transitoriamente à empresa CMA Terminals do Brasil LTDA. A referida área não faz parte do MUC04 e, portanto, não integrará o arrendamento firmado. Desse modo, o que acontecerá com a área quando finalizado o contrato transitório firmado com a CMA Terminals? Qual será a finalidade da área? Será considerada como área comercial/operacional para movimentações de cargas diversas? Se sim, qual o prazo estabelecido pela autoridade portuária para readequação do local, uma vez que ele possui mais de 200 tomadas frigoríficas e será necessária a reestruturação de sua infraestrutura.</p>
MUC04	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	
MUC04	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Os berços 105 e 106 possuirão restrição de operação para algum tipo de carga?
MUC04	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	De quem é a responsabilidade por fiscalizar os parâmetros estabelecidos pelo futuro arrendatário em face dos demais operadores portuários, a fim de impedir o estabelecimento de concorrência desleal que viole as diretrizes de mercado?

MUC04	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>Na Caderno Operacional, na categoria utilidades encontram-se despesas fixas das áreas administrativas e de apoio como eletricidade, água/esgoto e comunicação. Segundo a Tabela 10, presente na página 9, o custo estimado com água por ano é de R\$ 273.000. Considerando as premissas fornecidas no parágrafo quarto, página 8, dessa categoria, o valor unitário vigente para água para o setor comercial e serviços é de R\$ 19,86/m³ e o uso por empregado por dia equivale a 100 litros, de forma que o custo por empregado, por dia com água é de R\$ 1,986. Ao analisar o Anexo D1 (1/4), sessão Eletricidade - uso , compreende-se que o setor denominado Admin trabalha 252 dias por ano, enquanto Manutenção e Operações 365 dias. Além de que, o número de pessoas das áreas Admin , Manutenção e Operações são, respectivamente, 47, 58 e 271 (número que difere do que foi passado na Tabela 9, categoria 4.1.1 - Mão de Obra, que será discorrido em outra consideração, posteriormente). Partindo disso, Custo com água por funcionário do setor Admin é: $1,986 \times 47 \times 252 = R\\$ 23.522$ Custo com água por funcionário dos setores Manutenção e Operações: $1,986 \times 329 \times 365 = R\\$ 238.489$ Custo Estimado com Água = $23.522 + 238.489 = R\\$ 262.011$ Dessa forma, vemos que o valor indicado e utilizado na modelagem de R\$ 273.000 é incongruente com os inputs fornecidos. O número indicado só é atingido quando são considerados 365 dias no cálculo das pessoas do setor Admin .</p>
MUC04	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>O item 4.2.3. do caderno operacional apresenta as tarifas portuárias aplicáveis ao empreendimento, referindo-se a Tabela III- utilização da infraestrutura terrestre, com vigência a partir de 30 de maio de 2022. Contudo, essa tabela já não reflete à realidade tarifária atual do Porto de Fortaleza, resultando em discrepâncias nos custos projetados para o arrendamento. O edital em consulta utiliza o valor de R\$ 43,25 para contêiner cheio e R\$ 21,62 para contêiner vazio, enquanto a tarifa vigente é de R\$ 50,68 para contêiner cheio e R\$ 25,34 para contêiner vazio. Desse modo solicita-se a atualização dos parâmetros de modelagem do arrendamento para refletir a nova tabela de tarifas portuárias vigente a partir de 01 de fevereiro de 2024, de forma a garantir que as estimativas financeiras se mantenham alinhadas com as condições operacionais atuais.</p>
MUC04	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>A Tabela 9 da Seção D - Operacional, apresenta a mão de obra para a área MUC04. A mesma informação consta nas especificações do Anexo D-1 (Seção D - Operacional), que detalha os valores unitários e quantitativos para cada cargo. Ao comparar ambos, identifica-se uma inconsistência entre os cargos e números de funcionários projetados. Em relação a mão de obra operacional, a Tabela 9 prevê a contratação de 207 trabalhadores distribuídos da seguinte forma: 5 engenheiros, 10 encarregados operacionais, 25 operadores de equipamento e 167 auxiliares. Por outro lado, o Anexo-D1 estipula 271 funcionários, sendo 5 engenheiros, 20 supervisores, 30 técnicos/operadores de equipamento e 216 assistentes A Seção E - Financeiro, por sua vez, utiliza as definições prevista no Anexo D-1, desta forma, requer-se alinhamento e clarificação dos valores apresentados, para que todos os referências e cadernos estejam coerentes entre si, assegurando que os parâmetros de modelagem do arrendamento estejam alinhados com a realidade do projeto.</p>
MUC04	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>O Caderno Operacional apresenta a informação As taxas médias do nível de serviço no berço 105 alcançou a marca de 31,1% [sic] . No mesmo tópico, discorre-se sobre um nível de serviço ideal para qualquer tipo de carga é de 30%. Assim solicita-se esclarecer se o nível de serviço das operações portuárias em Fortaleza decairá com a entrada em operação do Terminal de Contêineres, já que é esperado um aumento nas movimentações nesse berço. Além disso, solicita-se esclarecer como isso afetará a operação das demais cargas movimentadas no Porto de Fortaleza.</p>
MUC04	Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	<p>Conforme definido na cláusula 2.1.1 da minuta do contrato o terminal MUC04 destina-se à movimentação e armazenagem de carga containerizada. No entanto, observa-se uma discrepância na seção 2 do caderno ambiental do documento, onde se menciona que a finalidade do terminal inclui também a movimentação e armazenagem de carga geral. Solicita-se, portanto, um esclarecimento sobre esta divergência, a fim de entender o enquadramento do terminal MUC04.</p>

MUC04	Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Considerando as diretrizes estabelecidas pela ANTAQ e pelo Ministério dos Portos e Aeroportos no que diz respeito à promoção de práticas sustentáveis no setor portuário, solicita-se a inclusão de iniciativas ambientais, sociais e de governança (ESG) e de descarbonização no Edital do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do Terminal de Contêineres MUC04. Dentre as iniciativas que podem ser consideradas estão a utilização de energias renováveis, a exigência em termos de eficiência energética nas instalações do terminal e a eventual compensação de carbono para neutralizar as emissões inevitáveis associadas às operações do terminal. Tem-se como exemplo a iniciativa dos terminais que passaram a adotar equipamentos híbridos ou eletrificados com o objetivo de reduzir a emissão de gases do efeito estufa.
-------	---------------------	---------------------	--