

GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO
SECRETARIA DE ESTADO DA COMUNICAÇÃO SOCIAL

AVISO DE ADIAMENTO
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 3/2024-SES

Processo Administrativo SEI nº 2024.110222.03802. Processo SIGA: SES/00022/2024
A SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE - SES, inscrita no CNPJ sob nº 02.973.240/0001-06, sediada na Av. Carlos Cunha, s/nº, Bairro do Calhau, São Luís - MA, torna público, para conhecimento dos interessados, que a sessão anteriormente marcada para o dia 17/01/2024 às 09:00hs (horário de Brasília), fica adiada para o dia 28/01/2025 às 09:00hs (horário de Brasília); a licitação na modalidade PREGÃO ELETRÔNICO, do tipo MENOR PREÇO GLOBAL, que tem por objeto a "Contratação de AGÊNCIA DE VIAGENS para fornecimento do serviço comum de passagens terrestres, aéreas e serviços correlatos dentro do território nacional, aos pacientes cadastrados no Tratamento Fora do Domicílio do estado do Maranhão. Compreendendo para a prestação dos serviços, a reserva, emissão, remarcação, reembolso e cancelamento, de acordo com as normas da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, de acordo com os quantitativos e discriminações transcritas no Termo de Referência". O Edital poderá ser obtido gratuitamente no site www.csl.saude.ma.gov.br, sendo presidida pelo Agente de Contratação/Pregoeiro desta SES e realizada através do Portal de Compras do Governo Federal: <https://www.gov.br/compras/pt-br/>.
Informações: Comissão Permanente de Contratação - CPC (subsolo), no e-mail: licitases@saude.ma.gov.br e telefones: (98) 3198-5559 e 3198-5560.

São Luís - MA, 8 de janeiro de 2025.
CHRISANE OLIVEIRA BARROS
Presidente da CPC/SES

EXTRATO DE APOSTILAMENTO

RESENHA DE TERMO DE APOSTILAMENTO
Ref.: PROCESSO N.º 2024.560101.27211 - SEAP/MA; ESPÉCIE: Resenha do Segundo Termo de Apostilamento ao Contrato n.º 048/2024 - SEAP/MA, celebrado em 23/07/2024, que tem como objeto a aquisição de materiais e ferramentas para uso nas fábricas de blocos e pavimentações instaladas no Sistema Penitenciário Maranhense; PARTES: Secretaria de Estado de Administração Penitenciária - SEAP, CNPJ n.º 13.127.340/0001-20 e a empresa COSTA MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO LTDA, CNPJ n.º 46.009.941.0001-97; OBJETO: A presente apostila visa promover a inclusão de fonte de recursos insita à previsão orçamentária, constante na "Cláusula 3ª. Da Dotação Orçamentária" do Contrato n.º 48/2024-SEAP, sem prejuízo de qualquer outra anteriormente prevista para o ajuste, em consonância à marcha documental carreada aos autos em epígrafe, com fulcro no art. 65, §8º, da Lei Federal n.º 8.666/1993, passando a referida cláusula, a incluir os recursos abaixo: Gestão: 56901 - Fundo Penitenciário Estadual; Unidade Gestora: 560901 - Fundo Penitenciário Estadual; Programa: 0554; Ação: 4943 - Modernização da Gestão - FUNPEN; Subação: 015854 - Material de Consumo - Oficinas de Trabalho no Estado do Maranhão; Natureza da Despesa: 33.90.30.99 - Outros Materiais de Consumo; Grupo Programação Financeira: 003 - Outras Despesas Correntes; Fonte:

GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ
SECRETARIA ESTADUAL DE DEFESA CIVIL

EXTRATOS DE CONTRATOS

PUBLICAÇÃO DE EXTRATO DE CONTRATO, CONFORME PROCESSO DE CREDENCIAMENTO Nº 00013.000581/2024-16 E PORTARIA Nº: 3.632 DE 29 DE OUTUBRO DE 2024. O PRESIDENTE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO DA SECRETARIA ESTADUAL DE DEFESA CIVIL, EM CUMPRIMENTO DA RATIFICAÇÃO PROCEDIDA PELA SECRETÁRIA DESTA SEDEC FAZ PUBLICAR O EXTRATO DOS CONTRATOS RESUMIDO DO PROCESSO DE INEXIGIBILIDADE A SEGUIR:
FUNDAMENTO LEGAL: NO ART. 74, INCISO IV, DA LEI 14.133/21; DECRETO Nº 11.878 DE 09 DE JANEIRO DE 2024; PORTARIA Nº 3.632/2024; TRANSFERÊNCIA LEGAL: 1885/2024.
OBJETO: CONTRATAÇÃO DOS SERVIÇOS DE FORNECIMENTO DE ÁGUA POTÁVEL, PARA CONSUMO HUMANO, ATRAVÉS DE CARROS PIPA.
PRAZO DE VIGÊNCIA: 12 (DOZE) MESES
VALOR MENSAL: R\$: 9.000,00 (NOVE MIL REAIS).
FONTE DE RECURSO: 700
NATUREZA DA DESPESA: 339036
SIGNATÁRIOS DOS CONTRATOS:
PELA CONTRATANTE: JOSÉ ICEMAR LAVOR NERI.

Nº EXTRATO DO CONTRATO	Nº PROC. ADMINISTRATIVO	CIDADE	CONTRATADO	CPF Nº	ASSINATURA DO CONTRATO
247/2024	00013.000836/2024-41	SANTANA DO PIAUÍ-PI	ANTONIO FRANCISCO DAS CHAGAS	***.201.453-**	09/12/2024
249/2024	00013.000838/2024-30	SANTANA DO PIAUÍ-PI	GILVAN FRANCISCO DA SILVA	***.661.593-**	09/12/2024
253/2024	00013.000847/2024-21	MASSAPÉ- PI	BRAULIO JOÃO DOS SANTOS FILHO	***.773.243-**	09/12/2024
263/2024	00013.000912/2024-18	FRANCISCO SANTOS -PI	MAURICIO REIS DA LUZ	***.129.873-**	09/12/2024
281/2024	00013.000856/2024-11	SÃO JULIÃO -PI	EDIONE DE SOUSA SILVA	***.447.023-**	09/12/2024
284/2024	00013.000885/2024-83	SANTA CRUZ DO PIAUÍ - PI	FRANCISCO JOSE DE SOUSA	***.087.088-**	09/12/2024
311/2024	00013.000822/2024-27	FRONTEIRAS- PI	GENIVALDO MESSIAS DE SOUSA	***.572.833-**	09/12/2024
347/2024	00013.001027/2024-56	GILBUÉS-PI	HIKOL HOLEMBERG ARAUJO CHAGAS DO NASCIMENTO	***.273.627-***	18/12/2024
348/2024	00013.000830/2024-73	JOÃO COSTA-PI	PEDRO ALVES BATISTA	***.692.358-**	09/12/2024
350/2024	00013.001013/2024-32	ISAÍAS COELHO-PI	ALVESGLAN DE SOUSA VIEIRA	***.470.333-**	09/12/2024
352/2024	00013.000828/2024-02	JACOBINA - PI	EZIO DE ANDRADE CARVALHO	***.776.813-**	09/12/2024
354/2024	00013.000825/2024-61	ISAÍAS COELHO - PI	ARISVAGNO CARVALHO MUNIZ	***.534.003-**	09/12/2024
355/2024	00013.000977/2024-63	WALL FERRAZ-PI	JOSÉ BORGES DE SOUSA	***.500.493-**	18/12/2024
356/2024	00013.000827/2024-50	JACOBINA-PI	JAILSON DE CARVALHO SILVA	***.274.093-**	09/12/2024
358/2024	00013.000988/2024-43	GEMINIANO - PI	PEDRO AIRTON DO NASCIMENTO ARAUJO	***.619.973-**	09/12/2024
359/2024	00013.001015/2024-21	JAICOS-PI	JOSE NILDO RIBEIRO DE CARVALHO	***.040.203-**	09/12/2024
360/2024	00013.000817/2024-14	FRANCISCO SANTOS - PI	ANTONIO ERASMO DE SOUSA FARIAS	***.560.513-**	09/12/2024
361/2024	00013.000884/2024-39	CRISTINO CASTRO-PI	GILSON FRANCISCO DOS SANTOS	***.739.541-**	09/12/2024
362/2024	00013.001016/2024-76	JAICÓS-PI	JOSIEL DE CARVALHO MACEDO	***.034.603-**	18/12/2024
363/2024	00013.000936/2024-77	MONSENHOR HIPÓLITO-PI	FRANCISCO LUCIANO DA SILVA OLIVEIRA	***.399.803-**	18/12/2024
364/2024	00013.000961/2024-51	NOVA SANTA RITA-PI	MAURICIO PINHEIRO MOURA	***.009.703-**	09/12/2024
365/2024	00013.000852/2024-33	MASSAPÉ DO PIAUÍ-PI	ERIC DE SOUSA BARROS	***.978.603-**	09/12/2024
366/2024	00013.000873/2024-59	CAMPINAS - PI	EVANDRO DA SILVA SOUSA	***.846.883-**	09/12/2024
367/2024	00013.000867/2024-00	PADRE MARCOS- PI	FRANCISCO GILMAR DE SOUSA	***.993.583-**	09/12/2024
368/2024	00013.000786/2024-00	LAGOA DO BARRO - PI	EDMILSON JOÃO DA SILVA	***.442.623-**	09/12/2024
369/2024	00013.001020/2024-34	ANÍSIO DE ABREU-PI	JUCELINO DE JESUS SANTOS	***.485.283-**	09/12/2024
370/2024	00013.000890/2024-96	BONFIM DO PIAUÍ -PI	GILSON CARLOS DA SILVA COSTA	***.076.163-**	09/12/2024
371/2024	00013.000872/2024-12	BOCAINA - PI	ISMAEL RUBEM DA COSTA JUNIOR	***.029.493-**	09/12/2024
372/2024	00013.000949/2024-46	CAPITÃO GERVÁSIO-PI	ISRAEL GOMES DIAS	***.812.153-**	09/12/2024
373/2024	00013.000837/2024-95	ANÍSIO DE ABREU - PI	ILDEMAR BORGES DA COSTA	***.314.363-**	09/12/2024
374/2024	00013.001012/2024-98	MARCOLÂNDIA-PI	ELISMARIO ADEMAR DE CARVALHO	***.542.243-**	09/12/2024
375/2024	00013.000776/2024-66	LAGOA DO BARRO - PI	MARCOS VINICIUS AMORIM REIS	***.546.253-**	09/12/2024
376/2024	00013.000865/2024-11	PADRE MARCOS-PI	ADRIANO OTACILIO DA LUZ	***.830.613-**	09/12/2024
379/2024	00013.000904/2024-71	SÃO RAIMUNDO NONATO-PI	DIONISIO PEREIRA DA SILVA NETO	***.304.553-**	09/12/2024
381/2024	00013.000903/2024-27	SÃO RAIMUNDO NONATO-PI	RISOMAR CAFE DOS SANTOS	***.742.923-**	18/12/2024
382/2024	00013.001045/2024-38	GEMINIANO-PI	ALBINOCANDIDO DE OLIVEIRA	***.657.754-**	18/12/2024
383/2024	00013.000775/2024-11	SÃO RAIMUNDO NONATO -PI	HILDEMAR CAMPOS DE SOUZA FILHO	***.520.643-**	09/12/2024
384/2024	00013.000902/2024-82	SÃO RAIMUNDO NONATO-PI	IONARA MORAES DE OLIVEIRA	***.901.135-**	18/12/2024
385/2024	00013.000923/2024-06	VERA MENDES - PI	FRANCISCO EGIDIO DE CARVALHO	***.532.203-**	18/12/2024
386/2024	00013.000926/2024-31	SEBASTIÃO BARROS-PI	ROBERIO DA CUNHA AZEVEDO	***.967.283-**	18/12/2024
387/2024	00013.001021/2024-89	QUEIMADA NOVA-PI	SEBASTIÃO NUNES DOS SANTOS	***.535.414-**	09/12/2024
388/2024	00013.000948/2024-00	CURRAIS-PI	AURINO DE ARAUJO REGO NETO	***.853.083-**	09/12/2024

1.7.12.113000 - Transferências Fundo a Fundo de Recursos do Fundo Penitenciário - FUNPEN; e: Órgão: 56.000 - Secretaria de Estado de Administração Penitenciária; Unidade Orçamentária: 56101 - SEAP; Função: 14; Subfunção: 421; Programa: 0554; Ação: 6048 - Trabalho com Dignidade - SEAP; Subação: 23695 - APOIO - Oficinas aos Municípios; Natureza de Despesas: 33.90.30.99 - Outros Materiais de Consumo; Grupo Programação Financeira: 003 - Outras Despesas Correntes; Fonte: 1.500.101000 - Recursos não Vinculados de Impostos; DATA DE ASSINATURA: Em 30 de dezembro de 2024.

GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ
SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA SOCIAL

AVISO DE ADJUDICAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 90005/2024-SEGUP/PA

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2024/193101
O Secretário Adjunto de Gestão Administrativa no uso de suas atribuições legais resolve ADJUDICAR e HOMOLOGAR o Pregão Eletrônico, cujo objeto é Aquisição de Equipamentos de Radiocomunicação digital Protocolo APCO-25 e Acessórios para atender atividade fim da Polícia Militar do Pará, com recurso oriundo do convenio nº 921532/20021 firmados entre SEGUP/PA e SENASP, para a Empresa: MOTOROLA SOLUTIONS LTDA - CNPJ: 10.652.730/0001-20
Quantidade: 1.000
Valor unitário: R\$ 3.800,00
Valor total: R\$ 3.800.000,00

Belém-PA, 10 de janeiro de 2025.
PAULO ROBERTO DOS SANTOS LIMA
Secretário Adjunto de Gestão Administrativa SEGUP/PA

GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA - SEIL
ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
AVISO DE CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 1/2024 - APPA

O Presidente da Comissão de Licitação de Áreas Portuárias - CLAP, no uso das atribuições conferidas pela Portaria APPA nº 36, de 09 de fevereiro de 2024, pela legislação de regência e considerando o que consta no processo 21.083.302-1, informa que as respostas às contribuições recebidas no âmbito da Audiência e Consulta Pública nº 01/2024 - APPA, que versa sobre o arrendamento da área denominada PAR25, destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, no Porto Organizado de Paranaguá, estão disponíveis no sítio eletrônico da APPA.

Paranaguá, 10 de janeiro de 2025.
MARCOS ALFREDO BONOSKI

Termo de Cooperação de Estágio n.º 064/2024 – Processo n.º 23.113.538-3 – AS PARTES: UEM/NESTLÉ BRASIL LTDA. – **OBJETO:** Colocação de alunos da UEM em vagas de estágio nas modalidades obrigatório e não obrigatório – **VIGÊNCIA:** Terá vigência de 5 (cinco) anos a partir da data de assinatura – **ASSINATURA:** 10/01/2025.

2345/2025

ADJUDICAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

EDITAL N.º 90017/2024-DMP. CONCORRÊNCIA ELETRÔNICO - ePROTOCOLO N.º 22.900.138-8 PROCESSO GMS N.º 235/2024 - UASG n.º 926764

A UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ, através da Diretoria de Material e Patrimônio, comunica o Ato de Adjudicação e Homologação pelo Pró-Reitor de Administração Prof. Ademir Massahiro Moribe, em 18/12/2024, conforme Termos de Homologação às fls. 311/315 - Mov.66 do ePROTOCOLO N.º 22.900.138-8, onde Adjudicou e Homologou o **item 01**, no valor total de **RS 85.455,00 (oitenta e cinco mil quatrocentos e cinquenta e cinco reais)** à empresa CONSTRUTORA COLINA LTDA, CNPJ 49.797.652/0001-98. Maringá, 18 de dezembro de 2024. Robson Gonçalves da Silva. Diretor de Material e Patrimônio.

2521/2025

ADJUDICAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

EDITAL N.º 90162/2024-DMP. PREGÃO ELETRÔNICO - ePROTOCOLO N.º 22.853.885-0 PROCESSO GMS N.º 1683/2024 - UASG n.º 926764

A UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ, através da Diretoria de Material e Patrimônio, comunica o Ato de Adjudicação e Homologação pelo Pró-Reitor de Administração Prof. Ademir Massahiro Moribe, em 12/12/2024, conforme Termos de Homologação às fls. 366/380 - Mov. 105/108 do ePROTOCOLO N.º 22.853.885-0, onde Adjudicou e Homologou o **item 01**, no valor total de **RS 59.000,00 (cinquenta e nove mil reais)** à empresa CALIBRE SCIENTIFIC BRASIL LTDA, CNPJ 01.530.501/0001-42, o **item 03**, no valor total de **RS 18.149,00 (dezoito mil cento e quarenta e nove reais)** à empresa GAMMA SOLUÇÕES INTEGRADAS LTDA, CNPJ 22.015.479/0001-72 e o **item 04**, no valor total de **RS 26.900,00 (vinte e seis mil e novecentos reais)** à empresa RZ EQUIPAMENTOS VETERINÁRIOS LTDA, CNPJ 22.183.441/0001-09, restando fracassado o item 02. Maringá, 12 de dezembro de 2024. Robson Gonçalves da Silva. Diretor de Material e Patrimônio.

2607/2025

UEPG**EXTRATO DE CONTRATO – HU-UEPG****CONTRATO n.º 981/2024**

Objeto: Prestação de serviços na área da saúde para atendimento de pacientes SUS, a serem atendidos no HU-UEPG, no LOTE 4.1 - ROTINEIRO - UTI NEONATAL (Edital 001/2023). **Contratante:** UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA **Contratada:** CAVALIN E SOLTES PEDIATRIA E NEONATOLOGIA SERVIÇOS MEDICOS LTDA. **Prazo de vigência:** 05/12/2024 à 04/12/2025.

Ponta Grossa, 14 de Janeiro de 2025

Simonei Bonatto
Gestor de Contratos

2659/2025

UNIOESTE**AVISO DE LICITAÇÃO (UASG 926274) - EXTRATO EDITAL.**

PREGÃO ELETRÔNICO 2201/2024 e-protocolo 23.030.965-5 A Unioeste Universidade Estadual do Oeste do Paraná .

Através do Pregoeiro Neri Narcizo dos Santos , torna público que realizará no dia 27/01/2025, a partir das 09h00m, licitação na modalidade PREGÃO ELETRÔNICO, sistema Registro de Preço, recebimento das propostas a partir do dia 14/01/2025 até dia 27/01/2025 às 08h59min na plataforma compras.gov.br , cujo objeto é provável aquisição de mobiliário(mesas) . Valor máximo R\$ 855.442,97.(oitocentos e cinquenta e cinco mil, quatrocentos e quarenta e dois reais e noventa e sete centavos).

. Informações telefone (45) 3576-8102 (45) 99813-6439 das 8h às 12h e das 13h às 17h. Edital disponível a partir do dia 14/01/2025 no site: <https://midas.unioeste.br/sgav/arqvirtua/#/>, no GMS, Compras gov e no e-mail licitacao.foz.unioeste@gmail.com Foz do Iguaçu - PR, 12/12/2024.

147663/2024

Termo Aditivo n.º 002/2024 ao Contrato Administrativo n.º 3674/2024 – Reitoria.

CONTRATANTE: Universidade Estadual do Oeste do Paraná – UNIOESTE

CONTRATADA: THOPO CONSTRUTORA LTDA.

OBJETO: Fica aditivado o valor de 29.276,71 (vinte e nove mil, duzentos e setenta e seis reais e setenta e um centavos), ao contrato GMS 3674/2024. **AMPARO LEGAL:** Lei Federal n.º 14.133/21 e do Decreto Estadual n.º 10.086/22. Cascavel, 13 de janeiro de 2024.

2555/2025

Empresas Públicas**APPA****ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA****AVISO****CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICA N.º 01/2024 - APPA**

O Presidente da Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP, no uso das atribuições conferidas pela Portaria APPA nº36, de 09 de fevereiro de 2024, pela legislação de regência e considerando o que consta no processo 21.083.302-1, informa que as respostas às contribuições recebidas no âmbito da Audiência e Consulta Pública nº 01/2024 – APPA, que versa sobre o arrendamento da área denominada PAR25, destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, no Porto Organizado de Paranaguá, estão disponíveis no sítio eletrônico da APPA.

Paranaguá, 10 de janeiro de 2025

MARCOS ALFREDO BONOSKI
Presidente da CLAP

2321/2025

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA**AVISO DE DISPENSA DE LICITAÇÃO**
Processo n.º 1000000157

Objeto: Aquisição de 100 kg de Bala de Banana, Produto Regional do Litoral do Paraná, acondicionados em pacotes de 200g embaladas com papel personalizados com a logo de 90 anos da Portos do Paraná.

Empresa: CASA BANANINA COMÉRCIO DE PRODUTOS LTDA.

Valor: R\$ 3.900,00 (três mil e novecentos reais).

Data de Autorização da dispensa de licitação: 09/01/2025

LUIZ FERNANDO GARCIA DA SILVA.

DIRETOR PRESIDENTE

Paranaguá, 13 de janeiro de 2025.

Informações: 41- 3420-1127 / 3420-1373

CPLC – Portaria 48/2024

2576/2025

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
EXTRATO 3º TERMO ADITIVO AO CONTRATO N.º 099-2021

PARTES: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA E DETECCION BRAZIL K9 LTDA.

PRORROGAÇÃO: Prorroga-se o Contrato n.º 099/2021-APPA, pelo período de mais 12 (doze) meses, a partir do dia 07 de dezembro de 2024, restando fixada a data do término o dia 06 de dezembro de 2025.

VALOR: Para o período de execução previsto na cláusula primeira, a APPA pagará a CONTRATADA a importância máxima de até R\$ 43.100,00 (Quarenta e três mil e cem reais), conforme cálculos e justificativas constantes do protocolado n.º 22.967.318-1, os quais ficam fazendo parte integrante do presente termo, independentemente de sua transcrição.

AUTORIDADE: Luiz Fernando Garcia da Silva

DATA DE AUTORIZAÇÃO: 16/12/2024

PROTOCOLO: 22.967.318-1

DATA DA ASSINATURA: 18/12/2024

Paranaguá, 18 de dezembro de 2024.

LUIZ FERNANDO GARCIA DA SILVA
DIRETOR PRESIDENTE DA APPA

2666/2025

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA
COMISSÃO DE LICITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS – CLAP/APPConsulta Pública nº 01/2024 - APPARespostas às Contribuições – Área PAR25

O PRESIDENTE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS DA APPA – CLAP/APP, no uso das atribuições conferidas pela Portaria nº 036/2024-Appa, de 09 de fevereiro de 2024, publicada no Diário Oficial do Estado do Paraná, em 19 de fevereiro de 2024, Edição nº 11601, pela legislação de regência e considerando o que consta no Processo nº 21.083.302-1, divulga as respostas às contribuições recebidas na Consulta Pública nº 001/2024-APP, ao total de 48 (quarenta e oito) contribuições.

Nº	Documento de Referência	Item	Contribuição	Resposta CLAP/APP
01	Minuta de Contrato	7.1 Obrigações da Arrendatária	A Cláusula 7.1.1, (xxvii), da minuta de Contrato de Arrendamento prevê que a Arrendatária deverá adotar boas práticas relativas ao meio ambiente, visando fomentar a redução de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) nos portos brasileiros, de acordo com as normas regulatórias e as diretrizes do Poder Concedente, além de, conforme item xxvii-c, promover a renovação dos equipamentos por equivalentes menos poluentes, que emitam menores quantidades de gases de efeito estufa. De acordo com as previsões, a Arrendatária deverá adotar boas práticas de acordo com as diretrizes do Poder Concedente. Não resta claro, no entanto, quais medidas poderiam ser exigidas da Arrendatária, ou mesmo qual seria o impacto econômico-financeiro destas medidas, o que cria para o Arrendamento incerteza prejudicial à competitividade do certame e à atratividade	Agradecemos a contribuição. Conforme a Subcláusula 7.1.1, (xxvii), a arrendatária deverá elaborar e divulgar anualmente o inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE). Entende-se que os custos para essa atividade já estão inclusos entre os custos ambientais previstos, tendo em vista que está prevista equipe ambiental própria para o terminal que pode ser encarregada com a elaboração do inventário. Em relação à substituição dos equipamentos por menos poluentes, foram previstos 2 (dois) retrofits no

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			do leilão. Dessa forma, sugere-se a adoção de uma das seguintes alternativas para equacionamento do risco em comento: (i) que seja incluído entre os riscos alocados ao Poder Concedente, de forma expressa, a exigência de medidas para adequação do terminal às melhores práticas relativas ao meio ambiente e à mitigação da emissão de Gases de Efeito Estufa; ou (ii) que se deixe claro de antemão exatamente quais medidas e investimentos serão exigidos do Arrendatário para adequação do terminal às melhores práticas relativas ao meio ambiente e à mitigação da emissão de Gases de Efeito Estufa, com a correspondente inclusão de tais medidas e investimentos na modelagem econômico-financeira do Arrendamento.	decorrer do período contratual, onde podem ser realizadas substituições dos equipamentos existentes por outros menos poluentes.
02	Minuta de Contrato	iii. Na Área do Arrendamento:	Parcela dos investimentos previstos nas subcláusulas c e d da cláusula 7.1.2.3 do Contrato serão realizados na área comum do Porto Organizado sob gestão da Autoridade Portuária que, consoante o artigo 17 da Lei Federal n.º 12.815/2013, tem entre as suas competências (a) assegurar o uso dos melhoramentos e aparelhamento do porto e (b) fiscalizar ou executar obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação. Nessa linha, considerando que a APPA assumirá a responsabilidade pela infraestrutura comum em questão, entende-se pertinente que o Contrato de Arrendamento estipule a obrigação de implantação da Autoridade Portuária em linha ao previsto pela respectiva autoridade, ANTAQ e/ou Poder Concedente. Desse modo, sugere-se a inclusão da cláusula 7.1.2.3.1 para adequar as responsabilidades: 7.1.2.3.1. Os investimentos descritos na cláusula 7.1.2.3.iii do Contrato de Arrendamento serão executados nos prazos e condições indicados nos Plano Básico de Implantação proposto pela Arrendatária e avaliado pela APPA. Ainda, é necessário que o EVTEA apresentado pela APPA apresente os dados e informações mínimas para o projeto de implantação do Píer T e Moegão. Com base nas informações disponibilizadas no PDZ o Píer T estaria ainda em processo de contratação de estudos, com previsão de término de 4-10 anos e o Moegão, por sua vez, está em andamento com previsão de término ainda neste ano. No entanto, não obstante a informação apresentada de forma ampla e genérica, é necessário que os estudos técnicos efetivamente discorram sobre (i) as condições técnicas de engenharia que estão sendo utilizadas pela Autoridade Portuária para que os possíveis licitantes quantifiquem e/ou estimem os custos das conexões e transportadores necessários para o Píer T e Moegão e (ii) indiquem se os berços de atracação do Píer T serão dedicados de forma exclusiva, ou não, ao PAR-25, ainda que após a assunção da área do atual PAR-17. Isto porque, na Seção C - Estudo de	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que as condições técnicas de engenharia consideradas no estudo PAR25 em relação ao projeto Moegão e Píer T tiveram fundamento os estudos técnicos dos respectivos projetos, os quais serão disponibilizados na versão revisada do estudo. Adicionalmente, informamos que o status das obras do Moegão da Portos do Paraná estão com aproximadamente 18% de execução concluída até dezembro/2024, e com previsão de conclusão: dezembro/2025. Ressaltamos que os berços de atracação do Píer T serão públicos e respeitarão ao Regulamento de Exploração do Porto-REP, às normas e regulamentos operacionais, bem como aos contratos de arrendamento vigentes.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>Engenharia, há uma indicação de taxa de ocupação de 70% e compartilhamento transitório dos berços até o ano 8, quando teria início a Fase Definitiva, porém não fica claro se haverá algum período de exclusividade. Tais informações são necessárias para a adequada avaliação do ativo e elaboração das propostas, a teor do artigo 18, inciso IV da Lei Federal n.º 8.987/1995, cuja aplicação às licitações para arrendamento portuário é prevista no art. 66 da Lei Federal n.º 12.815/2013, assim como no art. 33 da Lei Federal n.º 10.233/2001.</p>	
03	Minuta de Contrato	b) Investimentos para o cercamento e pavimentação da área adicional destinada para buffer de caminhões, até o 4º ano contratual;	<p>O Contrato de Arrendamento trata como responsabilidade da futura Arrendatária do PAR25 a realização do cercamento e pavimentação da área adicional destinada para buffer de caminhões, até o 4º ano contratual, conforme cláusula 7.1.2.3 do Contrato de Arrendamento: 7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: iii. Na Área do Arrendamento: b) Investimentos para o cercamento e pavimentação da área adicional destinada para buffer de caminhões, até o 4º ano contratual. Com relação ao cronograma vislumbrado pela APPA, importante ressaltar que o investimento está atualmente nas áreas pertencentes aos Arrendamentos PAR17 e PAR14 e, conseqüentemente, não poderão ser acessados no ano 0 do Contrato de Arrendamento pela Arrendatária. De forma mais específica e conforme EVTEA disponibilizado, verifica-se que a área de implantação do buffer está localizada na atual área do PAR14, sendo que, por sua vez, a disponibilização da área do PAR14 ainda é incerta visto que a APPA ainda está em fase interna de estruturação do futuro arrendamento e/ou de destinação alternativa da área. A questão apresenta forte incerteza ao processo licitatório, visto que a obrigação é condicionada a liberação incerta de área ocupada sob a qual a Arrendatária não possuirá qualquer ingerência. No entanto, não bastasse a incompatibilidade de cronograma, também é certo que a dinâmica contratual afeta de forma direta a isonomia do futuro processo licitatório, uma vez que a atual operadora do PAR17 possuirá uma vantagem competitiva no leilão frente aos demais licitantes. Explica-se. A área prevista para o buffer é próxima ao PAR17 e poderá ser aproveitada tanto pela futura arrendatária do PAR25 quanto pela atual arrendatária do PAR17 durante a Primeira Fase do Contrato de Arrendamento. No entanto, não obstante se tratar de infraestrutura pública, apenas a arrendatária do PAR25 assumirá os custos pela implantação do investimento. O cenário significa que a arrendatária do PAR17 poderá usufruir livremente dos investimentos implantados e financiados pelo PAR25 sem qualquer espécie de contrapartida assim que o buffer for implantado. No entanto, o ponto</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que, considerando que a disponibilização da área do PAR17 ocorrerá em 2032, os investimentos previstos para área de buffer de caminhões para o PAR25 serão transferidos para a última etapa de investimentos, no ano de 2032, permitindo a expansão das áreas do PAR16 e PAR17 simultaneamente, de modo a operar em 2033. Logo, informamos que essas informações serão ajustadas na revisão dos estudos. Adicionalmente, ressaltamos que a modelagem da área PAR25 foi definida considerando o arranjo operacional mais benéfico das áreas, respeitando as atuais vigências contratuais, portando, os investimentos previstos estão aderentes aos prazos para assunção das áreas, e as devidas amortizações.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>mais crítico é que a arrendatária do PAR17 possuirá uma vantagem operacional frente aos demais players. Isto porque todos os outros licitantes que assumam a área deverão realizar os investimentos entre o ano zero e 04 do Arrendamento, mas poderão apenas amortizar seus investimentos após o término do contrato do PAR17 e assunção da área na Fase Definitiva. O mesmo não é aplicado para a arrendatária do PAR17 que poderá realizar os investimentos ainda no ano 01 do Arrendamento e aproveitar a totalidade do buffer de forma exclusiva durante toda a vigência do Contrato de Arrendamento. O cenário em questão afeta de forma direta e clara o interesse do mercado na área, sendo nítido que a estrutura contratual deve ser reavaliada para assegurar a igualdade e isonomia no futuro processo licitatório. Nesses termos, considerando a essencialidade do buffer de caminhões para efeitos do PAR25, bem como considerando que a disponibilização da área do PAR17 apenas ocorrerá em 2032, entende-se necessário que a APPA suprima a obrigação prevista na cláusula 7.1.2.3 b do Contrato de Arrendamento e atribua a responsabilidade pela execução dos investimentos às atuais operadoras do PAR17 e PAR14, ainda durante a vigência de seus respectivos contratos, de modo que seja assegurado que todas as licitantes participem do Leilão em cenário de igualdade.</p>	
04	Minuta de Edital	<p>12.2. Para a verificação das ocorrências constantes nos itens 12.1.4.1, 12.1.4.5 e 12.1.4.6, serão obrigatoriamente consultados pela CLAP o Sistema de Cadastramento Unificado e Fornecedores - SICAF, o Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas -</p>	<p>Nos termos o item 12.2 do Edital, a própria CLAP ficará responsável por realizar as consultas das ocorrências constantes nos itens 12.1.4.1, 12.1.4.5 e 12.1.4.6, relativas às limitações à participação no Leilão de PAR25. Ocorre que tal averiguação ocorrerá posteriormente à apresentação das propostas pela Proponentes, de modo que a melhor técnica recomenda que o item 12.2 seja alterado no sentido de se esclarecer que a referida análise deve considerar a data prevista para apresentação das propostas pelo arrendamento de PAR25.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Conforme a Subcláusula 12.2 do Edital, entende-se que está adequado o momento da verificação das ocorrências constantes nos itens 12.1.4.1, 12.1.4.5 e 12.1.4.6.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

05	Minuta de Contrato	4.1 A APPA terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do Contrato, para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações mencionadas na Subcláusula 4.2 em relação ao PBI.	A Cláusula 4.1 da minuta de Contrato de Arrendamento prevê que o Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 dias para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar esclarecimentos/modificações ao PBI. Trata-se de um ponto de suma relevância para garantir a segurança jurídica, haja vista que a indefinição quanto à aprovação do PBI pode atrasar a realização dos investimentos, trazer prejuízos e frustrar o planejamento estruturado pelo licitante vencedor. A Lei nº 13.874/2019, a chamada Lei da Liberdade Econômica, estabeleceu a garantia de que, nas solicitações de atos públicos de liberação da atividade econômica que se sujeitam ao disposto nesta Lei, apresentados todos os elementos necessários à instrução do processo, o particular será cientificado expressa e imediatamente do prazo máximo estipulado para a análise de seu pedido e de que, transcorrido o prazo fixado, o silêncio da autoridade competente importará aprovação tácita para todos os efeitos, ressalvadas as hipóteses expressamente vedadas em lei. Tendo em vista a situação em concreto e a disposição contida na Lei em comento, sugere-se a compatibilização do Edital para que, decorrido o referido prazo máximo, sem qualquer manifestação da autoridade competente, seja reconhecida a aprovação tácita do PBI. Essa inserção é plenamente possível, dado que a autorização expressa apenas será exigida para a manifestação dentro do prazo máximo de 30 dias.	Agradecemos a contribuição. Conforme a Subcláusula 4.1, do Contrato, entende-se que o prazo máximo de 30 dias para o Poder Concedente manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar esclarecimentos/modificações ao PBI é suficiente para resguardar esse risco e garantir a devida segurança jurídica. Ressaltamos que o prazo do arrendamento para a realização dos investimentos e demais ações necessárias, é contado a partir da assunção provisória da área pela Arrendatária, com a celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos – TAP, nos termos da Subcláusula 3.1. Além disso, nos termos da Subcláusula 3.1.1., o TAP deverá ser celebrado em até 30 (trinta) dias contados da comunicação da APPA, de não objeção ao PBI apresentado, logo, não cabe o entendimento de reconhecimento de aprovação tácita do mesmo.
06	Minuta de Contrato	i. Capacidade dinâmica operacional mínima, relativa à implantação do terminal para a operação de granel sólido vegetal de no mínimo 4,3 milhões de toneladas/ano, até o término do 8º (oitavo) ano contratual.	O atendimento da capacidade operacional mínima de 4,3 milhões de tonelada/ano prevista na cláusula 7.1.2.2 é condicionado aos investimentos mínimos destacados na Seção C - Engenharia, quais sejam: (i) expansão do sistema de combate a incêndio, (ii) investimentos para o cercamento e pavimentação da área adicional destinada para buffer de caminhões; (iii) investimentos em sistema transportador de correias para expedição da carga, compatível a capacidade de projeto do píer T (8.000 t/h) e (iv) implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do corredor Leste, denominado Moegão . Quanto à implantação do Projeto Píer T, não obstante a responsabilidade da Arrendatária pelo sistema de correias para expedição de carga, é certo que a ponte de acesso e plataforma central do Píer T serão executadas diretamente Autoridade Portuária, conforme Seção C - Engenharia As estruturas civis (item Obras Civis) e eletromecânicas (itens Estruturas metálicas, Equipamentos eletromecânicos , Instalações elétricas e automação), da 1ª Etapa do Píer T , terão sua implantação atribuída a Autoridade Portuária (direta ou indiretamente). Por sua vez, as torres de transferência T03 e T15 - torres com as quais a Arrendatária deverá providenciar a conexão - também estão pendentes de	Agradecemos a contribuição. Informamos que a minuta de contrato será ajustada para assegurar o direito da Arrendatária de receber as estruturas consideradas no EVTEA relativas à área que será assumida em cada fase.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>implantação, sendo certo que a responsabilidade igualmente não será atribuída à Arrendatária, conforme Seção C - Engenharia: As implantações das torres T03 e T15 não serão de responsabilidade do futuro terminal PAR25, essa obrigação está vinculada ao projeto do sistema Moegão. Nesses termos, entende-se necessário que a obrigação estipulada na cláusula 7.1.2.2. reflita as obrigações compartilhadas entre Arrendatária, Autoridade Portuária e terceiros estranhos à relação contratual, motivo pelo qual se propõe as seguintes alterações contratuais: 7.1.2.2.1 A exigibilidade da Capacidade dinâmica operacional é condicionada à disponibilização pela APPA das infraestruturas públicas e compartilhadas necessárias para execução dos investimentos descritos no item 7.1.2.3 c e b. 13.2.9 Não execução pela APPA, direta ou indiretamente, dos investimentos previstos para implementação da primeira e segunda etapa do Píer T do Porto de Paranaguá ou incompatibilidades nos estudos técnicos e nas soluções de engenharia implantadas pela APPA para execução do Píer T em desacordo com o PBI aprovado para o Arrendamento, até o 8º ano contratual, desde que haja comprovação de alteração da composição econômico-financeira, e prejuízo significativo à Arrendatária.</p>	
07	Minuta de Contrato	d) Implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do Corredor Leste, denominado Moegão até o 8º ano contratual.	<p>O Contrato de Arrendamento trata como responsabilidade da futura Arrendatária do PAR25 a realização das estruturas de conexão entre as Torres de Transferência T15 e T03 à área do Arrendamento até o 8º ano contratual: 7.1.2.3 (...) d) Implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do Corredor Leste, denominado "Moegão" até o 8º ano contratual. A estrutura contratual vigente apresenta dois vícios graves, que não apenas impossibilitam a execução das obras pretendidas por incompatibilidade de cronograma, como também afetam a ampla competitividade e isonomia do processo licitatório. Com relação ao cronograma vislumbrado pela APPA, os locais de implantação das estruturas de conexão estão localizados em área atualmente de titularidade da arrendatária do PAR17 e que será disponibilizada apenas em 2032 ao titular do PAR25 e, conseqüentemente, fora de acesso imediato, inviabilizando o cumprimento do cronograma tal como indicado. Ainda, a dinâmica contratual também afeta de forma direta a isonomia do futuro processo licitatório, uma vez que a atual operadora do PAR17 possui uma vantagem competitiva no leilão frente aos demais licitantes. Explica-se. Com exceção da atual operadora do PAR17 que assumirá a totalidade da área do PAR25 ainda na Primeira Fase do Contrato de Arrendamento, todos os demais players apenas assumirão a área do PAR17 a partir de fevereiro de 2032, conforme cláusula 5.2.2 do Contrato de</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os investimentos para conexão com Moegão estão previstos em duas etapas distintas, estando o cronograma de investimentos em compatibilidade com a data de assunção das áreas. Referente ao investimento em transportador de correias para conexão do Moegão na Área 01 do arrendamento, informamos que o projeto prevê que a estrutura seja elevada e não ao nível do terreno, (interligação aérea entre as torres, armazém e silos), não havendo interferências na Área 02. Ressaltamos que o investimento citado está em concordância com o ajuste que será realizado na cláusula 7.1.2.3, d) Implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do Corredor Leste, denominado "Moegão" a ser realizado em 2 fases. Esclarecemos que, para a área PAR16, a</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>Arrendamento. O faseamento em questão significa que, com exceção da atual operadora do PAR17, todos players que assumam a área do PAR25 deverão realizar os investimentos relacionados com as estruturas de conexão entre o ano 0 e o ano 7 do Contrato de Arrendamento, sendo que apenas poderão amortizar seus investimentos após o término do contrato do PAR17 e assunção da área. O cenário em questão, no entanto, não é aplicável à atual operadora do PAR17, que poderá implantar e usufruir das respectivas estruturas de conexão ainda no ano zero do Arrendamento, possuindo um elevado ganho operacional. Para melhor contexto, sendo a Interalli declarada vencedora do Leilão para o PAR25, poderia realizar os respectivos investimentos antes mesmo da assinatura do contrato de arrendamento, visto que já usufruiria da infraestrutura em seu contrato atual. No mais, não bastasse a possibilidade da arrendatária do PAR17 usufruir da integralidade do PAR25 ainda no ano zero do Arrendamento em desigualdade frente aos demais licitantes, ainda há a evidente incerteza de que a área do PAR17 efetivamente será incorporada ao PAR25 em fevereiro de 2032. Como é de ciência da APPA, o Contrato nº 002/1994 referente ao arrendamento do PAR17 já foi objeto de sucessivas prorrogações, bem como ainda poderá ser objeto de novos termos aditivos para ampliar sua vigência. Para contextualização, o termo inicial do Contrato nº 002/1994 seria 2009 e não 2032. Mesmo que a Autoridade Portuária e/ou Poder Concedente se comprometessem com a não prorrogação futura do PAR17, ainda é certo que existirá o risco de sobrevierem as usuais e sistemáticas medidas judiciais que assegurem a manutenção da área por seu atual operador, situação que agravaria ainda mais o cenário de desigualdade do futuro leilão do PAR25. O cenário em questão afeta de forma direta e clara o interesse do mercado na área, sendo nítido que a estrutura contratual deve ser reavaliada para assegurar a igualdade e isonomia no futuro processo licitatório. Nesses termos, considerando a essencialidade do Moegão para efeitos do PAR25, bem como considerando que a disponibilização da área do PAR17 apenas ocorrerá em 2032 ou em prazo futuro incerto, entende-se necessário que a APPA suprima a obrigação prevista na cláusula 7.1.2.3 d do Contrato de Arrendamento e atribua a responsabilidade pela execução dos investimentos à atual operadora do PAR17, ainda durante a vigência de seu respectivo contrato, de modo que seja assegurado que todas as licitantes participem do Leilão em cenário de igualdade.</p>	<p>interligação se dará a partir da conclusão das obras do Moegão, de modo a atender as diretrizes e prazos definidos pela Administração do Porto. Para o PAR17, deverá ocorrer imediatamente após a assunção da área.</p>
08	Minuta de	16.9. A Garantia de	O item 16.3 do Edital prevê que a Garantia de Proposta poderá ser prestada por meio	Agradecemos a contribuição. Informamos que a

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<p>Edital</p>	<p>Proposta não poderá conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pelo tomador relativamente à participação no Leilão, salvo as excludentes expressamente previstas para o seguro-garantia na regulamentação da SUS</p>	<p>de seguro-garantia, atendendo às informações mínimas indicadas no Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 5) certificadas pela Superintendência de Seguros Privados - SUSEP. Já o item 16.9 do Edital indica que: A Garantia de Proposta não poderá conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pelo tomador relativamente à participação no Leilão, salvo as excludentes expressamente previstas para o seguro-garantia na regulamentação da SUSEP. Entretanto, a Circular SUSEP nº 662/2022 não prevê um modelo de condições gerais e especiais da apólice de seguro-garantia, limitando-se a indicar a possibilidade de exclusão dos riscos: (i) de inadimplência do segurado; e (ii) de inadimplência de obrigações do objeto principal que não sejam de responsabilidade do tomador (art. 24). Ocorre que as hipóteses de exclusão de riscos previstas na Circular SUSEP nº 662/2022 não esgotam as hipóteses de exclusão tipicamente estipuladas pela indústria securitária, a qual inclui, por exemplo, excludentes de responsabilidade decorrentes da legislação esparsa (como é o caso das hipóteses de caso fortuito e de força maior previstas no Código Civil). Assim, a existência de excludentes de responsabilidade nas apólices de seguro garantia efetivamente emitidas pelas seguradoras (inclusive com respaldo em legislação expressa, para além da Circular SUSEP nº 662/2022), tem gerado insegurança jurídica relevante nas mais recentes licitações portuárias. Por outro lado, destaca-se que o regulamento da SUSEP que antecedeu a Circular nº 662/2022, a Circular SUSEP 477/2013, era acompanhada de um modelo de apólice de seguro garantia com hipóteses de excludentes de responsabilidade amplamente aceitas pelo mercado e que igualmente atendiam aos interesses da Administração na condução dos seus leilões portuários. Assim, com vistas a mitigar os riscos relacionados à apresentação de apólices de seguro garantia por potenciais proponentes no certame de PAR25, com vistas à maximizar a competitividade do leilão, sugere-se que o Modelo 5 que consta do Edital seja atualizado, de forma a incluir as excludentes de responsabilidade previstas na Circular SUSEP nº 477/2013, incluindo: (i) Casos fortuitos ou de força maior, nos termos do Código Civil Brasileiro; (ii) Descumprimento das obrigações do tomador decorrente de atos ou fatos de responsabilidade do segurado; (iii) Alteração das obrigações contratuais garantidas pela apólice, que tenham sido acordadas entre segurado e tomador, sem prévia anuência da seguradora; (iv) Atos ilícitos dolosos ou por culpa grave equiparável ao dolo praticados pelo segurado, pelo beneficiário ou pelo representante, de um ou de outro; (v) O segurado não cumprir integralmente</p>	<p>redação será revista, contudo, ressaltamos que a Garantia de Proposta não poderá conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pelo tomador relativamente à participação no Leilão, salvo às excludentes expressamente previstas para o seguro-garantia na regulamentação da SUSEP.</p>
--	---------------	---	---	---

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			quaisquer obrigações previstas no contrato de seguro; (vi) Se o segurado ou seu representante legal fizer declarações inexatas ou omitir de má fé circunstâncias de seu conhecimento que configurem agravação de risco de inadimplência do tomador ou que possam influenciar na aceitação da proposta; (vii) Se o segurado agravar intencionalmente o risco.	
09	Minuta de Contrato	7.1.2.1 Atende r, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:	Considerando (i) o faseamento operacional do Arrendamento entre Primeira Fase e Fase Definitiva, (ii) o longo período entre o início e efetivação da Primeira Fase e a assunção e início da operação da Fase Definitiva e (iii) os riscos relacionados a possíveis medidas judiciais e/ou administrativas que posterguem a data definitiva para a assunção, pela Arrendatária do PAR25, da área atualmente pertencente ao PAR17, é necessário que a Movimentação Mínima Exigida seja compatível com a estrutura operacional faseada prevista no EVTEA e apenas estipule que o aumento da movimentação entre o ano 7 e ano 8 ocorra após a disponibilização da área do PAR17 em favor da Arrendatária do PAR25. Isso pois, não obstante a cláusula 13.2.8 do Contrato de Arrendamento estipular como risco do Poder Concedente os atrasos na disponibilização das áreas, (i) a hipótese prevista na cláusula 13.2.8 é iminente e insuficiente, uma vez que a área do PAR17 deve ser assumida somente em 2032, enquanto a data de assunção deve ocorrer anos antes e (ii) a obrigação de MME é diretamente relacionada à receita da APPA, de modo que há alinhamento de interesse de todos os stakeholders envolvidos para que a vinculação entre a capacidade real de movimentação e a capacidade prevista nos estudos referenciais seja adequada em cláusula específica do Contrato de Arrendamento. Frisa-se que decisões administrativas ou judiciais que atrasem a incorporação da Fase Definitiva, também resultarão em atrasos nas intervenções necessárias para a Fase Definitiva e, conseqüentemente, impactarão a MME previamente fixado no Contrato de Arrendamento. Dessa forma, propõe-se a inclusão da subcláusula na redação contratual: 7.1.2.1.1 A Movimentação Mínima Exigida para os anos 8 e seguintes é condicionada a efetivação da Fase Definitiva e disponibilização da área do arrendamento PAR17 nos termos previstos no Contrato.	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a Subcláusula 7.1.2.1.1 da Minuta de Contrato, que trata da verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, considerou os valores condizentes com a performance operacional de cada área assumida pelo Arrendatário. Ademais, conforme observado pelo próprio autor da contribuição, o risco no atraso na disponibilização da Área do Arrendamento é atribuído ao Poder Concedente. Portanto, entendemos que a cláusula está adequada.
10	Minuta de Contrato	9.2.9 A Arrendatária deverá comprovar o pagamento à Autoridade Portuária do valor	(Parte 1) Conforme disposto na cláusula 9.2.9, a estrutura contratual pressupõe que a Arrendatária seja responsável por financiar parcela das obras de implantação da primeira etapa do Píer T do Porto de Paranaguá, obra de infraestrutura comum e que, conforme informações do PDZ vigente do porto organizado, está em andamento e com previsão de término para 2032. O financiamento em questão	Agradecemos a contribuição. Informamos que os aportes financeiros previstos nos arrendamentos PAR14, PAR15 e PAR25 serão utilizados para custear a execução das obras do Píer T, a qual será realizada pela APPA, direta ou indiretamente.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<p>de R\$ 304.800.000,00 (trezentos e quatro milhões e oitocentos mil reais), dividido em 04 (quatro) parcelas, anuais e sucessivas, em conta bancária a ser indicada pela APPA, aberta em instituição financeira autorizada pelo Banco Central do Brasil, com a finalidade exclusiva de prover parte dos recursos para a implantação da primeira etapa do Píer T do Porto de Paranaguá.</p>	<p>ocorrerá com o depósito do valor em conta corrente indicada pela APPA e a qual, presume-se, também será de sua titularidade, passando a compor seu patrimônio e balanço, nos seguintes termos: "9.2.9. A Arrendatária deverá comprovar o pagamento à Autoridade Portuária do valor de R\$ 304.800.000,00 (trezentos e quatro milhões e oitocentos mil reais), dividido em 04 (quatro) parcelas, anuais e sucessivas, em conta bancária a ser indicada pela APPA, aberta em instituição financeira autorizada pelo Banco Central do Brasil, com a finalidade exclusiva de prover parte dos recursos para a implantação da primeira etapa do Píer T do Porto de Paranaguá." No entanto, a disposição contratual (i) se revela inconsistente com os estudos técnicos que subsidiaram o Arrendamento e (ii) carece de qualquer segurança jurídica face ao risco de inadimplemento da implantação do Píer T e o contexto da saúde financeira da APPA. Explica-se. Com relação aos estudos técnicos, é certo que as Notas Técnicas n.º 21/2023 (item 7.34) e n.º 4/2024 (item 6.1) da Infra S.A. previram que o edital deveria estabelecer que eventual depósito para implantação do Píer T deveria ser mantido pela APPA em conta bancária (i) que seja específica e não utilizada para outra finalidade, (ii) aplicada em operações de baixo risco bancário e (iii) cujo saldo poderá ser aplicado pela APPA em contratações diretas ou contratações com a iniciativa privada. Todavia, o edital é silente quanto à dinâmica de financiamento para o Píer T proposta, sendo meramente informado que o valor deverá ser depositado pela Arrendatária em conta indicada pela APPA sem qualquer informação da estrutura de contas ou compromissos da Autoridade Portuária em linha às notas técnicas previamente apontadas. A ausência de estrutura contratual para controle de contas somada à determinação de transferência de elevados valores à APPA, também sujeita a redação contratual à questionamentos relacionados a viabilidade financeira do investimento. Isto porque a APPA tem personalidade jurídica de empresa pública dotada de patrimônio próprio e autonomia administrativa e financeira, vinculada à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística. Em síntese, a APPA é dotada de autonomia e liberdade para assumir obrigações. Por sua vez, a disponibilidade financeira da APPA para assunção de obrigações deverá atender seus normativos internos, tais como Estatuto e Manual de Normas e Procedimentos Financeiros, sendo certo que, em linha ao item 2.1.3 do manual financeiro, todo procedimento licitatório será precedido de elaboração de declaração de disponibilidade financeira para assegurar o cumprimento de novas despesas: "O Departamento Financeiro elabora uma</p>	<p>Contudo, informamos que a minuta contratual será reavaliada para esclarecer a divisão de riscos pelas partes.</p>
--	--	---	--

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>declaração de disponibilidade financeira para todos os processos internos licitatórios, bem como para renovações, aditamentos ou reajustes contratuais que impliquem em novas despesas previstas. Nesta declaração são identificadas as contas financeiras, tipo de despesas ou imobilizado que serão utilizadas para apropriar custos, despesas e investimentos. (...). A declaração é elaborada mediante saldo existente no orçamento da APPA para o ano vigente." Conforme evidenciado no manual, a declaração de disponibilidade se vincula ao saldo orçamentário vigente, devendo apontar as fontes de receita que serão utilizadas para atendimento das despesas. No entanto, no caso específico do Píer T, não é possível verificar qualquer informação sobre a fonte orçamentária da contratação nos documentos do leilão ou mesmo no site da APPA. Essa possível incompatibilidade financeira pode ser extraída, ainda, da análise ao Balanço Patrimônio e Demonstrações Contábeis referente ao exercício findo em 31/12/2023, nos quais verifica-se que (i) o resultado líquido da APPA foi de aproximadamente R\$ 188 milhões, no entanto, (ii) existe um passivo circulante praticamente equivalente, uma vez que os valores contingenciados para obrigações futuras totalizam aproximadamente R\$ 184 milhões. O cenário apontando demonstra uma possível indisponibilidade de recursos, a curto e médio prazo, por parte da APPA, de modo que eventuais licitantes necessitam de garantias contratuais e/ou financeiras de que o alto valor de aproximadamente R\$ 300 milhões deverá ser reservado e vinculado ao investimento do Píer T, não podendo se confundir com o caixa da APPA para, eventualmente, suprir obrigações futuras da própria Estatal.</p>	
11	Minuta de Contrato	7.2.1.1	<p>A transferência de titularidade e todos os aditivos que envolvam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro serão precedidos de análise de contrato.</p> <p>A Cláusula 7.2.1.1 prevê que a transferência de titularidade e todos os aditivos que envolvam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro serão precedidos de análise prévia de contrato, de modo que, em casos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em que se discute direito líquido e certo das partes da manutenção das condições originais do Contrato, a disposição pode gerar atraso ou insegurança quanto à aplicação de medidas de reequilíbrio, inclusive aquelas já reconhecidas e cuja indenização à Arrendatária é devida. Ressalta-se que questões procedimentais e de análise jamais poderão obstar o direito de qualquer uma das partes de reequilibrar o Contrato, o que poderia, em última instância, inviabilizar a execução contratual. Assim, considerando-se que as consequências para o inadimplemento de cláusulas contratuais já foi devidamente regido no âmbito do</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Entendemos como adequada a Subcláusula 7.2.1.1, que trata da análise de contrato nos casos de transferência de titularidade e de aditivos que envolvam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Pelos argumentos trazidos na contribuição, não se identificou razão para suprimir essa análise por parte do Poder Concedente.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>Contrato de Arrendamento, sugere-se que a análise contratual seja limitada à transferência de titularidade. A cláusula ficaria, assim, com a seguinte redação: 7.2.1.1 A transferência de titularidade será precedida de análise de contrato.</p>	
12	Minuta de Contrato	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	<p>Em que pese a previsão de 2 (duas) fases distintas ao longo do desenvolvimento do Terminal, para só então passar-se à configuração definitiva de PAR25, a Cláusula 9.2.1.i em comento prevê o pagamento de valor estaque a título de arrendamento fixo, pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento. Entretanto, há que considerar que, por um lado, a Arrendatária não deverá explorar a área completa concebida para o Arrendamento, passando por fase inicial em que terá à disposição apenas parte da Área do Arrendamento, que deverá ser expandida da 1ª para a 2ª fase do Terminal. Assim, em reconhecimento à realidade do projeto, o pagamento do arrendamento fixo deveria refletir a efetiva disponibilidade das parcelas da Área do Arrendamento, em termos de metros quadrados, de modo que a Arrendatária passaria a pagar o valor integral do Arrendamento Fixo somente quando alcançada a segunda fase previsto no Contrato. Essa alteração, de novo, faria com que os potenciais interessados no certame ofertassem lances maiores, evitando considerar em seu modelo financeiro custos operacionais não relacionados à efetiva disponibilidade de áreas para o Arrendamento. Desta forma, não se sustenta a previsão de pagamento imutável a título de arrendamento fixo, ignorando-se as peculiaridades da implantação de PAR25. Recomenda-se, portanto, que o Valor do Arrendamento Fixo seja majorado ao valor máximo apenas na segunda fase contratual.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que atualmente o valor de arrendamento fixo não possui vínculo direto com o tamanho da área, mais sim o fluxo de caixa do projeto. Ademais, o momento em que a Arrendatária receberá cada área foi considerado no fluxo de caixa do projeto. Dessa forma, o pagamento de forma integral do Valor do Arrendamento Fixo se faz necessário desde a sua assunção, a partir do primeiro ano, e os valores variáveis compatíveis com o desempenho operacional da área, de acordo com as suas fases de assunção.</p>
13	Minuta de Contrato	9.5 Na hipótese de extinção do IPCA, tal índice será automaticamente substituído por aquele que o suceder ou, na sua falta, por outro semelhante a ser indicado pelo Poder Concedente.	<p>A alteração da estrutura inflacionária de índices de reajuste pode ocorrer (i) tanto pela extinção do índice em questão (ii) quanto pela alteração dos componentes que o constituem (por encadeamento, desencadeamento, extinção e/ou inclusão de itens pela instituição responsável pelo desenvolvimento e monitoramento do índice selecionado). Para contextualização, recentemente a Fundação Getúlio Vargas anunciou o encadeamento de séries e metodologia de cálculo do INCC, resultando em alteração da estrutura de cálculo inflacionário mesmo com a manutenção do índice, senão vejamos: https://portalibre.fgv.br/sites/default/files/2023-06/Nota_Metodologica_INCC_JUN23.pdf. A alteração em questão pode ocorrer tanto por questões internas da instituição responsável pelos índices, quanto pelas simples mudanças ao longo do tempo frente inovações tecnológicas, nos materiais utilizados e nos processos produtivos. Nesses termos, considerando tratar-se de</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o IPCA é um índice amplamente utilizado, estabelecido na Resolução nº 85/2022-ANTAQ, e tem sido adotado em todos os demais arrendamentos portuários licitados recentemente pelo governo federal. Ademais, caso haja alteração na sua estrutura de cálculo, o risco é assumido por ambas as partes. Portanto, entendemos como adequada a previsão contratual.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			contrato administrativo de longo prazo e o efetivo risco de novas alterações no cenário inflacionário, propõe a inclusão de subcláusula à cláusula 9.5 para resguardar as Partes em caso de alteração similar na estrutura que compõe o IPCA. 9.5.1. No caso de alterações na metodologia de cálculo do IPCA, as partes se comprometem em solucionar as controvérsias nos termos da cláusula 26.3 e seguintes, assegurado a Revisão Extraordinária do Contrato caso comprovado alteração significativa.	
14	Minuta de Contrato	12.3 No prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção, a Arrendatária poderá contratar consultoria ambiental independente e apresentar um laudo ambiental técnico à ANTAQ, com indicação de eventuais passivos ambientais não conhecidos até a Data de Assunção.	Considerando que parte da área total do Arrendamento será assumida apenas em 2032, entende-se necessário estipular dinâmica contratual que assegure à Arrendatária o direito de elaborar laudos ambientais técnicos tanto para a Primeira Fase quanto para Fase Definitiva do Contrato. Nesse sentido propõe-se a seguinte redação alternativa para cláusula 12.3: 12.3 No prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção para fins da Primeira Fase e, posteriormente, do início da Fase Definitiva, a Arrendatária poderá contratar consultoria ambiental independente e apresentar um laudo ambiental técnico à ANTAQ, com indicação de eventuais passivos ambientais não conhecidos até a Data de Assunção. De forma similar, propõe-se a adequação da cláusula 12.4 nos seguintes termos: 12.4 Os passivos ambientais conhecidos, desde que considerados no fluxo de caixa do empreendimento, e aqueles não identificados nos laudos ambientais técnicos realizados para os fins da Primeira Fase e Fase Definitiva, conforme cronograma previsto na cláusula 5.2 são de responsabilidade da Arrendatária.	Agradecemos a contribuição. Informamos que os prazos para a identificação de passivos ambientais serão considerados a partir da assunção de cada parte da área do arrendamento.
15	Minuta de Contrato	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Considerando que o projeto previsto pelo Poder Concedente e APPA pressupõe como condições essenciais para atingimento da MME o uso pela Arrendatária de infraestruturas compartilhadas no Porto Organizado e considerando que referidas infraestruturas ainda não foram implantadas, sugere-se que a cláusula de responsabilização do Poder Concedente por atrasos seja adaptada para refletir e incluir de forma expressa o risco assumido pelo Poder Concedente frente atrasos na disponibilização da infraestrutura comum. Nesses termos, propõe-se a seguinte redação: 13.2.8. Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento e na execução das obras, intervenções e bens da infraestrutura	Agradecemos a contribuição. Informamos que a minuta de contrato será adequada para estabelecer uma divisão de riscos que considere o uso das estruturas pela Arrendatária na área do PAR17.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			compartilhada da Área Comum do Porto Organizado para a execução das Atividades objeto deste Contrato e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações	
16	Minuta de Contrato	9.2.9 A Arrendatária deverá comprovar o pagamento à Autoridade Portuária do valor de R\$ 304.800.000,00 (trezentos e quatro milhões e oitocentos mil reais), dividido em 04 (quatro) parcelas, anuais e sucessivas, em conta bancária a ser indicada pela APPA, aberta em instituição financeira autorizada pelo Banco Central do Brasil, com a finalidade exclusiva de prover parte dos recursos para a implantação da primeira etapa do Píer T do Porto de Paranaguá.	(Parte 2) Em qualquer um dos cenários apontados, é necessário que a APPA demonstre possuir a saúde financeira para cumprir com as suas obrigações financeiras necessárias à implantação do Projeto Píer T com seus recursos, sob risco da APPA ter de ser socorrida com recursos orçamentários do Estado do Paraná. Ora, em um cenário de repasses de recursos orçamentários estaduais à APPA, a alocação de recursos privados em seu caixa potencializaria o risco de crédito do arrendatário. Vale lembrar que, consoante entendimento do Supremo Tribunal Federal, já consignado no agravo regimental no RE 892.727/DF: Há casos excepcionais em que a quitação de determinado débito será superior à capacidade de absorção do orçamento da estatal, o que pode comprometer a saúde financeira da empresa, dado que há um elevado custo para a adequação do serviço. Nesse cenário, no entanto, antes de inviabilizada a contínua prestação do serviço, a empresa estará possivelmente enquadrada como estatal dependente. (STF - Primeira Turma - Rel. Alexandre de Moraes. D.s. 05/06/2018). Ou seja, caso a APPA se torne uma empresa estatal dependente de repasses do tesouro estadual, forçosamente aplicar-se-ia o regime de precatórios e toda uma sistemática que de forma alguma garantirá a recuperação, o reembolso e/ou a compensação de valores desembolsados pela futura arrendatária que não sejam efetivamente aplicados no projeto Pier T. Frisa-se que no EVTEA ou nos documentos jurídicos disponibilizados não houve qualquer menção de quais seriam as fontes de recursos (além do PAR25) para viabilizar o Píer T. Por sua vez, na apresentação disponibilizada pela APPA na audiência pública do PAR25 ocorrida em 15/10/2024, foi informado que o investimento total para a primeira fase do Píer T seria de aproximadamente R\$ 1.173.163.000, dos quais apenas R\$ 78 milhões seriam assumidos pela APPA, e o restante assumido pelas arrendatárias dos futuros terminais PAR25 (R\$ 304 milhões), PAR14 (R\$ 481 milhões) e PAR15 (308 milhões) à título de antecipação de receitas iniciais portuárias, montantes destacados do excedente de VPL de cada projeto. Assim, verifica-se que a APPA desenhou sistemática de viabilizar o Píer T por meio das outorgas dos terminais envolvidos. Essa solução depende da compatibilização dos cronogramas de licitação dos terminais (condicionados às aprovações dos demais órgãos	Agradecemos a contribuição. Informamos que os aportes financeiros previstos nos arrendamentos PAR14, PAR15 e PAR25 serão utilizados para custear a execução das obras do Píer T, a qual será realizada pela APPA, direta ou indiretamente. Contudo, informamos que a minuta contratual será reavaliada para esclarecer a divisão de riscos pelas partes.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>envolvidos, como por exemplo TCU e ANTAQ) e do próprio sucesso dos leilões, o que evidencia se tratar de uma alternativa que exige a convergência de atos que podem extrapolar o gerenciamento da APPA. Nesse contexto, inobstante a lógica econômico-financeira da solução, não se verifica nas minutas um compromisso orçamentário por parte da APPA em caso de eventual necessidade, mas tão somente eventual reequilíbrio econômico-financeiro, cuja natureza é indenizatória e diversa. Ainda, cabe analisar a natureza da operação pretendida pela APPA ao buscar vincular um encargo licitado para o financiamento do Píer T. A sistemática proposta pela APPA não classifica o montante de cerca de R\$ 304 milhões como receita tarifária portuária ou outorga pela exploração de arrendamento portuário nos termos da legislação de criação e regência da Estatal. Ou seja, a previsão contratual não se enquadra nos mecanismos previstos nos artigos 42-B e 42-C do Decreto Federal n.º 8.033/2013, os quais estabelecem que as obras de infraestrutura comum do porto realizados por arrendatários de terminais portuários poderão, mediante procedimento específico, ser subsidiadas com antecipação de receitas do respectivo arrendamento e não pagamentos diretos. Chama a atenção o fato de que, em sentido contrário ao Decreto Federal nº 8.033/2013, a Seção E - Financeiro do EVTEA aponta que os valores para subsidiar o Píer T serão considerados na receita do projeto como Valor de Remuneração Inicial, conceito que não encontra lastro na legislação setorial. No caso concreto, portanto, é necessário que a APPA (i) justifique o atendimento das premissas orçamentárias necessárias para a execução do empreendimento Píer T com base nas limitações orçamentárias, (ii) demonstre a saúde financeira para viabilizar o empreendimento e (iii) enquadre a obrigação nos termos da legislação setorial.</p>	
17	Minuta de Contrato	9.2.10 Alternativamente ao parcelamento previsto na Subcláusula 9.2.9, o montante total dos recursos financeiros a serem adimplidos pela Arrendatária para a execução das	Com relação à obrigação de pagamento à APPA para fins de implantação da primeira fase do Píer T, a Cláusula 9.2.10 da minuta de Contrato de Arrendamento prevê que a Arrendatária poderá, alternativamente ao parcelamento previsto na cláusula 9.2.9, garantir o pagamento da primeira etapa do Píer T mediante a apresentação de fiança bancária, tendo a APPA como beneficiária. Ocorre que a Cláusula em comento estabelece uma obrigação de garantia como alternativa à obrigação de pagamento, sendo que as cláusulas subsequentes não estabelecem de forma clara como e em que momento se dará o efetivo pagamento caso a Arrendatária opte por contratar a fiança bancária (garantia) em alternativa ao pagamento em 4 (quatro) parcelas. Assim, sugere-se que seja esclarecida a função da fiança bancária solicitada, sendo	Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula em questão será revista, de modo a garantir a devida segurança jurídica.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		obras de implantação da primeira etapa do Píer T do Porto de Paranaguá, poderão ser garantidos mediante apresentação de fiança bancária, desde que emitida por instituição financeira habilitada pelo Banco Central do Brasil, e tendo a APPA como beneficiária.	igualmente explicitado o procedimento para quitação da obrigação de pagamento atribuída à Arrendatária, sob pena de submeter o Contrato a incerteza jurídica com a qual não se poderá conviver.	
18	Minuta de Contrato	13.2.7 Decisão judicial, administrativa ou arbitral que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem	A Cláusula 13.2.7 consigna que a Arrendatária não deverá arcar com os riscos relacionados a decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato. O dispositivo prossegue estendendo os efeitos do risco, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão. Não está claro, a partir da redação acima transcrita, em qual extensão a legislação ou a regulamentação entram no risco que não será suportado pela Arrendatária. Trata-se de alterações na legislação e na regulamentação? Alterações que impactem nas operações e majorem custos considerados quando da licitação ou somente alterações que inviabilizem a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato? Tais considerações se fazem prementes, pois a alocação dos riscos sobre alterações na regulamentação aplicável no Contrato de Arrendamento é fator fundamental para consubstanciar maior segurança jurídica ao investidor, dado que tais situações não são de ocorrência incomum, especialmente se se considerar o prazo de vigência do Contrato de Arrendamento. Há que se	Agradecemos a contribuição. Não foi identificada alteração relevante na redação proposta pelo autor da contribuição para a Subcláusula 13.2.7. Ademais, a cláusula constante na minuta do contrato está mais abrangente, uma vez que também inclui decisão no âmbito arbitral. Portanto, a cláusula está adequada.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		<p>como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão; e</p>	<p>considerar que, ao elaborarem suas propostas, as empresas interessadas tomam por base um determinado cenário legal, regulatório e técnico. Ou seja, são consideradas nas propostas todos os custos de atendimento ao ordenamento jurídico (legal e infralegal) vigente no momento de sua elaboração. A mudança desse cenário é algo completamente alheio à vontade das proponentes e a alteração na legislação, especialmente no caso de se tornar ainda mais rigorosa, pode vir a desequilibrar significativamente a equação econômico-financeira do Contrato, podendo chegar ao extremo de inviabilizar o empreendimento. Assim é que, tradicionalmente, no direito brasileiro, esse tipo de risco é alocado ao Poder Concedente, visto que os agentes privados não têm instrumentos para se precaver desses riscos. Noutras palavras, considerando que tais riscos são naturalmente associados a atos do Poder Concedente, seja diretamente por meio da capacidade de alterar a regulamentação do setor, seja indiretamente, quando outros agentes da União alteram ou criam legislação sobre o setor, parece justo que tais riscos sejam alocados ao Poder Concedente. A cláusula ficaria, assim, com a seguinte redação: 13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato, de acordo com as condições nelas estabelecidas, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão, bem como alterações na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado que impacte o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato; e</p>	
19	Minuta de Contrato	<p>13.1.3 Obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao Arrendamento, e a investimentos da Arrendatária previstos fora da área arrendada, em Área Comum do Porto Organizado, caso haja;</p>	<p>Percebe-se que o risco relacionado à obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas a investimentos da Arrendatária previstos fora da área arrendada, em Área Comum do Porto Organizado, caso haja, foi alocado à Arrendatária. Todavia, não há, a nosso ver, qualquer razão para que o risco seja alocado integralmente à Arrendatária, tendo-se em vista que a obtenção dessas licenças, necessárias à realização de investimentos em área cujo domínio é da APPA, dependerão de providências a serem por ela executadas. Propomos, portanto, que tal risco seja alocado para a Arrendatária tão somente no que diz respeito a sua atuação na obtenção de licenças, devendo, portanto, ser compartilhado com o Poder Concedente também na medida da responsabilidade atribuível à APPA na obtenção das licenças, permissões e autorizações relativas a investimentos da Arrendatária previstos fora da área arrendada.</p>	<p>Informamos que são de responsabilidade da arrendatária as licenças ambientais decorrentes dos investimentos a serem realizados fora da área do arrendamento, na área comum do porto organizado. Tendo isso em vista, os custos correspondentes foram considerados no fluxo de caixa do empreendimento. Portanto, a cláusula está adequada.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

20	Minuta de Contrato	13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato;	Percebe-se que o risco relacionado à ocorrência de manifestações sociais foi alocado à Arrendatária. Todavia, não há, a nosso ver, qualquer razão técnica para que o contrato aloque referido risco à futura arrendatária. Propomos que tal risco seja alocado totalmente ao Poder Concedente, em quaisquer casos, por entender, primeiramente, que tais manifestações não são relacionadas às atividades operacionais da Arrendatária, tampouco sua resolução encontra-se sob o controle e a ingerência da Arrendatária. Em verdade, dado o caráter do risco em questão, quem possui algum controle sobre a resolução de manifestações sociais é o próprio Poder Concedente. O fechamento de portos organizados em decorrência de manifestações sociais, por exemplo, pode afetar drasticamente a Arrendatária, prejudicando a continuidade das suas atividades e frustrando as expectativas de receitas que tenha. Eventos relativamente recentes, relacionados às manifestações de caminhoneiros, que impedem arrendatárias de movimentarem mercadorias nos diferentes terminais portuários do país, comprovam o caráter totalmente imprevisível, danoso e prejudicial da ocorrência de referidos eventos para o desenvolvimento das suas atividades. Isso, pois, ainda que as arrendatárias adotem as medidas judiciais cabíveis, elas se mantêm em situação de impotência, em muitos casos, para a efetiva resolução dos problemas verificados. Diante disso, trata-se de risco que, diante da sua relevância e elevado grau de imprevisibilidade - quanto à sua ocorrência e quanto aos seus efeitos -, deve ser alocado ao Poder Concedente, que dispõe de melhores condições para evitá-lo ou remediar seus efeitos.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a regra adotada na matriz de riscos acerca de manifestações sociais é a mesma adotada nos demais contratos de arrendamento portuário recentemente licitados pelo governo federal. Entende-se que esse risco também não está sob o controle do poder concedente, desse modo, o evento em questão é tratado como risco do negócio. Portanto, a cláusula está adequada.
21	Minuta de Contrato	13.1.19 Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência	Nota-se que, nos termos da Cláusula em comento, a Arrendatária é integralmente responsável pelo risco de não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado. Trata-se de disposição usual para os contratos de arrendamentos licitados ao longo dos últimos anos. Ocorre que, em que pese a prevalência desta disposição, destaca-se que a redação deveria ser atualizada para refletir as conclusões recentemente alcançadas pela Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ ou Agência), conforme aprovado pela Diretoria Colegiada da Agência, por meio do Acórdão nº 499/2023-ANTAQ, por meio de estudo intitulado Análise concorrencial: terminais de uso privado vis-à-vis terminais arrendados - o qual traz mais constatações relevantes para a avaliação do atual marco regulatório	Agradecemos a contribuição. Informamos que a regra adotada na matriz de riscos acerca da demanda é a mesma adotada nos demais contratos de arrendamento portuário recentemente licitados pelo governo federal. Entende-se que esse risco também não está sob o controle do poder concedente, desse modo, o evento em questão é tratado como risco do negócio. Ressalta-se, ainda, que no estudo de demanda são considerados todos os terminais no complexo portuário, tanto já implantados como novos com grau de maturidade suficiente, localizados dentro e fora da área do porto

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		do Porto Organizado;	do setor portuário (Estudo). O Estudo constatou que, em determinados casos, a autorização de um TUP no mesmo mercado relevante geográfico de uma instalação portuária arrendada pode gerar impactos concorrenciais em desfavor dos terminais públicos - os quais, vale lembrar, são estruturados com base num modelo de fluxo de caixa descontado que exige a adoção de determinadas premissas relativas a cenários futuros, de modo que a superveniente outorga de uma autorização pode contribuir para a não concretização de previsões que fundamentaram o modelo de negócio insculpido no contrato. Diante disso, como forma de se garantir atratividade perene aos arrendamentos públicos no País, deve-se prever que, caso uma análise de impacto concorrencial evidencie prejuízos às operações conduzidas pelo terminal arrendado, a Arrendatária deverá ser devidamente reequilibrada.	organizado. Portanto, a cláusula está adequada.
22	Minuta de Contrato	13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no	A Cláusula 13.2.8 da minuta do Contrato de Arrendamento atribuí ao Poder Concedente a responsabilidade pelos custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações. O dispositivo gera insegurança jurídica ao condicionar a alocação de responsabilidade à comprovação de prejuízo significativo, uma vez que há margem excessiva para interpretação e discussão em torno do que seria considerado um prejuízo significativo no caso concreto - especialmente levando-se em conta que parcela significativa do Terminal de PAR25 será disponibilizada à Arrendatária somente muitos anos após a Data de Assunção, sendo que a atual titular da área a ser futuramente disponibilizada poderá adotar toda a sorte de remédios jurídicos para a manutenção do seu contrato. Dessa forma, visando garantir maior segurança jurídica ao Contrato de Arrendamento, sugere-se a seguinte alteração na Cláusula mencionada: 13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção; ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a regra adotada na matriz de riscos acerca do atraso na disponibilização da área do arrendamento é a mesma adotada nos demais contratos de arrendamento portuário recentemente licitados pelo governo federal. A razão pela qual é exigida a configuração de prejuízo significativo é para evitar situações em que mesmo havendo atraso na disponibilização da área, isso não gerará prejuízos ao empreendimento. Nesses casos, o reequilíbrio não será devido. Portanto, a cláusula está adequada.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		cumprimento de suas obrigações.		
23	Minuta de Contrato	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Os estudos de viabilidade disponibilizados foram elaborados em 2022. Todavia, o portal eletrônico do Ministério dos Portos e Aeroportos indica a versão vigente do PDZ para o Porto Organizado de Paranaguá como datado de 2023 e aprovado nos termos da Portaria MPOR nº 142/2023. O artigo 5º da Lei Federal nº 12.815/2013 inciso IX determina como cláusula essencial dos contratos a apresentação das condições técnicas dos arrendamentos, assim como as condições de eventuais modernizações das instalações, de modo que caberá ao Poder Concedente e/ou APPA a atualização dos estudos técnicos para a publicação definitiva do edital de licitação. Alternativamente, propõe-se ao Poder Concedente a inclusão de cláusula de assunção de risco por incompatibilidades entre o PDZ considerando nos estudos e a versão efetivamente existente à época da publicação do edital, visando assegurar a continuidade do certame dentro do cronograma previsto pelos órgãos públicos. 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) 13.2.X Incompatibilidades técnicas entre as versões do PDZ que subsidiaram a licitação e as versões vigentes dos respectivos planos à época da Data de Assunção;	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos primeiramente que o art. 5º, inciso IX, da Lei nº 12.815/13 estabelece cláusula contratual essencial para contrato de concessão portuária, e não de arrendamento. Ainda que esse dispositivo se aplicasse a arrendamento, o mesmo não estabelece a necessidade de atualização de PDZ para "publicação definitiva do edital de licitação". Desse modo, o fundamento legal apresentado em nada se relaciona com a proposta da contribuição. Por fim, informamos que o EVTEA considera as informações constantes nos instrumentos de planejamento vigentes do porto.
24	Minuta de Contrato	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	A Cláusula 13.2 da minuta do Contrato de Arrendamento não atribui ao Poder Concedente o risco pela não execução, pela APPA, direta ou indiretamente, dos investimentos previstos para implementação do Moegão do Porto de Paranaguá até o oitavo ano contratual, desde que haja comprovação de alteração da composição econômico-financeira e prejuízo significativo à Arrendatária. O dispositivo gera insegurança jurídica ao condicionar a alocação de responsabilidade à comprovação de prejuízo significativo, uma vez que há margem excessiva para interpretação e discussão sobre o que seria considerado um prejuízo significativo no caso concreto - sendo que a construção e operação do Moegão é uma premissa operacional essencial ao bom funcionamento do terminal, sendo presumível o prejuízo da Arrendatária em caso de atraso na sua conclusão. Nesse sentido, deve-se entender que o atraso na disponibilização do Moegão ensejará o reequilíbrio em favor da Arrendatária, na medida dos prejuízos que, aí sim, deverão ser quantificados oportunamente. Dessa forma, visando garantir maior segurança jurídica ao Contrato de Arrendamento, sugere-se a inclusão da seguinte Cláusula: 13.2.10 Não execução pela APPA, direta ou indiretamente, dos investimentos previstos para	Agradecemos a contribuição. A minuta de contrato será adequada para estabelecer uma divisão de riscos que considere o uso das estruturas pela Arrendatária na área comum do porto. Adicionalmente, informamos que o status das obras do Moegão da Portos do Paraná estão com aproximadamente 18% de execução concluída até dezembro/2024, e com previsão de conclusão: dezembro/2025.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

25	Minuta de Contrato	13.5 Caso o valor efetivamente cobrado da Arrendatária a título de IPTU seja superior ou inferior ao valor que foi considerado nos estudos que precederam a elaboração do edital de licitação, a Arrendatária ou o Poder Concedente, conforme o caso, farão jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso comprovado o impacto sobre o fluxo de receitas e despesas do terminal portuário arrendado.	implementação do Moegão do Porto de Paranaguá até o oitavo ano contratual. O Contrato de Arrendamento estipula sistemática de compartilhamento de risco para o custo do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) devido em favor do Município de Paranaguá, sendo pré-fixado o valor devido pela Arrendatária em favor da Fazenda Municipal em linha ao definido nos estudos que subsidiaram o arrendamento, conforme Seção D - Operacional O valor para o IPTU da área denominada PAR25 totaliza a importância anual de R\$ 151.649,27 em 2025, a partir do ano de 2032, o valor do IPTU passa a ser de R\$ 268.490,43, com a inclusão de novos silos, aplicável para a data base do estudo de viabilidade. Note-se, no entanto, que o EVTEA (i) não estipulou critério de reajuste do valor de cobrança do IPTU, (ii) não apontou a estrutura de cálculo para as projeções apontadas para 2025 e 2032 e (iii) não apontou a periodicidade do reajuste considerado para o IPTU (reajuste legal ou contratual). Frisa-se que a base de cálculo do IPTU no Município de Paranaguá consiste no valor venal dos imóveis e terrenos, nos termos do artigo 2º da Lei Ordinária 3046/2009, cabendo ao Poder Executivo livremente dispor da estrutura de cálculo e revisão dos valores: Art. 2º O valor venal dos imóveis urbanos será obtido pela soma dos valores venais do terreno e da construção, se houver, de conformidade com as normas, regras e métodos ora fixados e com as Tabelas de Avaliação Imobiliária em anexo que, também devidamente rubricadas, fazem parte integrante desta Lei. Não obstante eventual alteração da estrutura de cálculo ser enquadrada como fato do Príncipe e ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro, note-se que a estrutura legal do Município de Paranaguá determina que o reajuste do valor do IPTU será realizado por exercício financeiro (anual), por decreto do Poder Executivo Municipal e com base no IPCA/IBGE, conforme parágrafo único do artigo 2º da Lei Ordinária 3046/2009: Parágrafo Único - Para a correção do valor venal apurado na forma prevista nesta Lei, para lançamento do Imposto Predial e Territorial Urbano nos exercícios seguintes, será aplicado o índice oficial (IPCA-IBGE) com base no período acumulado do exercício de cada ano, a ser baixado através de decreto. (Redação acrescida pela Lei nº 3139/2010) Ocorre que, mesmo o Contrato de Arrendamento estipulando o mesmo índice de correção de inflação - conforme cláusula 9.3 do Contrato de Arrendamento - frisa-se que a periodicidade de reajuste determinada em contrato é distinta, vez que o reajuste previsto em contrato considerada a data de aniversário da assinatura e não o exercício financeiro passado. Ainda, a sistemática contratual de reajuste automática prevista no	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que os valores considerados no EVTEA são estimativas baseadas no Código Tributário de Paranaguá e na Lei Ordinária 3046/2009. As diferenças de valores entre 2025 e 2031 e a partir de 2032 ocorrem em função da inclusão da área PAR17 em 2032. Os valores no EVTEA são em termos reais, ou seja, não são considerados efeitos inflacionários no fluxo de caixa, portanto, o estudo não trata de reajustes monetários. Adicionalmente, não se vislumbra a necessidade de vincular a Cláusula 13.5. aos reajustes da Lei Ordinária 3046/2009.
----	--------------------	--	---	--

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>Contrato de Arrendamento difere da estrutura estipulada na Lei Ordinária 3046/2009 que prevê reajuste por força de Decreto. Por fim, considerando que o reajuste do IPTU no Município se dá por força de Decreto, é possível que eventuais isenções e/ou omissões pela Autoridade Municipal resultem em incongruências e defasagem ao longo dos anos, resultando em alterações não reais no valor do IPTU, tratando-se de mera correção inflacionária. Todos esses aspectos devem ser considerados e esclarecidos pela INFRA nos estudos que subsidiaram o Arrendamento. Portanto, sugere-se que (i) o EVTEA seja atualizado e revisado para a demonstração do racional utilizado para cálculo dos valores de IPTU para 2025 e 2032, bem como que seja esclarecido a sistemática de reajuste aplicável para o cálculo do imposto frente sua vinculação ao Contrato e (ii) visando evitar incompatibilidades e incongruências, que a cláusula 13.5 do Contrato de Arrendamento com a seguinte inclusão: 13.5 (...) 13.5.1. O valor do IPTU previsto nos estudos que precederam a elaboração do edital de licitação e vinculam o procedimento da cláusula 13.5 serão reajustados nos termos Lei Ordinária 3046/2009</p>	
26	Minuta de Contrato	vi. Iniciar as obras e investimentos previstos no contrato somente após a autorização expressa da Administração do Porto, mediante Ordem de Serviço específica;	<p>As subcláusulas 7.1, vi e ix, da minuta de Contrato de Arrendamento preveem que a Arrendatária somente poderá iniciar as Atividades e as obras e investimentos após autorização expressa da Administração do Porto, mediante Ordem de Serviço específica. As disposições, no entanto, não estão em linha com as melhores práticas do setor, uma vez que engessam o andamento das atividades previstas no Contrato de Arrendamento, que já possui regramento específico e suficiente para garantir o atendimento dos parâmetros exigidos pela APPA e em conformidade com as diretivas do Porto de Paranaguá, os quais, independentemente da emissão da referida Ordem de Serviços já serão exigíveis desde a Data de Assunção da Arrendatária. Além do mais, a própria aprovação do PBI configura autorização suficiente à realização dos investimentos previstos contratualmente. Tendo em vista a situação em concreto, sugere-se a exclusão das disposições mencionadas, que exigem autorização expressa e específica para as atividades e investimentos da Arrendatária - a qual, ademais, independentemente da obtenção das autorizações, já estará vinculada ao atingimento de parâmetros de desempenho rígidos.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a necessidade de emissão de Ordem de Serviço específica para o início das obras decorre das atribuições da Administração do Porto, que é encarregada, por exemplo, por fiscalizar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, ou, ainda, por suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto. Nesse sentido, cabe à autoridade portuária fiscalizar as obras de instalação do terminal tendo em vista as demais atividades e eventuais eventos que ocorram no porto. Portanto, a cláusula está adequada.</p>
27	Minuta de Contrato	xxxii. No prazo máximo de 12 (doze) meses a partir da Data de	<p>Considerando (i) o faseamento do processo de transferência da área total do Arrendamento entre a Primeira Fase e a Fase Definitiva e (ii) que o termo Bens do Arrendamento considera a totalidade bens do arrendamento, sem distinção entre aqueles assumidos na Primeira Fase e na Fase Definitiva, é certo que a obrigação em</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a minuta de contrato será ajustada para assegurar o direito da Arrendatária de receber as estruturas consideradas no EVTEA relativas à área que será</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		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;	questão não poderá ser atendida pela Arrendatária vez que a Fase Definitiva ocorrerá apenas a partir de 2032. Nesses termos, sugere-se que (i) a estrutura contratual seja revista para adaptações e aperfeiçoamentos face a estrutura de faseamento prevista pelo Poder Concedente e (ii) seja adotada a redação abaixo para a cláusula de obrigações da Arrendatária, sem prejuízo de adaptações complementares relacionadas ao tema. xxxii. No prazo máximo de 12 (doze) meses a partir da Data de Assunção realizar avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento disponibilizados à Arrendatária especificamente para a Primeira Fase, 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; xxxiii. No prazo máximo de 12 (doze) meses a partir do início da Fase Definitiva realizar avaliação patrimonial completa dos demais Bens do Arrendamento disponibilizados à Arrendatária especificamente para a Fase Definitiva, 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;	assumida em 2032.
28	Minuta de Contrato	13.2.9 Não execução pela APPA, direta ou indiretamente, dos investimentos previstos para implementação da primeira etapa do Píer T do Porto de Paranaguá, até o 8º ano contratual, desde que haja comprovação de alteração da composição econômico-financeira, e prejuízo	A Cláusula 13.2.9 da minuta do Contrato de Arrendamento atribui ao Poder Concedente o risco de não execução pela APPA, direta ou indiretamente, dos investimentos previstos para implementação da primeira etapa do Píer T do Porto de Paranaguá até o 8º ano contratual, desde que haja comprovação de alteração da composição econômico-financeira, e prejuízo significativo à Arrendatária. O dispositivo gera insegurança jurídica ao condicionar a alocação de responsabilidade à comprovação de prejuízo significativo, uma vez que há margem excessiva para interpretação e discussão em torno do que seria considerado um prejuízo significativo no caso concreto - sendo que a construção e operação do Píer T é premissa operacional essencial ao bom funcionamento do Terminal, sendo o prejuízo da Arrendatária presumível em caso de atraso na sua conclusão. Neste sentido, deve-se entender que o atraso na disponibilização do Píer T ensejará o reequilíbrio em favor da Arrendatária, na medida dos prejuízos que, aí sim, deverão ser quantificados oportunamente. Dessa forma, visando garantir maior segurança jurídica ao Contrato de Arrendamento, sugere-se a seguinte alteração na Cláusula mencionada: 13.2.9 Não execução pela APPA, direta ou indiretamente, dos investimentos previstos para implementação da primeira etapa do Píer T do Porto de Paranaguá, até o 8º ano contratual	Agradecemos a contribuição. A minuta de contrato será adequada para estabelecer uma divisão de riscos que considere o uso das estruturas pela Arrendatária na área comum do porto.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		significativo à Arrendatária.		
29	Minuta de Contrato	26.4.6.1 Não havendo consenso quanto à escolha, o Poder Concedente, no prazo de 15 (quinze) dias, indicará a câmara arbitral preferencialmente entre aquelas credenciadas pela Advocacia-Geral da União.	Nota-se que a Cláusula 26.4.6.1 prevê que o Poder Concedente indicará câmara arbitral preferencialmente entre aquelas credenciadas pela Advocacia-Geral da União caso não haja consenso quanto à escolha de câmara para solução de determinada controvérsia. Sugere-se, no entanto, que, tendo em vista garantir maior segurança, previsibilidade e economicidade na escolha da câmara arbitral, além de evitar disputas em torno da própria escolha, que seja prevista contratualmente uma lista tríplice de câmaras arbitrais as quais o Poder Concedente estaria pré-autorizado a selecionar caso as partes não alcancem um consenso a respeito de qual câmara será eleita para sediar eventual arbitragem entre a Arrendatária e o Poder Concedente. Sugere-se ainda que sejam incluídas as seguintes alternativas, visando garantir alternativas diversificadas em termos de custo e expertise na condução de arbitragens público-privadas na jurisdição brasileira: (i) Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (CCI); (ii) Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC); e (iii) Câmara de Mediação e Arbitragem Empresarial - Brasil (CAMARB).	Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula de arbitragem adotada foi a mesma utilizada nos demais contratos de arrendamento licitados recentemente pelo governo federal. Ademais, a cláusula em questão já foi objeto de análise pelos órgãos de assessoramento jurídico competentes em âmbito federal. Portanto, a cláusula está adequada.
30	Seção D - Operacional	PAR25 - Seção D - Operacional	O custo de R\$ 1,67 por tonelada, referido na seção Operacional, já contempla os custos de operação e manutenção do Moegão?	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que foram considerados nos estudos os custos da operação ferroviária atual para fins da modelagem do arrendamento. Ressaltamos que, eventuais ajustes tarifários para recepção ferroviária, a partir do início operacional do Moegão, deverão ser tratados nos contratos entre administradores/operadores e usuários desse ativo, em momento oportuno.
31	Seção D - Operacional	PAR25 - Seção D - Operacional	Entendemos que o custo de R\$ 1,67 por tonelada pela utilização do Moegão baseia-se nos estudos do Projeto Moegão e está referendado pela Autoridade Portuária. Considerando que: (i) não foi atribuída a data-base para esse valor no edital; (ii) não foi demonstrado o racional para a definição do valor; e (iii) esse valor é um componente importante para a formação do custo do terminal, sugerimos a criação de um dispositivo contratual que proporcione o devido equilíbrio econômico-financeiro, através de ajuste tarifário no montante proporcional à variação entre a	Agradecemos a contribuição. Informamos que a data-base desse valor é junho de 2023. Conforme consta na Nota Técnica 21 da INFRA S.A., o valor tem como referência a Tabela III - Infraestrutura Terrestre do Porto de Paranaguá. Ressaltamos que, eventuais ajustes tarifários para recepção ferroviária, a partir do início operacional do

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			tarifa projetada para a utilização do Moegão e a tarifa efetiva após o início operacional do Moegão.	Moegão, deverão ser tratados nos contratos entre administradores/operadores e usuários desse ativo, em momento oportuno.
32	Seção C - Engenharia	PAR25 - Seção C - Engenharia	Considerando que a assunção da Área 2 (PAR17) ocorrerá no oitavo ano contratual (2032), quais serão as garantias de entrega dos ativos à Arrendatária no estado de conservação previsto no edital? Caberá à Arrendatária pleitear o reequilíbrio do contrato caso o montante previsto de investimentos na Área 2 seja superior ao estabelecido no edital? Qual é o instrumento que salvaguarda a Arrendatária caso o estado de conservação da Área 2 seja inferior ao previsto ou não atenda aos parâmetros mínimos de capacidade operacional previstos no edital e contrato?	Agradecemos a contribuição. Informamos que a minuta de contrato será revisada de modo a considerar que a Arrendatária receba as estruturas existentes relacionadas no EVTEA, relativas à área PAR17, a ser assumida em 2032. Reiteramos que, para a assunção da fase definitiva, deverá ser celebrado o Termo de Assunção Provisória de Uso de Ativos (TAP) relacionando os bens e ativos da área PAR17, o qual fica assegurado à Arrendatária a contestação do rol de bens relacionados, caso sejam verificadas divergências.
33	Seção C - Engenharia	PAR25 - Seção C - Engenharia	Considerando que (i) as soluções de engenharia indicadas nos Estudos Técnicos são meramente referenciais e (ii) é responsabilidade da Arrendatária o atendimento dos parâmetros técnicos do Arrendamento e o atendimento à MME, entende-se que a redação do item 2.3.2. Recepção Ferroviária da Seção C do EVTEA, ao estabelecer a obrigação de implantar conexões com capacidade individual mínima de 2/h, é inconsistente e incoerente frente a dinâmica do Contrato de Arrendamento que visa a assegurar liberdade operacional da Arrendatária para execução das Atividades e atendimento da MME. Isto porque, conforme previsto na cláusula 7.1.2.4 do Contrato de Arrendamento, compete à Arrendatária o executar o planejamento referentes às benfeitorias e implantações necessárias para o desempenho das Atividades e atendimento de suas obrigações frente ao Poder Concedente. A atual redação do EVTEA implica na vinculação dos estudos técnicos para efeito da recepção ferroviária e, conseqüentemente, impossibilita que a futura Arrendatária apresente alternativas operacionais para execução do contrato, em clara discordância com a cláusula 7.1.2.4 e a dinâmica contratual em sentido amplo. A disposição em comento apresenta risco dos Arrendatários (i) efetuarem investimentos em valor desnecessário para atendimento superdimensionado feito pela INFRA ou (ii) realizarem investimentos abaixo do necessário para atendimento à MME projetada pelos respectivos licitantes à época do certame. Independente dos extremos aplicáveis, é nítido que a disposição do EVTEA retira a liberdade operacional dos	Agradecemos a contribuição. Informamos que é premissa do estudo atender à necessidade portuária de aperfeiçoar a recepção ferroviária dos terminais do COREX, de formar a aumentar a capacidade total do porto e reduzir interferências rodoferroviárias. Os investimentos previstos são compatíveis e essenciais para interligação e operação do sistema de recepção integrada (Moegão) para todos os usuários do COREX. Logo, para a recepção ferroviária, o investimento é obrigatório para permitir a conexão ao Moegão e a sua plena operação.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			interessados, bem como conflita com as disposições do próprio Contrato de Arrendamento, motivo pelo qual é proposta a seguinte alteração ao item 2.3.2. Recepção Ferroviária da Seção C: Seção C - Para a recepção ferroviária, caberá ao futuro arrendatário realizar conexão através de quatro linhas transportadoras de correias, sendo duas interligando a Torre de transferência T15 aos silos de concreto e duas linhas interligando a Torre de transferência T03 aos armazéns.	
34	Seção C - Engenharia	PAR25 - Seção C - Engenharia	O EVTEA para o projeto indica que o futuro Píer T será composto por 4 (quatro) berços de atracação, para atendimento de navios da classe Cape Size de até 140.000 TPB, no entanto, não aponta o perfil mínimo dos navios que poderão ser processados no Píer T. Importante ressaltar que a infraestrutura de processamento de navios de grande porte, embora mais complexa, não consiste na mesma estrutura capaz de processar navios de médio ou pequeno porte. Deste modo, necessário que a APPA disponibilize informações complementares do perfil mínimo dos navios que poderão ser processados no Píer T.	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a estrutura civil do projeto Píer T, contempla quatro berços de atracação para navios Handy Size (33.000 TPB) até navios Cape Size (140.000 TPB). Os projetos estruturantes, incluindo o Píer T, serão disponibilizados na versão revisada do estudo.
35	Seção C - Engenharia	PAR25 - Seção C - Engenharia	Considerado que o PDZ do Porto de Paranaguá indica a conclusão dos investimentos para o Moegão em 2024, solicita-se (i) informações do status dos investimentos e previsão de conclusão, (ii) disponibilização dos estudos técnicos de implantação do Moegão e (iii) informações sobre o status, bem como especificidades das correias transportadoras vislumbradas pela APPA para o projeto.	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que as obras do Moegão da Portos do Paraná estão com aproximadamente 18% de execução concluída, com previsão de conclusão em dezembro/2025. Informamos que os estudos técnicos serão disponibilizados na versão revisada do estudo. Sobre as especificidades das correias transportadoras vislumbradas pela APPA para o projeto, esclarecemos que serão aproximadamente 8 km de correias transportadoras totalmente enclausuradas com capacidade de projeto de 2000 t/h (correias de 54”), para transporte do produto descarregado na Moega Ferroviária diretamente nos terminais logísticos da área portuária.
36	Seção C - Engenharia	PAR25 - Seção C - Engenharia	Com relação aos investimentos previstos no Terminal, conforme a minuta de Contrato de Arrendamento e, em especial, a Seção C - Engenharia dos estudos, a futura Arrendatária terá de realizar os seguintes investimento: (i) expansão do sistema de combate a incêndio, até o 7º ano contratual ; (ii) investimentos para o cercamento e pavimentação da área adicional destinada para buffer de caminhões,	Agradecemos a contribuição. Informamos que os investimentos mínimos obrigatórios serão descritos para cada fase do arrendamento (PAR16 e PAR17), em concordância com a data de assunção prevista e respectivos prazos para

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			até o 4º ano contratual ; (iii) investimento sem sistema transportador de correias para expedição da carga, compatível a capacidade de projeto do Píer T (8.000t/h), incluindo torre de transferência, balança de fluxo e elevador de canecas, até o 8º ano contratual ; e (iv) implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do corredor Leste, denominado Moegão , até o 8º ano contratual . Os investimentos previstos, como se pode observar, deverão ser realizados todos durante a Fase 01 do Contrato, ou seja, antes da assunção pela Arrendatária da área total do PAR25, de modo que esses poderão ser realizados tão somente na área atualmente ocupada pelo PAR16. Sugere-se, portanto, que tanto os estudos quanto o Contrato sejam adaptados para que fique claro que as intervenções previstas pela Arrendatária serão exigíveis somente na área ocupada na Fase 01.	implantação.
37	Seção C - Engenharia	PAR25 - Seção C - Engenharia	Com o avanço de 20 metros do berço 212 em direção aos berços preferenciais de fertilizantes, qual será o impacto sobre a operação de fertilizantes? Quais são os riscos que o conflito de uso do espaço apresenta ao projeto e à operação de fertilizantes, considerando as MME's estabelecidas nos contratos vigentes, tanto para granéis sólidos vegetais quanto minerais? Quais ações mitigadoras estão sendo adotadas?	Agradecemos a contribuição. Primeiramente vale destacar que o berço 212 expandido será utilizado provisoriamente durante as obras da primeira etapa do Píer T, cujo cronograma previsto no projeto executivo para execução da primeira etapa é de aproximadamente 28 meses, período esse que haverá um compartilhamento temporário com berço de fertilizante 211. A expansão do berço 212 em direção ao berço 211 em apenas 35 metros, é uma ação necessária para resguardar o atendimento da demanda destinada ao COREX, durante a execução de obras, mantendo a oferta de três berços de atracação. Em relação às operações de fertilizantes, informamos que a Autoridade Portuária planejou a mecanização do Corredor de Importação de fertilizantes no cais comercial, que contempla três berços (208, 209 e 211) com infraestrutura dedicada para o descarregamento da carga e transporte via correias aos terminais, tendo como objetivo a modernização da operação, potencializando a capacidade de movimentação de fertilizantes no Porto de Paranaguá e mitigando impactos

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

				ocasionados pela recepção da carga. Com a mecanização do sistema e consequente ampliação da produtividade, ocorrerá redução de tempos de operações dos navios, havendo maior oferta de tempo de berço. Importante destacar que a operação de fertilizantes, além dos berços mecanizados, frequentemente opera a carga no Cais Comercial, berços 200, 201, 202, 204, 205, 206 e 215, fato esse observado nos últimos 6 anos através do Anuário estatístico da ANTAQ, existindo grande flexibilidade operacional.
38	Seção C - Engenharia	PAR25 - Seção C - Engenharia	O CAPEX proposto para os investimentos nas Áreas 1 e 2, mesmo considerando a data-base de 06/2023, está abaixo do valor praticado no mercado, considerando os investimentos atuais em andamento pela iniciativa privada no porto de Paranaguá.	Agradecemos a contribuição. Informamos que os custos unitários provenientes do Capex foram referenciados em dados oficiais do governo, a saber, no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, SINAPI, SICRO, composições de custos INFRA S.A., pesquisas de mercado e subsídios da Autoridade Portuária.
39	Seção C - Engenharia	PAR25 - Seção C - Engenharia	Os investimentos preveem correias transportadoras incompatíveis com a capacidade de recepção e expedição do terminal, como, por exemplo, correia de recepção de 1.000 t/h expedição (item 3.2.1). Para mitigar riscos e evitar uma compreensão equivocada do projeto, favor fornecer o desenho detalhado dos investimentos, bem como o local de alocação dos equipamentos e suas respectivas capacidades.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo para implantação do terminal apresenta um arranjo conceitual de engenharia, não havendo detalhamento a nível de projeto executivo. Caberá ao futuro arrendatário avaliar, planejar e definir a melhor solução de engenharia para o layout operacional do terminal, de modo a atender a capacidade dinâmica operacional estabelecida em contrato (4,3 milhões de toneladas/ano, até o término do 8º ano contratual), de modo a atuar com capacidade operacional equivalente ao sistema do Píer T. Vale destacar que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

				Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosas. Esclarecemos que, conforme diretriz da Autoridade Portuária, para a conexão do terminal com as estruturas públicas do Píer T, deverão ser utilizadas esteiras transportadoras com capacidade de no mínimo 3.000 t/h e no máximo 4.000 t/h, ficando facultado a adoção das estruturas pela futura arrendatária.
40	Seção C - Engenharia	PAR25 - Seção C - Engenharia	A compatibilização da capacidade futura do empreendimento prevê a conexão do PAR25 ao Moegão na Fase 1 dos investimentos, entre os anos de 2025 e 2028, e, conforme o Anexo C-1: Figura 4, essa conexão será realizada em uma área que fará parte do arrendamento apenas a partir de 2032 (PAR17). Quais dispositivos garantirão segurança à Arrendatária para a execução de obras em uma área que, por um determinado período, não fará parte do arrendamento? Haverá a possibilidade de executar essa obra somente após a assunção da área do PAR17? Qual será o impacto na modelagem financeira caso essa obra seja realizada apenas após 2032?	Agradecemos a contribuição. Informamos que os investimentos para conexão com Moegão estão previstos em duas etapas distintas, estando o cronograma de investimentos em compatibilidade com a data de assunção das áreas. Referente ao investimento em transportador de correias para conexão do Moegão na Área 01 do arrendamento, informamos que o projeto prevê que a estrutura seja elevada e não ao nível do terreno, (interligação aérea entre as torres, armazém e silos), não havendo interferências na Área 02. Ressaltamos que o investimento citado está em concordância com o ajuste que será realizado na cláusula 7.1.2.3, d) Implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do Corredor Leste, denominado "Moegão" a ser realizado em 2 fases. Esclarecemos que, para a área PAR16, a interligação se dará a partir da conclusão das obras do Moegão, de modo a atender as diretrizes e prazos definidos pela Administração do Porto. Para o PAR17, deverá ocorrer imediatamente após a assunção da área.
41	Seção F - Ambiental	PAR25 - Seção F - Ambiental	De acordo com a seção de Ambiental do EVTEA, estão vigentes hoje duas licenças de operação nas áreas que serão licitadas, a LO nº5016-renovação e a LO nº 298874-R2,	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a Subcláusula 13.1.3 prevê a responsabilidade da

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>referentes, respectivamente, às áreas hoje ocupadas pelos terminais de PAR16 e PAR17. O estudo prevê que tendo em vista que a operação da atividade não será interrompida com o processo de concessão da área PAR25, quando da concessão, será necessária à [sic] transferência da titularidade da LO nº 5016- renovação, da Louis Dreyfus Commodities Brasil S.A. para o novo arrendatário. Quando da Fase 02 do projeto, tendo em vista a unificação das duas áreas, deverá ser solicitada uma LO específica para a área que será formada pela nova delimitação do PAR25, a ser emitida pelo IAT. O estudo prevê ainda que, para a realização das obras previstas, entende-se que o empreendimento se enquadra na modalidade de Licenciamento Ambiental Trifásico. Tendo em vista que a Seção E - Financeiro prevê um fluxo de receitas contínuo, reforçando que não deverá haver interrupção na operação da Arrendatária, sugere-se seja alocado ao Poder Concedente, no Contrato, o risco de atraso ou paralisação das Atividades decorrentes da demora ou impossibilidade da obtenção das licenças ambientais da instalação portuária em razão da assunção, a partir de fevereiro de 2032, da área total do arrendamento, com a unificação das áreas do PAR16 e PAR17, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa ao atraso ou paralisação, o que poderia ser implementado por meio de ajuste na cláusula 13.2.5 da minuta de Contrato de Arrendamento, conforme sugerido abaixo:</p> <p>13.2.5 Atraso ou paralisação das Atividades decorrentes da demora ou impossibilidade da obtenção das licenças ambientais da instalação portuária em razão da (i) inexistência ou cassação das licenças ambientais do Porto Organizado, bem como do descumprimento das condicionantes nelas estabelecidas, e da (ii) assunção da área total do arrendamento e/ou unificação das áreas do PAR16 e PAR17, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa ao atraso ou paralisação.</p>	<p>Arrendatária na obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao Arrendamento, logo, o fato de a Arrendatária receber uma área em 2032, não a exime desta responsabilidade. Portanto, entendemos como adequada a redação da Subcláusula 13.2.5, em relação aos riscos atribuídos ao Poder Concedente.</p>
42	Seção F - Ambiental	PAR25 - Seção F - Ambiental	<p>(Parte 1) Note-se que a necessidade de execução de investimentos adicionais para o terminal portuário implica na necessidade de obras e, conseqüentemente, obtenção de licenças municipais para a ampliação de tráfego de veículos. Não bastasse, a ampliação do terminal também pressupõe o aumento do número de veículos de carga nas iminências do Porto Organizado e no Município de Paranaguá. O entendimento em questão é subsidiado pelos estudos ambientais elaborados pela INFRA para subsidiar o edital de licitação, conforme Seção F- Ambiental ao indicar que a execução do projeto ampliará o tráfego de caminhões no local: Seção F - Ambiental 6.7. Aumento do Tráfego de Veículos e do Risco de Acidentes Durante a</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a Subcláusula 13.1.3 prevê a responsabilidade da Arrendatária na obtenção de licenças, permissões e autorizações necessárias às atividades do arrendamento. Informamos que será avaliada a inserção do Estudo Prévio de Impacto de Vizinha (EIV) para prever a obtenção das devidas licenças.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

implantação das melhorias e da operação do terminal ocorre um aumento no tráfego e movimentação de veículo e maquinários, podendo ampliar a possibilidade de incomodo à população lindeira e risco de acidentes, bem como pressionar o sistema viário local e regional. Ocorre que, não obstante (i) o aumento do tráfego de veículos ser consequência lógica da ampliação da Movimentação Mínima Exigida e (ii) o EVTEA prever o aumento do número de caminhões e maquinários que, por consequência, gera pressão no sistema viário local e regional, note-se que os estudos referenciais, assim como o Contrato de Arrendamento, não apontam a possível exigibilidade de Estudo Prévio de Impacto de Vizinha (EIV) para a execução do Arrendamento, bem como não apontam custos e eventuais medidas compensatórias específicas que deverão ser atendidas pelo futuro Arrendatário para viabilizar o licenciamento. A omissão da eventual necessidade de elaboração dos estudos vai de encontro ao disposto na Lei Complementar Municipal nº 60/2007 e Decreto Municipal nº 544/2007 do Município de Paranaguá que determinam que empreendimentos comerciais com área total construída superior a 5.000m² estão sujeitos à EIV para concessão do licenciamento municipal. No mais, frisa-se que o artigo 14, inciso III da Lei Federal nº 12.815/2013 determina que é condição prévia para a celebração dos contratos de arrendamento a emissão pelo órgão licenciador de termo de referência para os estudos ambientais: Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de: (...) III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento. Portanto, entende-se necessária a complementação do EVTEA para que passe a constar as informações mínimas acerca do EIV, respectivas condicionantes e custo estimado para a devida precificação a ser refletida na outorga pelo arrendamento. Por sua vez, caso o entendimento do Poder Concedente seja pela isenção do EIV, necessário apontar o racional técnico e jurídico que justifica o posicionamento. Alternativamente, considerando a essencialidade do licenciamento municipal para a operação do arrendamento, propõe-se a inclusão de cláusula de risco repassando o risco pelos custos extraordinários ao Poder Concedente: 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) 13.2. XX. Custos pelas condicionantes e licenciamento relacionados ao Estudo de Impacto de Vizinha exigido pelo Poder Executivo municipal, bem como custos do atraso pela emissão das licenças relacionadas quando não houver estipulação de

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão pelas autoridades competentes; Válido ressaltar que a inclusão da cláusula está em linha ao conteúdo aplicado pela própria Autoridade Portuária no âmbito do Plano Mestre do Porto de Paranaguá (p. 68 e seguintes), devidamente aprovado em linha com a Portaria MInfra n.º 61/2020, e que aponta o elevado grau de interface e interferência da ampliação do Porto com o tráfego urbano no Município de Paranaguá. Frisa-se que o Plano Mestre inclusive menciona a existência de tráfego exclusivo de veículos para a área do Porto:	
43	Seção F - Ambiental	PAR25 - Seção F - Ambiental	(Parte 2) De modo geral, os pontos mais críticos em termos de acessos terrestres são os que se situam em áreas mais urbanizadas, característica prevacente nas vias mais próximas às instalações portuárias. Dessa maneira, neste estudo, a análise das vias do entorno portuário, que fazem a interface porto-cidade, contempla os trajetos percorridos pelos caminhões até as instalações do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. Nos acessos ao Porto de Paranaguá e ao TUP Cattalini, nota-se a interferência dos veículos de carga sobre o tráfego urbano da cidade de Paranaguá. Para minimizar os impactos gerados sobre o tráfego da cidade, em 2012, a APPA e o Departamento Municipal de Trânsito (Demutran) estabeleceram rotas obrigatórias, porém não exclusivas, para os veículos de carga com destino aos terminais portuários do Porto de Paranaguá e ao TUP Cattalini. Nessa linha é essencial que o EVTEA produzido considere não apenas o risco em questão, mas efetivamente o cenário real dos arredores do Porto Organizado de Paranaguá e seus respectivos gargalos para acesso.	Trata-se de mera continuação da contribuição. Respondida na contribuição anterior.
44	Minuta de Contrato	14.2.2 Após a conclusão da análise do EVTEA, a ANTAQ apresentará ao Poder Concedente cenários alternativos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do	A Cláusula 14.2.2 prevê que a ANTAQ apresentará a pretensão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme diretrizes do Poder Concedente. Nota-se, entretanto, que os instrumentos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato deverão ser negociados em comum acordo com a Arrendatária, sendo que a Cláusula 14.4 inclui no leque de instrumentos disponíveis para tanto a atribuição do pagamento da indenização para eventual novo arrendatário. Importa, neste sentido, esclarecer eventuais instrumentos alternativos aptos à recomposição da equação econômico-financeira do Contrato. Entre eles deverão ser considerados: (i) a prorrogação do prazo do Contrato; (ii) a redução do valor de arrendamento; (iii) a redução do valor de outorga devido; (iv) a revisão de cronograma de investimentos; (v) a indenização direta pelo Poder Concedente; ou (vi) a utilização conjugada de uma ou mais dessas	Agradecemos a contribuição. Informamos que o tema em questão já é regido por regulamentação específica. Os meios de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento são estabelecidos a critério do poder concedente, tendo em vista o rol estabelecido no art. 82 da Portaria MINFRA nº 530/2019.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		contrato de Arrendamento portuário, conforme diretrizes do Ministério de Portos e Aeroportos.	modalidades.	
45	Minuta de Contrato	24.4.2 O Poder Concedente não poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária nos casos de ocorrência de caso fortuito ou força maior não seguráveis.	A Cláusula 24.4.2 estabelece que o Poder Concedente não poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária nos casos de ocorrência de caso fortuito ou força maior não seguráveis. Aqui, de início, cumpre fazer a distinção entre a ocorrência de caso fortuito e força maior e a mitigação de parcela de seus efeitos com base na contratação dos seguros disponíveis no mercado quando da contratação da apólice. Isso porque, por sua própria natureza, a ocorrência de eventos como o caso fortuito ou força maior podem ser capazes de, independentemente da eventual existência de mitigações seguráveis, inviabilizar a prestação do serviço contratualmente disciplinado. As indenizações securitárias (ou a falta de sua contratação) devem, evidentemente, ser consideradas quando da avaliação das indenizações cabíveis de parte a parte. De todo modo, a Cláusula ora comentada deveria ser ajustada para absorver, de um lado, o quanto disposto na Cláusula 24.4.7.2.iii, e, de outro, as lições extraídas de outros setores da infraestrutura nacional, tal como o setor ferroviário, cujos contratos de concessão ensinam que a Cláusula 25.4.2 deveria conter a seguinte redação: 24.5.2 A Arrendatária poderá requerer a extinção do Contrato em razão de caso fortuito ou força maior superveniente à data de sua assinatura, regularmente comprovados, cujos efeitos impeçam sua regular execução pela Concessionária. 24.5.2.1. Na hipótese descrita na subcláusula 24.5.2, a Arrendatária não deverá receber qualquer multa ou penalidade e será indenizada pelo que houver executado até a data em que o Contrato for extinto e por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos de caso fortuito.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula em questão foi a mesma utilizada nos demais contratos de arrendamento licitados recentemente pelo governo federal. Logo, conforme a contribuição, "a ocorrência de eventos como o caso fortuito ou força maior podem ser capazes de, independentemente da eventual existência de mitigações seguráveis, inviabilizar a prestação do serviço contratualmente disciplinado", destacamos que, neste caso, a Subcláusula 13.2.6 da minuta de contrato já atribui ao Poder Concedente a responsabilidade por caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil. Portanto, entendemos que a cláusula está adequada.
46	Minuta de Contrato	26.4.3 Serão definitivamente resolvidas por arbitragem as	A cláusula em comento estabelece a via arbitral como a mais adequada para a resolução de conflitos que surjam entre a Arrendatária e o Poder Concedente, mesmo em hipóteses de medidas cautelares ou de urgência antes de instituída a arbitragem, hipótese na qual as medidas deverão ser requeridas a árbitro de	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que, em que pese a contribuição relacionar a intenção de promover maior economicidade ao restringir a arbitragem a controvérsias acima de R\$

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		<p>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.</p>	<p>emergência. Em que pese o mérito da previsão, entende-se que a atual proposta de cláusula compromissória possa ser objeto de pontuais ajustes e aprimoramentos, com vistas à garantia de maior economicidade às relações afetas ao contrato de arrendamento. Isso porque, como se sabe, em que pese a efetividade da via arbitral, tal mecanismo de solução de conflitos pode se mostrar dispendioso às partes, sendo que seus custos podem até mesmo superar os valores envolvidos no litígio. Desta forma, propõe-se a previsão de uma regra de alçada, de modo que se sujeitem ao foro arbitral tão somente as controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis decorrentes do Contrato de Arrendamento ou a ele relacionadas, assim definidas nos termos do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, verificadas durante a execução ou quando da extinção do contrato, que versem sobre valores superiores a um determinado limite, sugerido em R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).</p>	<p>10.000.000,00 (dez milhões de reais), destaca-se que não há exigência legal ou regulamentar que restrinja o uso da arbitragem com base no valor da controvérsia. Ressaltamos que a cláusula de arbitragem adotada foi a mesma utilizada nos demais contratos de arrendamento licitados recentemente pelo governo federal, inclusive já foi objeto de análise pelos órgãos de assessoramento jurídico competentes em âmbito federal. Portanto, entendemos que cláusula está adequada.</p>
47	Minuta de Contrato	<p>15.1.4 Os bens decorrentes de investimentos na área comum do porto, caso existam, não integram os Bens do Arrendamento e serão de propriedade da APPA.</p>	<p>A Cláusula 15.1 elenca os bens que integram o Arrendamento, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da Arrendatária. A sua subcláusula 15.1.4, no entanto, elenca justamente bens que não integram o Arrendamento, por estarem em área comum do Porto Organizado, restando sob a titularidade e gestão da APPA, gerando importante incerteza para o Contrato. Sugere-se, portanto, que a subcláusula 15.1.4 seja excluída.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a exclusão completa da subcláusula poderia levar ao entendimento de que as instalações que vierem a ser construídas pela Arrendatária, mesmo que em área comum do porto, também integrariam os bens do arrendamento, o que não procede. Nesse sentido, conforme a redação da referida cláusula, caso existam, os bens decorrentes em área comum realizados não serão de propriedade da Arrendatária, mas sim da APPA.</p>
48	Minuta de Contrato	<p>15.2 A Arrendatária receberá os Bens do Arrendamento, inclusive as áreas, infraestruturas e Instalações Portuárias, no estado em que se encontram e por</p>	<p>A estrutura contratual estipula que a Arrendatária apenas assumirá a área do PAR17 - atualmente detida pela Interalli - em fevereiro de 2032, aproximadamente 07 (sete) anos após a celebração do Contrato de Arrendamento (em cronograma estimado considerando a realização da consulta pública em 2024). O longo período entre a assinatura do Contrato de Arrendamento e o início da Fase Definitiva impossibilita que as licitantes dimensionem suas propostas comerciais com o grau de precisão necessário para avaliação fidedigna dos bens móveis e imóveis que serão assumidos da Interalli, bem como torna ineficaz qualquer visita técnica ou estudo técnico realizado em fase de licitação. Como consequência a redação atual da cláusula 15.2, ao transferir a totalidade dos riscos pelos Bens do Arrendamento à Arrendatária, não</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A minuta de contrato será ajustada para assegurar o direito da Arrendatária de receber as estruturas consideradas no EVTEA relativas à área que será assumida em 2032. Para a assunção da fase definitiva, deverá ser celebrado o Termo de Assunção Provisória de Uso de Ativos (TAP) relacionando os bens e ativos da área PAR17, o qual fica assegurado à Arrendatária a contestação do rol de bens relacionados, caso sejam</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		<p>sua conta e risco.</p> <p>atende o artigo 3º, inciso III da Lei Federal nº 12.815/2013, por impossibilitar que a Arrendatária avalie as condições dos bens que serão herdados em 2032 e, conseqüentemente, também não atende o artigo 5-C inciso IV, por impossibilitar o dimensionamento dos investimentos que serão necessários para a operação do terminal e atendimento da Movimentação Mínima Exigida pela APPA. Ainda, é necessário ressaltar que a atual operadora do PAR17 ainda poderá solicitar alterações e ajustes nas condições de execução de seu respectivo arrendamento portuário até 2032, incluindo modificações e alterações nos termos da Portaria nº 530/2019 que estabelece os critérios e procedimentos para a prorrogação de vigência, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e outras alterações em contratos de arrendamento de instalações portuárias. Qualquer inclusão pela atual operadora PAR17 resultará em clara defasagem das propostas econômicas realizadas pelos licitantes, bem como ineficácia da análise dos inventários e análise dos bens realizados pelo futuro arrendatário no período inicial do contrato. Como se não bastasse, note-se que a Seção D - Manutenção do EVTEA não indica qualquer distinção com relação ao custo de manutenção e aquisição dos equipamentos que serão assumidos no ano 2025 na Data de Assunção e os bens que serão assumidos em 2032 da Interalli, senão vejamos: Seção D - Manutenção. Os custos com manutenção foram divididos em manutenção das obras civis e dos equipamentos no terminal. A premissa usada neste caso é aplicar uma taxa de manutenção dos bens novos que reflita adequadamente o desembolso necessário para manter os bens num estado de conservação adequado para o desempenho das operações no terminal. No caso da área dos arrendamentos PAR25, considerando que se trata de um brownfield com aquisição de novos ativos operacionais, estima-se que o desembolso de 1% para as obras civis existentes e de 0,5% do valor das obras civis novas anualmente em manutenção destes ativos seja suficiente para manter o estado destes bens em nível adequado. Para os equipamentos, que incluem correias transportadoras e estações de carregamento, prevê-se um desgaste maior devido à utilização contínua. Prevê-se uma alíquota de 2% sobre o valor dos equipamentos existentes e de 1% sobre os equipamentos novos, gastos anualmente em manutenção. A partir da definição dos valores dos ativos, aplicaram-se as taxas já mencionadas, chegando-se aos valores anuais de manutenção. A tabela a seguir mostra a composição dos bens nas áreas PAR25 classificados em obras civis e equipamentos. Como consequência, é nítido que a estrutura atual do contrato</p>	<p>verificadas divergências.</p>
--	--	---	----------------------------------

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

apresenta severo risco ao Arrendamento e ao futuro equilíbrio econômico-financeiro. Nesse contexto, sugere-se a alteração da cláusula 15.2 e inclusão da cláusula 15.3 nos seguintes termos: 15.2 A Arrendatária receberá os Bens do Arrendamento relacionados à Primeira Fase, inclusive as áreas, infraestruturas e Instalações Portuárias, no estado em que se encontram e por sua conta e risco. 15.3 Os Bens do Arrendamento relacionados à Fase Definitiva serão assumidos pela Arrendatária que deverá, em até 180 (cento e oitenta) dias elaborar relatório interno de bens indicando a relação de todos os bens herdados e deverá indicar: descrição detalhada; tipo do bem; situação do bem; indicação de reversibilidade; data de aquisição; data de disponibilização para uso; data de início de depreciação/amortização; vida útil estimada; quantidade; custo de aquisição; valor depreciável/amortizável; valor da depreciação/amortização acumulada; além de outras previstas em regulamentação específica. 15.3.1 A Arrendatária será responsável pelos bens herdados em situação e vida útil aderentes ao previsto no PIB, EVTEA, normas técnicas da ANTAQ e/ou normas técnicas aplicáveis, nessa ordem, bem como pelos bens não listados no relatório interno de bens; 15.3.1 O Poder Concedente assumirá o risco pela aquisição, manutenção, correção dos bens herdados na Fase Definitiva nos casos destes não estarem em situação e vida útil aderentes ao previsto no PIB, EVTEA, normas técnicas da ANTAQ e/ou normas técnicas aplicáveis, nessa ordem.

Paranaguá, 10 de janeiro de 2025.

MARCOS ALFREDO

BONOSKI:35870133904

Assinado de forma digital por

MARCOS ALFREDO

BONOSKI:35870133904

Dados: 2025.01.10 14:44:50 -03'00'

Marcos Alfredo Bonoski

Presidente da Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP

assinatura eletrônica



ePROTOCOLO



Documento: **PAR25ExtratoderespostasContribuicoesversaoSCLAversaopublicada.pdf**.

Assinatura Qualificada Externa realizada por: **Marcos Alfredo Bonoski** em 10/01/2025 14:44.

Inserido ao protocolo **21.083.302-1** por: **Bruna Pereira Veiga Nicolau** em: 10/01/2025 15:07.



Documento assinado nos termos do Art. 38 do Decreto Estadual nº 7304/2021.

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código:
1eafd1fd6bcd6b27eda38babfbe14b9c.