

Documento	Item	Contribuição
Minta de Contrato	v. Área do Arrendamento: as áreas, instalações portuárias e infraestrutura públicas, localizadas dentro do Porto Organizado objeto do presente contrato.	A FIESP considera positivas todas as propostas de ampliação de investimentos em infraestrutura. No entanto, salienta a necessidade de aprofundamento dos estudos e análises relativas ao Porto de São Sebastião, tanto no que se refere à necessidade de investimentos na área apresentada neste estudo, quanto no complexo portuário como um todo. Isso porque, a consideração de obras e ampliações direcionadas pelo Plano Mestre e pelo PDZ são essenciais para que sejam definidas as diretrizes dos investimentos necessários para o crescimento de capacidade e de eficiência do Porto. Os estudos apresentam o crescimento orgânico das cargas que já são movimentadas atualmente no porto, sem apresentar eventuais possibilidades de atração de alternativas de produtos. Outro ponto de atenção é que o estudo de mercado, considera apenas que o açúcar ensacado poderá ser conteinerizado. Mas, em geral, o PDZ do porto apresenta potencial para contêineres. Assim, o estudo deve contemplar as possibilidades consideradas no documento de referência. A FIESP acredita que o grande desafio do complexo portuário de São Sebastião seja a atração de novas cargas. Há potencial para isso, pois o porto pode ser transformado em um hub regional, pois além da hinterlândia com o Vale do Paraíba e há o acesso às cargas com origem e destino na região de Campinas, por meio da Rodovia Dom Pedro. Nesse sentido, é fundamental que haja flexibilidade necessária para proposição de diferentes projetos e visões entre os proponentes, de modo a contemplar a escala necessária para atender às cargas existentes e novas cargas. O porto permite uma variabilidade de movimentação de cargas diversas e flexibilizar as melhorias dentro do processo de arrendamento, considerando a possibilidade de diferentes taxas, expansão e aprofundamento e usos dos berços a serem construídos e das demais áreas no porto, ampliarão as oportunidades de operacionalização de outras cargas que poderão ser atraídas. Ou seja, o fatiamento do porto aumenta a probabilidade de não maximizar a geração de valor do ativo. Dessa maneira, mais do que o arrendamento da área considerada no SBS-1, há a necessidade de considerar a ampliação da capacidade do porto como um todo, principalmente, se considerarmos o planejamento logístico do Estado de São Paulo, que prevê o fomento a novos negócios no estado como um todo e, principalmente, nas regiões do Vale do Paraíba e da Região Metropolitana de Campinas. Considerar apenas uma área em especial, como esta poderá engessar as demais áreas do porto em relação a outros interessados. O poder concedente tem o condão de apresentar aos interessados as reais necessidades de investimentos a serem realizados de maneira a garantir o atendimento das cargas e demandas existentes e novas. Além disso, deve considerar o aumento da capacidade de movimentação e armazenagem para a atração de novas cargas, não apenas para a área prevista, mas para todo o complexo portuário. Ainda assim, é necessário enfatizar a necessidade de uma avaliação do ativo como um todo, incorporado na lógica do sistema aquaviário do país, ou seja, as soluções devem ser abrangentes não apenas à influência local, mas também, e principalmente, seu impacto na região Sudeste e no país. Além disso, é de fundamental importância deixar claro o atendimento das cargas movimentadas pelo porto atualmente, pois são insumos e matérias primas essenciais às indústrias da região. Pois a captura dessas cargas por outros portos, como Santos, por exemplo, impactará às indústrias do Vale do Paraíba e região, levando a um aumento de custos a elas e aos consumidores finais. Para isso, há a necessidade de que os preços sejam coerentes com os demais portos, a eficiência e competitividade do complexo e, também, fiscalizado pela ANTAQ, de forma a evitar abusividade. A existência de investimentos obrigatórios para a área específica, deve atual em conjunto com as melhores práticas de liberdade econômica dos mais diversos setores. No entanto, a FIESP entende a necessidade de incentivos às melhorias de capacidade, eficiência, com preços adequados e não abusivos aos usuários. Dessa maneira, o Capex de R\$660 milhões considerados os investimentos obrigatórios apresentados, parece ser insuficiente para que sejam alcançados os resultados esperados dentro do prazo previsto. Por isso, a FIESP considera necessário um amplo debate para que as necessidades dos usuários do porto sejam observadas. Além disso, é fundamental a revisão do montante de investimentos previstos, dada as exigências apresentadas em contrato. Nesse sentido, um estudo mais amplo a respeito de todo o complexo portuário se faz necessário.
Minta de Contrato	xiv. Capacidade Estática: quantidade máxima de carga que pode ser armazenada a qualquer tempo.	Percebe-se como a minuta de Contrato de Arrendamento, em sua Cláusula 1.1, prevê uma série de definições para termos relevantes à execução do arrendamento, incluindo conceituações para os termos: (i) capacidade efetiva , que deve ser entendida como a quantidade de carga movimentada durante um certo período de tempo e em um nível adequado de serviço e (ii) capacidade estática , isto é, a quantidade máxima de carga que pode ser armazenada a qualquer tempo . Tais definições merecem ajustes, com vistas à resolução de obscuridades no clausulado do Contrato que poderiam causar inseguranças à licitação. De início, destaca-se que, no âmbito dos Parâmetros do Arrendamento, descritos na Cláusula 7.1.2.2, verifica-se a existência também de uma exigência de capacidade dinâmica - a qual, por outro lado, não tem seu significado especificado pelo texto contratual. Para mitigação desta imprecisão conceitual, faz-se necessária a inclusão de nova alínea à Cláusula 1.1, com o conceito de capacidade dinâmica aplicável ao arrendamento de SSB01. Sugere-se que tal definição contemple a seguinte redação: capacidade dinâmica: quantidade máxima de carga que pode ser movimentada no Arrendamento durante o período de um ano e em nível adequado de serviço, contemplando todas as cargas a que o terminal está autorizado a operar.
Minta de Contrato	xiv. Capacidade Estática: quantidade máxima de carga que pode ser armazenada a qualquer tempo.	Ademais, considerando a diretoria emitida pela Infra S.A. para o próprio leilão de SSB01, no âmbito da Nota Técnica nº 11/2024, a exigência de Parâmetro de Arrendamento deveria se limitar à previsão de referida capacidade dinâmica . Não é outro o exemplo que se extrai dos mais recentes leilões para terminais de grande porte no setor. Menciona-se, por exemplo, o terminal PAR25. A exclusão da previsão de capacidade operacional estática deverá, inclusive, contribuir para o aumento da competitividade deste leilão, permitindo que a licitação represente - como se busca - a competição entre proponentes com diversos projetos distintos para SSB01, com a flexibilidade necessária para que se possa selecionar o projeto mais adequado à maximização da movimentação de cargas no Porto de São Sebastião. Assim, por todo o exposto, requer-se que a Cláusula 1.1.xiv, a qual contempla uma definição para o conceito de capacidade estática , seja excluída.
Minta de Contrato	4.3 O PBI poderá ser alterado a qualquer tempo, mediante solicitação da Arrendatária ou da ANTAQ, desde que comunicado ao Poder Concedente e observadas as regras do Contrato, Anexos e a legislação e regulamentação.	Considerando que o Plano Básico de Implantação (PBI) contém as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pelo Arrendatário, parece-nos inadequado que ele possa modificá-lo, indiscriminadamente, no futuro, sem que seja oportunizada a prévia manifestação dos usuários e sem que se exija a efetiva comprovação de modificação substancial de fatos, apta a ensejar tal rediscussão, mormente na ausência de revisões ordinárias pela Agência Reguladora.
Minta de Contrato	iii. Prestar as Atividades objetivando a adequada e plena movimentação e/ou armazenagem das cargas previstas para o Arrendamento;	A adequada e plena movimentação seriam aquelas estimadas nos estudos que embasaram o presente certame, em especial para esta Requerente, os volumes atuais e estimados de movimentação de barrilha, o que deveria ser formalmente considerado nos Parâmetros do Arrendamento e/ou no contrato.
Minta de Contrato	v. Implantar as ações necessárias à eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas, arrendadas ou não, em que as Atividades deverão ser executadas, devendo a	Não ficou clara a abrangência da área para as ações necessárias à eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas, arrendadas ou não, em que as Atividades deverão ser executadas. Não estando a área sob a tutela deste contrato, são imprevisíveis os efeitos de uma ação necessária em área fora do escopo previsto.

Minta de Contrato	i. Construção de ponte de acesso e píer de atração contendo dois novos berços. Berço público dimensionado para atender navios de no mínimo 80.000 TPB, com profundidade natural mínima de - 15m DHN; Berço de uso exclusivo SSB-01 dimensionado para atender	A Cláusula 7.1.2.3 impõe que os berços construídos pela arrendatária devem ter uma profundidade natural mínima de -15m DHN. Entretanto, essa exigência pode restringir a escolha de localização dos berços e delimitar o comprimento do píer, o que se mostra inadequado, considerando que o layout apresentado é conceitual e suscetível a ajustes conforme condições específicas do terminal. Diante disso, solicita-se a alteração da cláusula para a exclusão da palavra natural, concedendo a possibilidade de atingir essa profundidade por meio de dragagem, se necessário, de modo a permitir maior flexibilidade nas soluções de engenharia e alinhando-se melhor às necessidades operacionais e técnicas de cada projeto.
Minta de Contrato	i. Construção de ponte de acesso e píer de atração contendo dois novos berços. Berço público dimensionado para atender navios de no mínimo 80.000 TPB, com profundidade natural mínima de - 15m DHN; Berço de uso exclusivo SSB-01 dimensionado para atender	O Complexo Portuário de São Sebastião possui características oportunistas, sem uma vocação claramente definida para um tipo específico de carga. Nesse contexto, para maximizar o potencial da cadeia logística como um todo, é essencial que o projeto seja concebido e executado com maior flexibilidade, possibilitando a conciliação de diferentes visões e ampliando assim o potencial do leilão e do porto. Conforme estabelecido nos documentos do edital, o arrendamento não abrange toda a área do complexo, prevendo-se, como obrigação contratual, a construção de um novo berço público, além da interligação dos pátios públicos existentes a esse berço. No entanto, ao analisar o potencial de desenvolvimento do terminal e as demandas de movimentação de cargas, observa-se que a atribuição de ambos os berços para uso exclusivo do arrendatário poderia trazer significativos benefícios para a eficiência e a atratividade do empreendimento. Dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ, referentes ao período de 2016 a 2024, reforçam essa perspectiva: no Porto de Paranaguá por exemplo, o berço 200, integrado ao arrendamento da Fospar, demonstrou ser, em média, 108% mais produtivo na movimentação de granéis sólidos minerais do que os berços públicos (206, 208, 209, 211 e 215). Essa constatação destaca um ponto crítico: a exigência de construção de um berço público em um píer operado e desenvolvido pela iniciativa privada acaba por restringir a eficiência operacional e o pleno aproveitamento da infraestrutura implementada pelo arrendatário. Essa abordagem perpetua um nível de operação aquém do desejável, contrariando o padrão que deveria nortear os arrendamentos no Brasil. O foco deve ser na busca por maior eficiência, na otimização da infraestrutura existente e na viabilização de investimentos ágeis, como se observa em berços privados. Considerando que o Porto de São Sebastião possui diversos mercados potenciais a serem explorados e que este arrendamento representa uma oportunidade estratégica para o desenvolvimento do complexo, torna-se essencial garantir a exclusividade dos berços ao arrendatário além da incorporação das demais áreas ativas. Essa medida fortalece o planejamento e a flexibilidade da operação, permitindo que o arrendatário otimize o uso do píer conforme a demanda e as características das cargas movimentadas, sem depender de coordenação com outros operadores. Dessa forma, propõe-se a revisão da cláusula contratual 7.1.2.3 - item i, de forma que os novos berços e o berço atual sejam destinados ao uso exclusivo do arrendatário e que ainda as áreas 1 e 2 do Porto de São Sebastião sejam incluídas ao objeto do arrendamento, garantindo o máximo de eficiência ao Porto que carece há anos de investimentos. Tal alteração maximizará o potencial de crescimento do terminal, através de uma operação mais eficiente, baseada na coordenação integrada de toda a movimentação de cargas no complexo portuário.
Minta de Contrato	i. Construção de ponte de acesso e píer de atração contendo dois novos berços. Berço público dimensionado para atender navios de no mínimo 80.000 TPB, com profundidade natural mínima de - 15m DHN; Berço de uso exclusivo SSB-01 dimensionado para atender	A Cláusula 7.1.2.3 especifica os investimentos mínimos que a arrendatária deve realizar, incluindo, no item (i), a construção de um novo píer de atração com dois berços, sendo um de uso público e outro de uso exclusivo. Contudo, ao analisar o potencial de desenvolvimento do terminal e as demandas de movimentação de cargas, entende-se que a atribuição de ambos os berços para uso exclusivo do arrendatário traria benefícios para a eficiência e atratividade do empreendimento. A exclusividade dos berços fortalece o planejamento e a flexibilidade operacional do arrendatário, que poderá otimizar o uso do píer de acordo com a demanda e as características das cargas movimentadas. Dessa forma, solicita-se a alteração da cláusula para que os novos berços sejam de uso exclusivo do arrendatário, maximizando o potencial de crescimento do terminal e permitindo a construção de uma infraestrutura mais robusta, atraente e eficiente, que possa se consolidar como uma referência na movimentação de cargas no Porto de São Sebastião.
Minuta de Edital	2.5. O Arrendamento vigorará pelo prazo de 35 (vinte e cinco) anos, com possibilidade de prorrogação contratual, nos termos da Cláusula 3 da Minuta do Contrato de Arrendamento, a critério do Poder Concedente.	2.5. O Arrendamento vigorará pelo prazo de 35 (TRINTA e cinco) anos, com possibilidade de prorrogação contratual, nos termos da Cláusula 3 da Minuta do Contrato de Arrendamento, a critério do Poder Concedente.
Minta de Contrato	xxi. Permitir, em caráter excepcional e mediante remuneração, a utilização por terceiros das Instalações Portuárias e equipamentos arrendados, bem como o direito de passagem outorgado a terceiros, na forma em que dispuser a regulamentação;	Questiona-se a que título seria a utilização excepcional por terceiros de Instalações Portuárias, considerando que tal termo refere-se à infraestrutura do porto organizado.
Minta de Contrato	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados nos quadros abaixo:	Como já justificado, a barrilha tem uma enorme relevância nas operações atuais deste Complexo Portuário. Não por outra razão, a Nota Técnica nº 13/2024, elaborada pelo r. Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias, assim consignou: o estudo de mercado considera que a cevada, malte, barrilha e sulfatos são cargas consolidados no Porto de São Sebastião e que o futuro arrendatário deverá capturar parte desta demanda. Ocorre que, apesar de figurar entre as cargas atendidas pelo futuro Arrendatário, apenas o açúcar ensacado recebeu um volume de movimentação mínima, de forma individualizada, sendo que os graneis sólidos receberam um MME de forma agrupada. A barrilha é insumo crítico na cadeia produtiva de diversos setores industriais, principalmente na indústria vidreira. A falta de previsibilidade quanto à alocação de seus volumes a serem potencialmente movimentados nos próximos anos pode comprometer a competitividade da indústria nacional, que depende da eficiência e continuidade de movimentação dessas mercadorias. Nesse sentido, pugna-se pelo estabelecimento de um volume mínimo de movimentação da barrilha, de forma individualizada, com base na demanda utilizada nos estudos de viabilidade apresentados.
Minta de Contrato	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados nos quadros abaixo:	As exigências de atendimento aos perfis de cargas e volumes estabelecidos pode reduzir o número de interessados nas áreas e impõe um regramento que não coaduna com o mercado competitivo em que o Porto de insere. Estabelecer as capacidades a serem instaladas é louvável. Mas seria mais eficiente o estabelecimento de metas de volumes a cada 5 anos, ponderadas em conjunto com o resultado financeiro e cumprimento de demais metas, e permitindo a movimentação diversificada com condições de atender, inclusive, as cargas citadas no objeto do edital.

		A Cláusula 7.1.2.1 da minuta de Contrato de Arrendamento estipula a obrigação de Movimentação Mínima Exigida (MME) pela Arrendatária, incluindo quantitativos mínimos para movimentação de (i) carga-geral - açúcar ensacado ; e (ii) granéis sólidos. Ocorre que tal estipulação não parece refletir (i) a modelagem concebida para o terminal de SSB01, marcada pela ampla flexibilidade garantida à Arrendatária para a movimentação de vasto espectro de cargas; nem tampouco (ii) o histórico de movimentação de cargas no Porto Organizado de São Sebastião. Isso porque, tratando-se especificamente da carga de açúcar, incluída na MME do Contrato, vale ressaltar que tal movimentação se iniciou em São Sebastião somente no ano de 2020, alcançando a proporção de 18% (dezoito porcento) da movimentação total do porto organizado, caindo para 2% (dois porcento) em 2021 e oscilando de volta para 16% (dezesseis porcento) em 2022 e 2023. A oscilação da movimentação de açúcar também deve ser considerada sob a perspectiva da forma como a carga é movimentada. Isso porque o próprio Estudo de Mercado que fundamenta a modelagem aponta que, nos próximos anos, a movimentação de açúcar poderá ocorrer em contêineres - impactando a viabilidade do atingimento de MME calcada em carga geral e ensacada . Em verdade, a análise do histórico de cargas movimentadas em São Sebastião evidencia que o porto não possui vocação definida para tipos específicos de carga, caracterizando-se pela variabilidade no perfil das mercadorias movimentadas ao longo do tempo. A título exemplificativo, entre 2010 e 2017, produtos siderúrgicos e sulfato combinados representaram cerca de 24% (vinte e quatro porcento) da movimentação total do porto, proporção que foi reduzida para apenas 3% (três porcento) nos anos seguintes. Assim, as estatísticas evidenciam que, na ausência de um terminal com o porte e escala como aquele que resultará do leilão de SSB01, não há consolidação suficiente para justificar a especificação de tipos de carga individuais na MME contratual. Muito pelo contrário, em face (i) da variação histórica das cargas já movimentadas em São Sebastião; (ii) da imprevisibilidade da demanda futura pela infraestrutura de SSB01; e (iii) da ausência de qualquer âncora ou vocação prévia que limite as possibilidades de exploração pela nova Arrendatária, é fundamental - para se garantir a atratividade do leilão - que a Cláusula 7.1.2.1 se limite a adotar uma tonelagem mínima de qualquer carga, sem a vinculação a perfis ou tipos específicos. Essa abordagem permitiria maior flexibilidade aos operadores e acomodaria melhor as oscilações naturais de demanda e oferta de mercadorias no porto - inclusive aprimorando os resultados esperados para o leilão, permitindo a concorrência ampla entre projetos distintos que busquem a maximização da movimentação do terminal, a partir de vocações distintas. Além disso, é fundamental que a cobrança da MME esteja alinhada ao prazo para início das operações do Terminal, após a conclusão das obras para sua implantação - sendo descabida a cobrança da MME antes de esgotado o prazo de que trata a Cláusula 5.2 (cujos ajustes necessários já foram objeto de contribuições no âmbito desta Audiência Pública).
Minta de Contrato	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados nos quadros abaixo:	Volume Mínimo para Barrilha: Aspectos envolvendo consignação, prancha, movimentação e níveis de serviços médios foram levantados nos estudos de viabilidade para se estimar a demanda esperada, a MME e uma série de outros tópicos considerados nessa licitação. A barrilha tem uma enorme relevância nas operações atuais deste Complexo Portuário. Não por outra razão, a Nota Técnica nº 13/2024, elaborada pelo r. Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias, assim consignou: o estudo de mercado considera que a cevada, malte, barrilha e sulfatos são cargas consolidados no Porto de São Sebastião e que o futuro arrendatário deverá capturar parte desta demanda . Ocorre que, apesar de figurar entre as cargas consolidadas, a serem atendidas pelo futuro Arrendatário, apenas o açúcar ensacado recebeu um volume de MME contratualmente estabelecido, em particular, sendo que os granéis sólidos foram tratados de forma agregada.. A barrilha é insumo crítico na cadeia produtiva de diversos setores industriais, principalmente na indústria vidreira. A falta de previsibilidade quanto à alocação de seus volumes a serem potencialmente movimentados nos próximos anos pode comprometer a competitividade da indústria nacional, que depende da eficiência e da regularidade de movimentação dessas mercadorias. Nesse sentido, pugna-se pelo estabelecimento, no contrato, de um volume mínimo de movimentação da barrilha, com base na demanda utilizada nos estudos de viabilidade apresentados. Requerimento: 1. Que seja formalmente acordado um volume mínimo para a movimentação de barrilha, em específico (em vez de ser agregado com outros granéis), com base nas necessidades operacionais da indústria, de modo a garantir o cumprimento das metas de movimentação que lastream esse certame, sem prejudicar a competitividade da produção nacional.
Minta de Contrato	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados nos quadros abaixo:	Volume Mínimo para Barrilha: Aspectos envolvendo consignação, prancha, movimentação e níveis de serviços médios foram levantados nos estudos de viabilidade para se estimar a demanda esperada, a MME e uma série de outros tópicos considerados nessa licitação. A barrilha tem uma enorme relevância nas operações atuais deste Complexo Portuário. Não por outra razão, a Nota Técnica nº 13/2024, elaborada pelo r. Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias, assim consignou: o estudo de mercado considera que a cevada, malte, barrilha e sulfatos são cargas consolidados no Porto de São Sebastião e que o futuro arrendatário deverá capturar parte desta demanda . Ocorre que, apesar de figurar entre as cargas consolidadas, a serem atendidas pelo futuro Arrendatário, apenas o açúcar ensacado recebeu um volume de MME contratualmente estabelecido, em particular, sendo que os granéis sólidos foram tratados de forma agregada.. A barrilha é insumo crítico na cadeia produtiva de diversos setores industriais, principalmente na indústria vidreira. A falta de previsibilidade quanto à alocação de seus volumes a serem potencialmente movimentados nos próximos anos pode comprometer a competitividade da indústria nacional, que depende da eficiência e da regularidade de movimentação dessas mercadorias. Nesse sentido, pugna-se pelo estabelecimento, no contrato, de um volume mínimo de movimentação da barrilha, com base na demanda utilizada nos estudos de viabilidade apresentados. Requerimento: 1. Que seja formalmente acordado um volume mínimo para a movimentação de barrilha, em específico (em vez de ser agregado com outros granéis), com base nas necessidades operacionais da indústria, de modo a garantir o cumprimento das metas de movimentação que lastream esse certame, sem prejudicar a competitividade da produção nacional.
Minuta de Edital	1.1.25. Porto Organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de mercadorias, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridad	Gostaria que fosse analisada novamente a cessão dentro do leilão do Pátio 3A -Armazéns de alvenaria. Essa área deveria ser retirada do leilão por ser um área passível de uso do cais do porto público sendo útil num possível investimento pra modernização do cais público. Essa área foi recém reformada (há uns 3 meses) e deveria ser usada somente pra usufruto das cargas que serão direcionadas ao cais público devido a sua proximidade com a balança e ser área de passagem dos trabalhadores. Além disso, caso arrendada pelos 35 anos estipulados em contrato, o cais perderia uma área vital de armazéns que pertencem e foram construídos pra uso público. Esses armazéns, fixos, foram recentemente reformados e tem capacidade de 5 mil toneladas cada, totalizando 15 mil toneladas. Essa quantidade pra armadões de grande porte não faria diferença. Mas pro cais público que necessita de escoamento rápido e ajuste de carga de navios seria uma perda brusca de capacidade (ressaltando que dificilmente a União construiria outros de capacidade igual ou maior em outras áreas). O edital não prevê uma avaliação de capacidade da hinterândia do porto com suas vias já precarizadas pelo movimento atual de cargas que ainda é considerado baixo. As ruas, num raio de 300 metros do cais não possuem pavimentos ou estacionamentos adequados e ainda dividem espaço com a fila da Balsa São Sebastião-Ilhabela. No pátio 1, há áreas que podem ser reformadas e mesmo assim não há previsão de nenhum tipo de uso e investimentos delas pra estacionamento dos cerca de 500 trabalhadores do cais. Além disso, o berço interno do cais é usado pra trabalho de rancho e poderia ser melhor usado pra navios de carga menores (como o recente veleiro de café).

		a. Garantia de isonomia de acesso e uso do berço público existente (Berço Público 101): Enquanto não concluida a construção dos novos berços no local arrendado, é importante que não exista qualquer tipo de preferência/prioridade/discriminação na utilização do berço público existente (Berço Público 101) por parte do Arrendatário para o cumprimento de suas movimentações mínimas. Essa medida se faz necessária para evitar que o Arrendatário exerça uma influência desproporcional nas operações portuárias, em detrimento dos demais usuários do cais público, especialmente aqueles que já se encontram em operação no local. O acesso sem discriminação ao Berço Público 101 é fundamental para a manutenção de um ambiente competitivo adequado, nos termos do que dispõe a Lei Federal 12.529/2011 e a Resolução ANTAQ supramencionada. Qualquer tipo de preferência atribuída ao Arrendatário, ainda que para o cumprimento de uma movimentação mínima de carga (MME), poderia gerar distorções concorrentiais, prejudicando a operação dos outros usuários do cais público. Além disso, para que se oportunize uma gestão rigorosa e transparente durante a transição, faz-se necessário prever um regulamento claro sobre as condições de uso compartilhado desses espaços, no intuito de evitar insegurança jurídica e interrupções/trasos das operações existentes. A interrupção das operações pode causar impactos negativos não apenas para os operadores portuários, mas também para a economia local, uma vez que a movimentação de mercadorias no Porto é essencial para diversos setores da cadeia logística. As atividades já consolidadas no Porto não devem ser afetadas pela implementação de novos arrendamentos ou mudanças nas infraestruturas portuárias. Há, ademais, uma justa preocupação com um eventual atraso na conclusão das obras dos novos berços: nesse caso, é essencial que se definam (i) as condições para o cumprimento da MME impostas no Edital pelo Arrendatário e (ii) se, em tal situação, o uso do Berço Público 101 seria autorizado para esse fim. A falta de clareza nesse sentido poderá comprometer a operação portuária e afetar negativamente os demais usuários do cais público, criando um desequilíbrio entre as partes. A mesma preocupação estende-se aos armazéns de alvenaria já existentes no Porto Organizado e em vigente operação. Sua ocupação pelo Arrendatário, em caso de atraso nas obras ou situação correlata, comprometeria direitos e expectativas dos usuários correntes. Portanto, é imprescindível a definição de um conjunto de normas e procedimentos operacionais para garantir que o funcionamento do cais público não seja prejudicado, respeitando a legalidade dos contratos em vigor e preservando a confiança dos operadores. Requerimentos: 1. Que seja estabelecido um regulamento claro, transparente e específico para o uso do Berço Público 101, que preserve a igualdade de condições entre os usuários do cais público e o Arrendatário. 2. Que não sejam concedidas preferências ou privilégios ao Arrendatário na utilização do Berço Público para a movimentação de cargas. 3. Que sejam implementadas normas claras para a transição das operações portuárias, evitando interrupções e garantindo a continuidade das atividades vigentes. 4. Que o Arrendatário e os demais usuários do Porto sejam igualmente obrigados a seguir as regras estabelecidas para o uso das instalações e da infraestrutura do cais público, garantindo a equidade entre as partes durante o período de adaptação. 5. Que se estabeleçam regras claras sobre o uso do Berço Público 101 pelo Arrendatário, caso os novos berços não sejam entregues dentro do prazo previsto, incluindo as condições para o cumprimento da MME pactuada. 6. Que se determine, com antecedência, a definição das cargas que o Arrendatário poderá movimentar no berço público, caso a utilização deste venha a ser necessária para atender à MME.
Minta de Contrato	3 Prazo do Arrendamento	
Minta de Contrato	3.1 O Prazo de Arrendamento será de 35 (vinte e cinco) Anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato.	3.1 O Prazo de Arrendamento será de 35 (TRINTA e cinco) Anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato.
Minta de Contrato	7 Obrigações e Prerrogativas das Partes	Preço Livre para cesta de serviços e monitoramento da autoridade portuária: A minuta do contrato de arrendamento prevê a liberdade de estabelecimento de preços para operações de movimentação e armazenagem, sem, contudo, instituir um procedimento formal, célere e claro de monitoramento, por parte da autoridade portuária. A ausência de um preço-teto, conforme prevê a Resolução ANTAQ nº 75/2022, em seu artigo 4º, inciso VII, ou de um mecanismo que limite a variação dos preços dos serviços prestados, prejudica a previsibilidade dos usuários, especialmente daqueles que dependem dos respectivos produtos para seu processo produtivo, como é o caso da indústria vidreira. No mesmo sentido, torna-se mais difícil aferir se há alguma abusividade e/ou discriminação de usuários. Nesse sentido, pleiteia-se para que (i) ou se estabeleça um preço-teto para as cobranças de movimentação/armazenagem, (ii) ou se formule um mecanismo claro de monitoramento e regulação dos preços, no intuito de possibilitar o reconhecimento concreto de práticas abusivas e/ou discriminatórias, garantindo-se transparéncia e divulgação atualizada e sistematizada de informações de capacidade disponível, custos envolvidos, usuários e respectivos volumes movimentados, preços e descontos praticados, entre outras variáveis. Importante notar que a própria autoridade de defesa da concorrência (Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE) reconhece as dificuldades em se considerar que outros Portos possam ser efetivos concorrentes, de modo a lograr contestar um eventual incremento abusivo de preços. Em outras palavras, a concorrência interroga é uma exceção à regra e exige um fino ajuste entre os seguintes elementos: i) movimentação de cargas idênticas; ii) proximidade dos terminais portuários; e (iii) existência de corredores logísticos alternativos conectando clientes aos operadores portuários. Requerimento: 1. Que sejam estabelecidos preços-teto ou mecanismos claros de monitoramento da formação de preços, com a implementação de um sistema que permita à autoridade portuária garantir a transparéncia e evitar práticas abusivas, de forma concreta e tempestiva, mantendo um ambiente de concorrência saudável.
Minta de Contrato	7 Obrigações e Prerrogativas das Partes	Considerações sobre os preços praticados por outros terminais: O estudo de mercado utilizado para estimar a base de receita do modelo de arrendamento tomou em consideração os preços praticados por outros terminais, mas não incluiu uma comparação com os preços praticados nas operações existentes no Porto de São Sebastião. Essa consideração é crucial para garantir que a indústria intensiva no uso Porto em sua configuração atual não seja prejudicada por aumentos futuros de preços, que se descoleem da realidade vigente. Nessa esteira, preocupam as considerações de supervalorização de preços/tarifas aplicáveis ao Porto de Vitória após sua privatização . Requerimento: 1. Que os preços praticados atualmente nas operações existentes no Porto de São Sebastião sejam levados em consideração na adoção dos modelos operacionais aplicáveis ao Arrendatário, para garantir que não haverá um incremento indevido em detrimento dos usuários. Na verdade, com ganhos de escala e eficiência, espera-se uma redução nos preços/tarifas das operações em relação ao que é hoje praticado.
Minta de Contrato	7 Obrigações e Prerrogativas das Partes	Obrigações de melhoria dos processos para movimentação graneis sólidos minerais: Os documentos apresentados não contemplam melhorias de processo específicas para a descarga e movimentação de graneis sólidos minerais. A movimentação de graneis sólidos minerais requer infraestrutura e encadeamento de atividades específicas, que devem ser adequadas para garantir a segurança e eficiência na operação. É necessário esclarecer se a obrigação de implementar tais avanços nos processos competirá ao operador portuário ou se haverá investimentos específicos por parte do Arrendatário para tanto. Requerimento: 1. Que sejam estabelecidas obrigações para atingimento de melhorias de processo específicas para a descarga e movimentação de graneis sólidos minerais.

		Necessidade de flexibilização das cargas mínimas esperadas para beneficiar concorrência: O estabelecimento de movimentações mínimas para cargas específicas, como granéis sólidos ou carga geral - açúcar ensacado , durante todo o horizonte de arrendamento restringe as possibilidades de exploração eficiente do terminal, dificultando a atração de novas cargas a despeito do alto potencial identificado em estudos de mercado e instrumentos de planejamento do próprio Governo Federal. Ao manter a obrigatoriedade de MME para essas cargas, impõe-se também a necessidade de investimentos em infraestrutura especializada, como sistemas mecanizados e estruturas logísticas dedicadas exclusivamente a granéis sólidos ou ao açúcar ensacado. Isso reduz a adaptabilidade do terminal e restringe a sua utilização para outros tipos de carga, como contêineres ou cargas gerais. O contrato especifica os seguintes parâmetros de arrendamento: a) Implantação de capacidade estática mínima de 190.000 toneladas e adequada infraestrutura de pátio com pavimentação e drenagem; b) Implantação de sistema mecanizado integrado para atender o berço de uso exclusivo do arrendamento com capacidade operacional equivalente ao navio tipo de projeto. Ademais, a MME proposta representa mais de 50% da capacidade de embarque do terminal (até 2060, a MME de 3,3 milhões de toneladas representa 77% da capacidade estimada em 4,3 milhões de toneladas para os 3 berços). Esse percentual elevado restringe os berços para a movimentação de cargas distintas, resultando, na prática, em uma quase inexistência de flexibilidade operacional. Todos os instrumentos de planejamento portuário e análises de mercado recentes identificam no Porto de São Sebastião uma elevada capacidade de atração de novas cargas ainda não consolidadas. O Plano Mestre vigente do Complexo Portuário analisa, em item específico, as perspectivas de novas cargas, principalmente após conclusão dos investimentos na rodovia Tamoio, cujo contorno sul foi inaugurado em 18 de novembro deste ano. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, publicado este ano, destaca como diretriz a expansão da atividade portuária, com diversificação e incremento das cargas movimentadas, apresentando projeto conceitual de expansão contígua à área objeto do arrendamento nos horizontes de médio e longo prazo. Segundo essa diretriz e buscando a flexibilização da exploração, todas as áreas que compõem o arrendamento (Pátios 3A, 3B, 4A e 4B) são classificadas como Multipropósito no PDZ. Outros estudos recentes também indicam a possibilidade de atração de cargas variadas, o que pode levar à atração de produtos diversos daqueles já especificados, como grande oportunidade de diversificação e atração de investimentos. A exigência da movimentação mínima para cargas específicas e já consolidadas, aliada as dimensões, localização e parâmetros do arrendamento, na prática desestimula a atração de novas cargas para o Porto, inviabilizam os projetos de expansão e limitam considerably a competitividade do certame. É importante observar que os pátios 1 e 2 do porto de São Sebastião permanecerão com uso público após o arrendamento, devendo continuar movimentando as cargas consolidadas do porto, cargas essas que somaram 1 milhão de toneladas em 2023. Além disso, a localização da instalação, em região de alta disponibilidade de infraestrutura portuária, próximo a importantes complexos portuários com terminais especializados e multipropósito nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paranaguá e Santa Catarina, reforça o entendimento de que não há risco as atividades industriais estabelecidas na região de influência com o aumento da competitividade e atração de novas cargas. Esse tipo de restrição, com reserva de área e mercado para produtos específicos, que pode ter sido pensada para priorizar algumas atividades econômicas, acaba surtindo efeito contrário e prejudicando o desenvolvimento da região de influência do Porto e a exploração mais eficiente do ativo portuário, com redução de custos aos usuários e aumento de receitas para a Autoridade Portuária. Sendo assim, solicita-se que: a) seja removida a especificação de natureza de carga e produto da movimentação mínima exigida, sendo estabelecido apenas valor total por ano, em toneladas; b) sejam removidas as demais obrigações direcionadas para natureza de cargas específicas. Proposta de redação: 7 Obrigações e Prerrogativas das Partes 7.1.2 A Arrendatária obriga-se ainda a: 7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo: Ano Movimentação Mínima Exigida em Toneladas 1 0 (...) ...)
Minta de Contrato	7 Obrigações e Prerrogativas das Partes	Obrigações de investimento para naturezas de cargas específicas e com soluções direcionadas restringem eficiência Entre as obrigações da arrendatária, as especificadas nos itens 7.1.2.2, relativas aos parâmetros do arrendamento, e 7.1.2.3, relativas aos investimentos mínimos, estão extensivamente especificadas, de forma redundante, o que tende a engessar e onerar o contrato, contrariando as melhores e mais modernas práticas licitatórias. Enquanto no item 7.1.2.2 são especificadas as capacidades mínimas, tanto estática quanto dinâmica, o item 7.1.2.3 detalha cinco grandes grupos de investimento obrigatórios. É importante notar que praticamente todos os investimentos detalhados na Seções C - Engenharia e na Seção E - Financeira dos estudos, na ordem de 500 milhões de reais, foram transformados em obrigações mínimas contratuais extensivamente detalhadas. Além de onerar o contrato e reduzir sua atratividade, a eficiência do terminal acaba sendo prejudicada uma vez que fica inviabilizada a proposta de soluções otimizadas e inovadoras pela futura arrendatária. O investimento em infraestrutura de atração, por exemplo, foi apresentado com direcionamento de solução técnica em píer, impossibilitando a proposição pela arrendatária de solução logística e economicamente mais eficiente. Além disso, grande parte das obrigações dos itens 7.1.2.2 e 7.1.2.3 são direcionadas para movimentação e armazenagem de granéis sólidos, a despeito do elevado potencial de atração de novas cargas evidenciado nos mais diversos instrumentos de planejamento portuário e estudos do setor como Plano Mestre e PDZ. É importante notar que, para garantir a execução de investimentos compatíveis com os objetivos do certame e parâmetros esperados de operação, sem limitar a proposta de soluções mais eficientes pelo vencedor do certame, a minuta de contrato e de edital já preveem a necessidade de apresentação de Plano Básico de Implantação por parte da arrendatária, que deve apresentar o conjunto de elementos e estruturas necessárias para implantação das Atividades e que deverá ser analisado e aprovado pelo Poder Concedente. Sendo assim, solicita-se que: a) Sejam removidas as obrigações redundantes e as aparentemente direcionadas a terminais de granéis sólidos; b) Seja flexibilizada a solução para infraestrutura de atração prevista para o terminal. Proposta de redação: 7 Obrigações e Prerrogativas das Partes 7.1.2 A Arrendatária obriga-se ainda a: (...) 7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento: i. Capacidade estática mínima de 190.000 toneladas; 7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: i. Construção de infraestrutura de atração contendo dois novos berços: Berço público dimensionado para atender navios de no mínimo 80.000 TPB, com profundidade natural mínima de - 15m DHN; Berço de uso exclusivo SSB-01 dimensionado para atender navios de no mínimo 120.000 TPB, com profundidade natural mínima superior a -15m DHN; ii. Implantação de capacidade estática mínima de 190.000 toneladas e adequada infraestrutura de pátio com pavimentação e drenagem; iii. Implantação de vias de acesso internas condizentes com o Plano Básico de Implantação (PBI).
Minta de Contrato	7 Obrigações e Prerrogativas das Partes	A cláusula 7.1.2.2 prevê capacidade estática de 190.000 toneladas. Dada a redação da cláusula 2.1.1, onde se define que o terminal poderá movimentar e armazenar granéis sólidos vegetais, granéis sólidos minerais, carga geral e conteinerizada, entende-se que a solução técnica e estrutural a ser adotada para atendimento à exigência contratual de capacidade total estará exclusivamente a cargo do arrendatário, que irá propor arranjo de infraestrutura de armazenagem que considere mais adequada para uma, várias ou todas as cargas mencionadas no objeto contratual, mediante PBI a ser analisado e aprovado pelo Poder Concedente. Favor confirmar esse entendimento.

		Dispositivos de Boas Práticas: Em sendo a presente iniciativa uma espécie de delegação, a um particular, de uma atividade relevante, de cunho logístico, atinente, inclusive, à segurança nacional, a cargo, atualmente, do Poder Público, parece-nos crucial inserir no contrato e no Edital correlato previsões como as que a seguir se sugere: 1. Para evitar conflito de interesse e subsídios cruzados, o Arrendatário poderá exercer outras atividades empresariais no setor de armazenamento e movimentação portuárias, desde que observados os seguintes requisitos, sem prejuízo do cumprimento das exigências constantes nos demais regulamentos expedidos pela ANTAQ: a) prévia e expressa autorização da ANTAQ e demais organismos competentes; b) as atividades mencionadas sejam exercidas mediante pessoas jurídicas distintas, para maior transparência do negócio; c) seja assegurada a separação contábil, jurídica e funcional entre o Arrendatário e as pessoas jurídicas controladoras, controladas, coligadas ou integrantes do mesmo grupo econômico que exerçam outras atividades empresariais no setor, observando-se, especialmente, as regras seguintes: I - deve ser estabelecida a independência operativa e contábil em relação às demais sociedades empresariais, não podendo haver, inclusive, o compartilhamento gratuito/por preços fora de práticas de mercado das instalações, dos materiais, dos sistemas operacionais e das empresas contratadas; e II - devem ser implementados processos transparentes de contratação, que facilitem a fiscalização da coletividade e a efetiva identificação de práticas discriminatórias. 2. O Arrendatário não poderá fornecer a empresas a ele vinculadas (pertencentes ao mesmo grupo econômico) volume superior a 20% (vinte por cento) de sua capacidade de movimentação e de armazenagem, individualmente considerada. No mais, o Arrendatário deverá, previamente a qualquer contratação de Parte Relacionada, desenvolver, publicar e implantar política de transações com Partes Relacionadas, contendo, no mínimo, os seguintes tópicos: I. observância de condições equitativas, compatíveis com a prática de mercado; II. procedimentos para auxiliar a identificação de situações individuais que possam envolver conflitos de interesses e, III. dever da formalizar, em documento escrito a ser apresentado à ANTAQ, as justificativas da seleção de Partes Relacionadas em detrimento das alternativas de mercado. 3. O Arrendatário deverá implementar programa de conformidade, com vistas a estabelecer procedimentos de integridade, auditoria e incentivo à denúncia de irregularidades e a aplicar códigos de ética e de conduta visando detectar e sanar desvios, fraudes e irregularidades. O aludido programa de conformidade deverá prever (i) padrões de conduta, cuja observância deverá ser exigida de terceiros que tenham relações com o Arrendatário, (ii) canais de comunicação diretos, para tornar céler e simples a resolução de reportes de irregularidades ou falhas identificadas, e (iii) auditorias independentes a respeito da efetividade do programa de conformidade. 4. O Arrendatário deverá compartilhar com a ANTAQ toda e qualquer informação ou documento, sem restrição de acesso, atinente a suas operações. Deverá o Arrendatário divulgar, na periodicidade aplicável, em sua página eletrônica, de forma agregada, informações sistematizadas sobre capacidade disponível, programação, indicação do operador, status, custos de suas operações, usuários, tipos de cargas e respectivos volumes movimentados, composição de receita por tipo de produto, preços e descontos praticados, entre outras variáveis, como aquelas que atualmente são divulgadas pelo Porto Organizado.
Minta de Contrato	7.1 Obrigações da Arrendatária	
Minta de Contrato	xvii. Providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento do Passivo Ambiental relacionado ao Arrendamento, nos termos previstos na Cláusula 12;	Os passivos ambientais descritos em todos os processos e estudos deveriam ser listados em anexo deste edital, assim como ocorre em editais de rodovias e ferrovias.
Minta de Contrato	7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:	Resta assegurar que o que foi projetado nos estudos que deram base ao certame não seja desconsiderado e que haja a estipulação de MME específico à barrilha e a previsão de armazéns com capacidade de atendimento da demanda macro identificada .
Minta de Contrato	7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:	A cláusula 7.1.2.2 determina que as atividades do arrendamento devem ser realizadas de acordo com os seguintes parâmetros: (i) capacidade estática mínima de 190.000 toneladas; e (ii) capacidade dinâmica do sistema de embarque e desembarque anual de 4,3 milhões de toneladas. Entretanto, considerando que o layout proposto para o terminal no Caderno C-Engenharia é apenas uma referência, entende-se que a capacidade estática não deveria ser um parâmetro obrigatório. O Arrendatário poderia, em seu Plano Básico de Implantação, propor uma operação mais eficiente que atenda à capacidade dinâmica mínima sem necessitar, necessariamente, de uma capacidade estática de 190.000 toneladas. Como exemplo, o contrato do terminal PAR25 exigiu apenas uma capacidade dinâmica operacional mínima 4,3 milhões de toneladas por ano, sem incluir uma exigência específica de capacidade estática operacional. Além desse, os documentos atualizados dos terminais PAR14 e PAR15 também incluem apenas a obrigação de capacidade dinâmica. Deste disso, solicita-se que a obrigatoriedade de capacidade do terminal esteja vinculada exclusivamente à capacidade dinâmica.
Minta de Contrato	7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:	A Cláusula 7.1.2.2 do Contrato de Arrendamento estabelece duas variáveis como Parâmetros do Arrendamento, a serem compulsoriamente observadas pela Arrendatária: (i) capacidade estática mínima de 190.000 toneladas; e (ii) capacidade dinâmica do sistema de embarque e desembarque anual de 4,3 milhões de toneladas. Ocorre que tal previsão não se alinha aos parâmetros mais modernamente exigidos no setor portuário, no âmbito do qual tem se optado pela exigência exclusiva da capacidade dinâmica necessária ao atendimento à demanda projetada para o terminal, garantindo-se flexibilidade para a concepção de arranjos variados em termos de capacidade estática. Trata-se, vale destacar, da diretriz emitida para o próprio leilão de SSB01, tendo a Infra S.A., responsável pela estruturação deste projeto, sugerido, no âmbito da Nota Técnica nº 11/2024, que a exigência de Parâmetro de Arrendamento deveria se limitar à previsão de capacidade dinâmica operacional mínima (toneladas/ano), no montante de 4,3 milhões, a ser disponibilizada somente no 6º ano de execução contratual. Não é outro o exemplo que se extrai dos mais recentes leilões para terminais de grande porte no setor. Menciona-se, por exemplo, o terminal PAR25, para o qual são exigidos, como Parâmetros de Arrendamento, somente (i) capacidade dinâmica operacional mínima de 4,3 milhões de toneladas/ano; e (ii) prancha geral média de 980 toneladas/hora, a partir do primeiro ano, e de, no mínimo, 2.439 toneladas/hora a partir do oitavo ano - sem jamais mencionar uma exigência específica de capacidade operacional estática. A exclusão da previsão de capacidade operacional estática deverá, inclusive, contribuir para o aumento da competitividade deste leilão, permitindo que a licitação represente - como se busca - a competição entre proponentes com diversos projetos distintos para SSB01, com a flexibilidade necessária para que se possa selecionar o projeto mais adequado à maximização da movimentação de cargas no Porto de São Sebastião. Assim, por todo o exposto, requer-se que a Cláusula 7.1.2.2. seja alterada para que passe a prever, como Parâmetro de Arrendamento, tão somente capacidade dinâmica operacional.

		À luz da ampla versatilidade já constatada para a modelagem de SSB01, que conta com leque amplo de perfis e tipos de carga movimentados, num Porto Organizado ainda sem vocação definida, mas com potencial diversificado, é forçoso concluir que a Arrendatária deverá ter a flexibilidade contratual necessária para a estruturar o terminal de forma a maximizar a movimentação de São Sebastião. Isso quer dizer que, para além dos Parâmetros do Arrendamento, de observância obrigatória, os investimentos mandatórios descritos na Cláusula 7.1.2.3 não deverão tomar partido a respeito de configurações rígidas para o terminal, para que viabilizem as estruturas que melhor permitam a captura de cargas de acordo com o projeto vislumbrado pela Arrendatária. Neste sentido, é importante, em benefício da autonomia e flexibilidade intrínsecos à atratividade de SSB01, que se elimine qualquer menção à necessidade de profundidades naturais na infraestrutura de acostagem que será construída. Isso porque incumbrá à própria Arrendatária decidir concretamente como maximizar os berços que serão dedicados aos múltiplos tipos de operação observados em São Sebastião - alguns dos quais poderão fazer uso das profundidades naturais decorrentes da privilegiada localização do Porto Organizado, outros que poderão eventualmente atingir as profundidades desejadas por meio de dragagem. Vale ressaltar que a redação atual da obrigação de construção dos berços já comporta margem de flexibilidade para a definição concreta, pela Arrendatária, do melhor arranjo de engenharia para a nova infraestrutura. Não por outro motivo, do ponto de vista do porte das obras, os novos berços deverão atender navios de no mínimo 80.000 TPB ou, conforme o caso, 120.000 TPB - sem haver qualquer limitação quanto à construção de berços em porte superior ao mínimo exigido. Ocorre que, ao determinar-se a obrigatoriedade de calado natural, o Contrato poderá restringir as alternativas à disposição da Arrendatária, por conta de eventual interferência do novo píer na manobrabilidade de outros navios destinados ao Complexo de São Sebastião, incluindo as infraestruturas da Transpetro na região. Assim, para além de garantir que ambos os berços a serem construídos terão sua utilização exclusiva pela Arrendatária, a exigência de profundidade deverá ser flexibilizada, de modo que sua obtenção possa ser alcançada também por meio de dragagem, caso necessário - possibilitando a construção de uma infraestrutura no porte e dimensão do que será exigida das operações futuras do Terminal. Além disso, a redação do item (iii) da Cláusula 7.1.2.3 deverá ser adaptada para garantir o atendimento à capacidade dinâmica descrita pela Infra S.A. na Nota Técnica que subsidiou a modelagem - por oposição à capacidade estática ora descrita.
Minta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	
Minta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	Os estudos que acompanham essa iniciativa mencionam a construção de novos armazéns. Todavia, o contrato não reza tal obrigatoriedade, o que está na contramão das bases que ensejaram a presente iniciativa, especialmente, da necessidade de ampliação de atendimento das cargas atualmente servidas pelo cais público de São Sebastião.
Minta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	(Parte 1/3 da Contribuição) Atualmente os operadores portuários atuantes no Porto Organizado (todos titulares de contratos precários e/ou temporários de exploração de área) usufruem da mesma infraestrutura pública fornecida pela Autoridade Portuária sem contribuir com qualquer investimento complementar para a respectiva modernização ou otimização. De modo mais específico, considerando que os contratos atualmente existentes não estipulam qualquer investimento complementar por esses operadores, existe um cenário de estagnação do Porto Organizado sem qualquer estímulo para expansão ou melhoria, em contramão ao estipulado no artigo 3º, inciso I da Lei Federal nº 12.815/2013. Como método de solucionar esse cenário de estagnação e precariedade, a proposta da ANTAQ visa a atribuir ao futuro arrendatário do SBB01 a obrigação de realizar os investimentos de fruição comum aos operadores descritos na cláusula 7.1.2.3, quais são: (i) novo píer de atração com dois novos berços (um privado e um público), (ii) sistema de recepção/expedição rodoviária e (iii) via de acesso pública interligando todos os pátios do Porto Organizado com o novo píer. Ocorre que os investimentos em questão irão beneficiar diretamente a concorrência do Porto Organizado de São Sebastião e fomentarão o cenário de concorrência destrutiva interna - que já foi retratado na contribuição anterior - vez que o SBB01 irá beneficiar sua concorrência direta sem qualquer contrapartida. Explica-se. Com a proposta do SBB01, os atuais operadores são estimulados a manter a prática atualmente exercida no Porto Organizando com a certeza de que as carências de infraestrutura serão supridas pelo investimento de capital privado de terceiros, sendo mantido o cenário de estagnação e competição destrutiva interna. Não apenas ocorrerá a implantação de novo Píer de atração pelo SBB01, possibilitando a exploração do Novo Berço Público pelos atuais operadores do Porto Organizado, como também ocorrerá a desocupação do berço público existente com redução da demurrage, possibilitando maior processamento de carga nos berços públicos. O resultado para os atuais operadores portuários será o aumento da movimentação de carga com operação em dois berços públicos e sem a necessidade de contribuir financeiramente com investimento da infraestrutura comum portuária. Como consequência, esses próprios operadores poderão reduzir suas tarifas como estratégia competitiva frente à inexistência de investimentos a serem amortizados, resultando no aumento da fatia de mercado como efeito do desestímulo à inovação ou busca da eficiência. No entanto, o cenário para o SBB01 será completamente distinto: o arrendatário atuará em desvantagem competitiva frente aos seus concorrentes, devendo ampliar os investimentos (além dos investimentos mínimos do projeto) para buscar níveis competitivos compatíveis com os demais concorrentes enquanto, ao mesmo tempo, deverá amortizar seu investimento original. Nitidamente o SBB01 não será capaz de competir em pé de igualdade, sendo que todo seu investimento será focado para fomentar a operação de terceiros titulares de contratos precários, em ofensa direta ao artigo 3º, inciso I da Lei Federal nº 12.815/2013 e aos posicionamentos do TCU.
Minta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	(Parte 2/3 da Contribuição) Veja-se, conforme Acórdão nº 2200/2015 do Tribunal de Contas da União e de relatoria da Ministra Ana Arraes, o foco da legislação portuária nacional é assegurar um modelo de exploração portuária que priorize os investimentos em infraestrutura e que tenha foco na eficiência das operações, bem como estímulo a melhoria da performance: No cerne do novo arcabouço jurídico do setor portuário, capitaneado pela Lei 12.815/2013, está o estabelecimento de um modelo de exploração portuária que priorize os investimentos em infraestrutura e que tenha foco na eficiência das operações. A partir da positivação de critérios que privilegiam o desempenho das arrendatárias de áreas portuárias, com a elevação dos níveis de trabalho e a melhoria da performance, em prol da alavancagem da economia nacional, sem a perda da qualidade dos serviços prestados aos usuários, vislumbrou-se a redução do chamado Custo Brasil. (TCU - Plenário - Acórdão 2200/2015. Min. Rel. Ana Arraes. Processo 024.882/2014-3) Evidentemente a proposta da ANTAQ para o SBB01 é contrária ao posicionamento da Corte de Contas, uma vez que tem como premissa impor à futura arrendatária a obrigação de prover, de forma integral e sólaria, toda a expansão, modernização e infraestrutura comum do Porto Organizado em favor de sua concorrência. Gera-se uma clara ofensa ao princípio da competitividade e isonomia entre os licitantes e players setoriais. Cenário muito similar já foi analisado e questionado pelo TCU no âmbito do Acórdão nº 833/2015 também de relatoria da Ministra Ana Arraes, onde a corte expressamente contesta cláusulas que obrigam a realização de obras com propósito de beneficiar sua concorrência e desestimular o tratamento igualitário entre os players: 228. É importante salientar que a licitação é um procedimento administrativo pelo qual a Administração busca selecionar a proposta que lhe for mais vantajosa, obedecidos certos princípios, dentre eles o da isonomia. Esse princípio visa, sobretudo, garantir que o gestor de tratamento igualitário aos potenciais licitantes, vedando o estabelecimento de cláusulas arbitrárias ou desarranjoadas que restrinjam à competitividade do certame, como seria o caso da realização de obras desnecessárias de melhorias do cais com o único propósito de beneficiar a Ecoponto, o que, ante os elementos carreados aos autos, não se pode concluir (TCU - Plenário. Acórdão 833/2015. Min. Rel. Ana Arraes. Data da sessão 15/04/2015). Ainda, conforme apontado pela Relatora no julgado em questão, é certamente possível que determinadas obras na área portuária apresentem desequilíbrio competitivo indevido no Leilão e, consequentemente, configurem vícios ao processo licitatório: 8. Observados os limites de sua competência, saliente que o julgamento então proferido considerou que apenas as obras previstas para o cais do Saboó, na forma e cronograma estabelecidos, poderiam trazer assimetria competitiva em favor de alguns dos atuais operadores portuários, em decorrência da indisponibilidade temporária dos píeres de atração. O assunto foi discutido conforme abaixo transcrevo: "98. As manifestações apresentadas pela SEP/PR, contudo, não afastaram o risco do desequilíbrio competitivo indevido no leilão de STS10. De fato, existem riscos relevantes a serem suportados pelos demais interessados na licitação e que não serão compartilhados pela Ecoponto e pela Rodrimar. (...) (TCU - Plenário. Acórdão 833/2015. Min. Rel. Ana Arraes. Data da sessão 15/04/2015). Resta nítido que a proposta da ANTAQ para o SBB01 impõe uma quebra de isonomia e desarmonia concorrencial no Porto Organizado, de modo que o operador portuário entrante deverá suportar toda a carga de investimento necessário e ainda, de alguma forma, concorrer com os preços praticados pela concorrência.

		(Parte 3/3 da Contribuição) O resultado certo é que o SBB01 atuará em desvantagem competitiva frente aos seus concorrentes no cenário intraporto, vez que os atuais operadores ampliarão a carga movimentada com o novo berço público e o Berço 101 desocupado e reduzirão suas tarifas frente a ausência de investimentos a serem amortizados. O SBB01, por sua vez, deverá buscar ganho de eficiência por meio de investimentos complementares apenas para conseguir competir com seus concorrentes. A própria doutrina manifesta que a concorrência no setor deve existir, todavia deve ser equacionada quando gerar prejuízos à atividade considerada como de interesse público (arrendamento de infraestrutura pública). Confira-se, nesse sentido, as lições de Vitor Rhein Schirato: Nesse diapasão, perfeitamente cabível a concorrência de agentes atuantes em um setor no qual há um serviço público, desde que seja essa concorrência compatível com as finalidades da atividade e a possibilidade de realização de tais finalidades em um cenário concorrencial. Dizendo com outras palavras, nada relacionado à instituição de um serviço público afasta em limine a concorrência e a pluralidade de agentes. A livre-iniciativa e a concorrência somente podem ser afastadas ou restritas na hipótese de poderem trazer prejuízos ao desenvolvimento da atividade considerada serviço público, o que pode levar a legítimas restrições de ingresso de agentes em um determinado mercado, sempre sob o crivo da proporcionalidade. (SCHIRATO, Vitor Rhein. As infraestruturas privadas no novo marco setorial de portos. In: MOREIRA, E. B. Portos e Seus Regimes Jurídicos: a Lei 12.815/13 e seus desafios. Belo Horizonte: Fórum, 2014. pp. 328/329.) No mais, mesmo que algum licitante apresente interesse no risco do projeto, é certo que a proposta da ANTAQ em nada resolverá a concorrência destrutiva existente no Porto Organizado e o cenário de estagnação operacional e falta de eficiência do Porto Organizado. Pelo contrário, a ineficiência e ausência de condições operacionais dos atuais operadores portuários está sendo prestigiada pela ANTAQ, que acaba por transferir ao privado a obrigação de modernizar a operação portuária, em clara conduta contrária à diretrizes de busca pela modernização e otimização dos portos nacionais, em contramão ao entendimento pacificado pelo TCU no tocante a eficiência de arrendamentos portuários: De qualquer forma, a inoperância do negócio reveste-se em prejuízo para o arrendatário, para a autoridade portuária e para o interesse público, haja vista que a área ou instalação arrendada fica subutilizada. (TCU-Plenário Acórdão n.º 2896/2009. TC nº 021.253/2008-2. Rel. Ministro Walton Alencar Rodrigues. D.s. 02/12/2009) Portanto, resta claro que a proposta do arrendamento não apenas fere as diretrizes da legislação portuária como não atende ao próprio interesse do Porto Organizado por não fomentar a modernização e expansão da infraestrutura existente, sobretudo de forma proporcional aos benefícios que serão fruídos pelos operadores.
Minta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	
Minta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	Conforme cláusula 7.1.2.3 i do Contrato de Arrendamento, a futura arrendatária será responsável pela realização de ponte de acesso e píer de atracação para implantação de dois novos berços, entre eles o berço exclusivo da área offshore previsto para a última fase do contrato. No entanto, as informações do EVTEA sobre a ponte e píer de atracação divergem das informações do Plano de Zoneamento do Porto de São Sebastião. Isso pois, em linha ao item 2.9 a do PDZ, o investimento previsto consiste em cais com profundidade mínima de 16m acessado por ponte de, aproximadamente, 500m de comprimento e largura para permitir duplo sentido: A construção de 500 m cais com profundidade mínima de 16 m, seria a maior prioridade do Porto. O cais seria acessado por uma ponte, de aproximadamente 500m de comprimento e largura suficiente para permitir duplo sentido. Teríamos um L , sendo possível o aproveitamento da face interna com mais 400 m para atracação, conforme figura 12. Neste horizonte, se for necessária mais área para armazenamento de cargas, pode ser utilizado o atual Pátio 4 na sua totalidade. O EVTEA, por sua vez, indica profundidade mínima inferior de apenas 15m DHN, bem como não indica o comprimento estimado ou a previsão de duplo sentido de tráfego: Construção de ponte de acesso e píer de atracação contendo dois novos berços. Berço público dimensionado para atender navios de no mínimo 80.000 TPB, com profundidade natural mínima de - 15m DHN; Berço de uso exclusivo SSB-01 dimensionado para atender navios de no mínimo 120.000 TPB, com profundidade natural mínima superior a -15m DHN; No mais, também existe divergência com relação ao número de berços complementares decorrentes da implantação do novo píer de atracação. O Contrato de Arrendamento estipula que serão dois novos berços, sendo o menor um berço público com capacidade de no mínimo 80.000 TPB e o maior um berço de uso exclusivo da arrendatária com, no mínimo, 120.000 TPB. Ocorre que as informações do PDZ indicam que a implantação do novo píer deveria resultar em até 3 novos berços para realização das atividades portuárias. Dessa forma, seria possível dispor de até 3 berços e mais 100.000 m ² para a realização das operações portuárias. As instalações atuais permaneceriam com a destinação atual e as novas instalações se destinariam para carga geral, unitizadas ou não. Como as projeções indicam a possibilidade de cargas off shore, se tal necessidade ocorrer uma parte do Pátio 2 poderá ser destinada para tal finalidade. Dessa forma, resta evidente que os estudos técnicos que pretendem subsidiar o futuro processo licitatório não estão compatíveis com o plano de expansão do Porto Organizado, bem como estão incompletos por não estipular informações mínimas dos investimentos públicos previstos no Porto Organizado.
Minta de Contrato	9.2 Condições de Pagamento	A Cláusula 9.2, item ii, prevê a cobrança de R\$ 2,06 por tonelada para qualquer carga movimentada, como parte do valor de arrendamento variável. No entanto, esse modelo de cobrança inviabiliza a operação de transbordo de cargas, como granéis líquidos e contentêineres, devido ao valor e a incidência duplicada de cobrança sobre a mesma carga. Para atrair e incentivar a movimentação de determinados tipos de carga, bem como promover o desenvolvimento de infraestrutura, é comum que os portos ofereçam incentivos específicos. Tem-se como referência: ª O Porto de Itaqui, que aplica uma tarifa única para operações de descarga e embarque em baldeação por embarcação auxiliar, conforme a Tabela I; ª O Porto de Itajaí (2018) que oferecia descontos de até 60% da Tabela I para transbordo de contentêineres e isenção na Tabela V para operações de transbordo, desde que o embarque ocorra até o 15º dia; e ª O Porto de Suape, que concede um desconto de até 36% para operações de transbordo na Tabela I, aplica uma tarifa única para carga e descarga de petróleo e derivados na mesma atração, e utiliza as tarifas da Tabela III para baldeação entre embarcações sem alfandegamento, abrangendo ambos os movimentos. Em um porto público, esses incentivos geralmente aparecem como descontos tarifários, facilitando a escolha do porto pelos operadores. Já no arrendamento de um terminal, o incentivo pode ocorrer por meio do tratamento diferenciado da parcela variável do contrato, criando condições comerciais para o desenvolvimento do mercado e promovendo a movimentação dessas cargas. Diante disso, como forma de viabilizar a operação de transbordo, independentemente do tipo de carga, sugere-se que seja adiciona uma cláusula indicando que para o transbordo a tarifa de arrendamento variável seria 30% do valor calculado, isto é, da ordem de R\$0,60/t por operação de transbordo, sem duplicidade de incidência. Tal medida poderia trazer benefícios claros também ao Poder Concedente. No caso de uma operação de transbordo que consolide de 1 a 3 milhões de TEUs por ano, o Poder Concedente teria uma receita adicional entre 80 e 370 milhões de reais apenas com tarifa de transbordo. No caso de uma operação de transbordo de granéis líquidos, onde o volume pode chegar a 30 milhões de toneladas em um ano, a arrecadação seria entre 20 e 40 milhões de reais por ano, além das receitas geradas com cargas que são armazenadas no porto, bem como o valor do arrendamento fixo a ser pago. Portanto, solicita-se a inclusão de uma cláusula de arrendamento variável específica para operações de transbordo, com um valor entre R\$0,50 e R\$0,60 por tonelada transbordada. Essa medida incentivaria uma operação alinhada ao planejamento estratégico do porto, conforme disposto no Plano Mestre, além de promover maior receita a Autoridade Portuária e viabilizar o desenvolvimento da infraestrutura local.
Minuta de Edital	2.1. A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura públicas localizadas no Porto de São Sebastião, no Estado de São Paulo, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e na Minu	Enalteceremos a decisão de não realizar a concessão de todo o Porto de São Sebastião integralmente à iniciativa privada. Considerando as peculiaridades locais, o arrendamento parcial, contemplando apenas parte das instalações e mantendo outros ativos como acessíveis aos Operadores Portuários de cais público, é uma iniciativa que preserva a livre concorrência e proporciona o melhor aproveitamento das instalações.

Minuta de Edital	2.1.1. A área total do Arrendamento em São Sebastião - SP, cujo código de identificação é SSB01, localizada no Porto de São Sebastião, possui 261.941 m ² (duzentos e sessenta e um mil, novecentos e quarenta e um metros quadrados), sendo constituída pelos t	Entende-se que o pátio 3 ^a , que está englobado na área do arrendamento deve ser excluído do certame, devendo continuar a funcionar como porto público, de modo que a infraestrutura existente permaneça sob gestão da Administração do Porto. Listamos a seguir as justificativas para tal: - há investimento público já realizado nos armazéns, gerando receita para a AP; - isso permitirá o cumprimento dos contratos já pactuados, com operações regulares de cargas consolidadas; - aumentar a concorrência e geração de receitas, entre o porto público (através de seus usuários) e o arrendatário; - aumentar o espaço para escoamento e armazenagem de cargas consolidadas e importantes para a economia local e do estado; - fomentar novos negócios, permitindo que o futuro arrendatário possa agregar novas cargas; - permitir, com a receita gerada pela armazenagem de cargas, a própria auto manutenção dos portos públicos em São Sebastião; - os armazéns estabelecidos no pátio 3A, assim como a totalidade da área em questão, são hoje responsáveis por grande parte das receitas que vem mantendo o porto de São Sebastião gerando riquezas, sendo auto suficiente e abastecendo as indústrias vidreira e cervejeira de todo o vale e região; Sobre a carga conteinerizada, na pag. 22 - Estudo de Mercado, a Infra S/A só trata de açúcar em contêiner, frisando, inclusive, que o estudo não apontou mercado para essa matriz de carga. No caso, a previsão de carga conteinerizada seria só para o açúcar mencionado no estudo? Ou seria para todo tipo de carga conteinerizada?
Minuta de Edital	2.1.1. A área total do Arrendamento em São Sebastião - SP, cujo código de identificação é SSB01, localizada no Porto de São Sebastião, possui 261.941 m ² (duzentos e sessenta e um mil, novecentos e quarenta e um metros quadrados), sendo constituída pelos t	PROPORTO BRASIL OPERAÇÕES PORTUÁRIAS LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o n. 21.889.960/0001-05, com sede social a Rua Prefeito Mansuetto Pierotti, n. 468, Centro, São Sebastião/SP, vem, por meio de seu representante legal, apresentar suas contribuições, as quais requer sejam apreciadas e consideradas por este órgão, para elaboração da minuta final do edital de arrendamento de área e infraestrutura pública, localizada dentro do porto organizado de São Sebastião, denominada ssb01. Vale inicialmente informar que a requerente trata de operadora portuária de grande atuação no Porto de São Sebastião, há mais de uma década, atualmente com movimentação anual média de 500.000 toneladas, empregando mais de 200 colaboradores diretos, com importante papel social na região. Para tanto, no intuito de atender a um novo contrato, foi autorizada pela ANTAQ a celebração do contrato de uso temporário entre a Proporto Brasil e a Companhia Docas de São Sebastião. O objeto desse contrato é a utilização, pelo prazo de 48 (quarenta e oito) meses, da área denominada "área F" (21.600m ²), para movimentação e armazenagem de açúcar a granel, no porto organizado de São Sebastião/SP, nos termos do ACÓRDÃO N° 632-2024-ANTAQ, Processo nº 50300.008246/2024-07, conforme publicação do Diário Oficial da União, em 24/10/2024. Destaca-se que referida área encontra-se dentro do objeto do contrato de arrendamento do Porto de São Sebastião. Assim, após breve contextualização inicial, vem a empresa Proporto Brasil apresentar suas contribuições e ponderações abaixo. Senão, vejamos. Proposta de Alteração 1 - Exclusão da Área com Contrato de Uso Temporário. Trata do objeto de arrendamento a área total de 261.941 m ² (duzentos e sessenta e um mil, novecentos e quarenta e um metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, granéis sólidos minerais, cama geral e conteinerizada, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos. (grifo nosso). Assim, entende-se que referido objeto trata de áreas greenfield , ou seja, terrenos que não possuem qualquer construção ou infraestrutura pré-existente. Contudo, a área destinada ao uso temporário pela empresa Proporto Brasil já possui infraestrutura inicial de piso e já em fase de construção de armazéns e instalação de equipamentos de mecanização, com robustos investimentos já realizados. Importante salientar que a referida estrutura visa atender ao contrato já firmado de movimentação de 12.000.000 de toneladas de açúcar , com vigência de 12 anos, a contar de abril de 2024, o que demonstra claramente a intenção da Proporto Brasil em, após o término do uso temporário, requerer o arrendamento da mesma área. Ademais, considerando que a referida área possui ínfimo percentual diante do objeto do arrendamento (SSB01), resta evidente que a citada área não afeta o principal objeto deste arrendamento. Diante de todo exposto, requer seja excluída do objeto de arrendamento, vez que inclusivo incompatível com o objeto descrito no edital e contrato correspondente (cláusula 2.1.1), como comprova-se pela foto enviada por email. Proposta de Alteração 2 - Condicionante para Inclusão da Área com Contrato de Uso Temporário. Caso a exclusão da área atualmente vinculada a contrato de uso temporário não seja aceita, sugere-se a adoção da seguinte medida de transição: a) Proposta de Regra de Transição à C Incluir a área destinada ao uso temporário pela empresa Proporto Brasil somente na terceira (última) etapa de transição, com uso do prazo limite de 5 anos, a partir da assunção da área, garantindo uma transição ordenada e previsível. à C Condicão Contractual: Inserir cláusula específica no contrato de arrendamento, determinando que a inclusão da área será condicionada ao término do período de transição. b) Justificativa para Transição Gradual à C Tempo para Adaptação e Planejamento: Garantir que tanto o atual ocupante quanto o futuro arrendatário tenham tempo suficiente para se organizar diante da transferência de posse. à C Segurança Jurídica e Operacional: Evitar conflitos ou interrupções nas atividades atualmente em curso na área, preservando a continuidade operacional e os interesses dos envolvidos. c) Benefícios da Medida à C Continuidade das Operações Atuais: Preserva os direitos e as atividades do contrato temporário vigente, assegurando o cumprimento dos compromissos assumidos. à C Planejamento para o Arrendatário: Permite ao arrendatário organizar melhor seus investimentos e ações futuras, minimizando impactos operacionais financeiros.
Minta de Contrato	iii. Implantação de capacidade estática mínima de 190.000 toneladas e adequada infraestrutura de pátio com pavimentação e drenagem;	A Cláusula 7.1.2.3, item iii, assim como a Cláusula 7.1.2.2, exige a implantação de uma capacidade estática mínima de 190.000 toneladas. Considerando que o layout apresentado é conceitual e que já há uma exigência de capacidade dinâmica mínima anual de 4,3 milhões de toneladas, recomenda-se a exclusão dessa obrigatoriedade de capacidade estática, exigindo apenas a dinâmica, como é feito em editais mais recentes (PAR14, PAR15, PAR25 entre outros). Esse ajuste permite que a arrendatária adote o layout mais adequado para garantir a eficiência e o cumprimento dos requisitos de capacidade dinâmica.
Minta de Contrato	11.3 A Arrendatária não poderá eximir-se do cumprimento, total ou parcial, de suas obrigações decorrentes deste Contrato, ou justificar qualquer atraso em relação aos prazos constantes deste Contrato, em razão da contratação de terceiros para sua realização	Se houver atraso na entrega desses berços, como ficaria a MMC, já que o único berço existente atualmente não comporta o incremento de movimentação de carga? Em caso da não conclusão da construção dos berços no local arrendado, dentro do prazo previsto de 5 anos, entende-se que o arrendatário não teria como cumprir a movimentação mínima imposta no edital a partir do 6º ano. Nesse caso, se a Administração do Porto cobrar que o arrendatário movimente o que está previsto, haverá prejuízo para a utilização do Berço Público pelos Operadores Portuários. Entende-se que deve haver uma previsão expressa sobre essa possibilidade e as consequências.
Minta de Contrato	13.2.6 Caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições normais de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros.	A Cláusula 13.2.6 do Contrato aloca ao Poder Concedente o risco relacionado a caso fortuito ou força maior que não possa ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições normais de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros. Não obstante, restou cabalmente evidenciado, especialmente com as enchentes do Rio Grande do Sul, no primeiro semestre de 2024, a existência de riscos de eventos de força maior não inteiramente cobertos pelas apólices de seguro disponíveis no mercado. Com a materialização desses eventos de força maior ou caso fortuito, empresas contratadas pela Administração Pública foram excessivamente oneradas, apesar de possuírem apólices que cobriam os riscos (mas, evidentemente, não todos os seus efeitos financeiros). Logo, é evidente que os referidos riscos possuem o potencial de desencadear litígios, onerar financeiramente ambas as partes e comprometer a execução contratual, de maneira a merecer especial atenção. Diante disso, propõe-se a redação abaixo, que visa a estabelecer um compartilhamento de risco mais adequado à realidade do mercado securitário e da incerteza intrínseca ao risco de caso fortuito e força maior: 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) 13.2.6 Efeitos financeiros decorrentes de caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições normais de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros, ou efeitos financeiros correspondentes à parcela que supere a média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticados no mercado, independentemente, neste último caso, de a Arrendatária as ter contratado.

Minta 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 significa	A Cláusula 13.2.8 da minuta do Contrato de Arrendamento atribui ao Poder Concedente a responsabilidade pelos [c]ustos 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 assunção do risco pelo Poder Concedente à comprovação de prejuízo significativo - especialmente levando-se em conta que parcela significativa do Terminal de SSB01 será disponibilizada à Arrendatária de forma faseada, anos após a Data de Assunção, ante a existência de contrato de uso temporário atualmente vigente em área contemplada por SSB01 (RC Technica), além de, pelo menos, dois outros instrumentos cujo requerimento de celebração já foi apresentado à ANTAQ pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS). Desta forma, sabe-se os titulares das áreas a serem futuramente disponibilizadas à Arrendatária poderão adotar toda a sorte de remédios jurídicos para assegurar sua manutenção nas respectivas áreas. Ainda que a busca por tais remédios não seja definitivamente bem sucedida, tal contencioso pode implicar eventuais atrasos na assunção plena pela Arrendatária da área arrendada em SSB01 - ou mesmo em restrições à sua efetiva capacidade de nelas realizar os investimentos necessários à implantação do terminal. Desta forma, a Cláusula 13.2.8 do Contrato deverá ser ajustada com vistas a neutralizar os eventuais efeitos decorrentes do evento - em tudo alheio à sua vontade ou controle - de terceiros, titulares de relações jurídicas pretéritas com a CDSS, obstarem o adequado e tempestivo aproveitamento do Terminal. Dessa forma, visando a garantir maior segurança jurídica ao Contrato de Arrendamento, sugere-se a seguinte alteração na Cláusula mencionada: 13.2.8 Atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, nos termos do cronograma previsto neste Contrato; fazendo a Arrendatária jus ao respectivo equilíbrio econômico-financeiro e ficando a Arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações.
Minta de Contrato	24.4.1 O Poder Concedente poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária na hipótese de inexecução total ou parcial do Contrato, observado o disposto nas normas regulamentares e legais pertinentes, e especialmente quando a Arrendatária:	No intuito de coibir práticas exclusionárias e/ou concorrencialmente abusivas, entende-se que o reconhecimento dessas condutas pode ensejar a declaração de rescisão, nos termos da cláusula 24.4.1 do Contrato.
Minta de Contrato	24.4.6 Rescindido o Contrato e paga a respectiva indenização, não resultará para o Poder Concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da Arrendatária.	Devem ser, nessa hipótese, resguardados os direitos dos usuários que movimentam cargas, à luz dos preceitos da continuidade e adequação dos serviços e do pleno e não discriminatório atendimento.
Minta de Contrato	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	Nos termos da Cláusula 9.2.1 constante da minuta de Contrato de Arrendamento, a Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto, a título de Arrendamento Variável, o valor de R\$ 2,06 (dois reais e seis centavos) por tonelada de qualquer carga movimentada. Ocorre que - em que pese o valor de Arrendamento Variável consistir em um output da modelagem, com vistas a neutralizar o seu VPL - a estipulação de tal valor em patamar tão elevado, sobretudo em um porto organizado onde não há uma vocação definida, certamente haverá de influenciar o porte e a competitividade do terminal de SSB01, inibindo a materialização de certas operações na região. A título exemplificativo, destaca-se que, no Plano Mestre do Porto Organizado de São Sebastião, prevê-se a movimentação de contêineres e veículos. Ocorre que, para a dinâmica específica de tais mercados, a parcela variável do arrendamento ora estipulada poderá se mostrar proibitiva. Outra questão de capital importância diz respeito às operações de transbordo que possam vir a ocorrer no terminal de SSB01, na busca por consolidação de São Sebastião como um hub portuário de relevância regional. Isso porque o transbordo implica a transferência da mercadoria de um veículo transportador para outro do mesmo tipo, para a continuação da viagem, entre o porto de origem e o de destino designado no conhecimento de transporte. Por exemplo, a troca de um navio por outro. Ocorre que, como se sabe, as operações de transbordo geram receitas unitárias inferiores àquelas que seriam auferidas por uma operação ordinária - como reconhecido pelo Acórdão TCU nº 1792/2019. Desta forma, a cobrança indiscriminada do Arrendamento Variável, sobretudo em patamar tão oneroso, terá como resultado a inviabilização das operações de transbordo em SSB01. Não por outro motivo, uma série de Autoridades Portuárias já praticam tabelas tarifárias com incentivos à realização de operações de transbordo, incluindo: (i) Porto do Itaqui, no âmbito do qual se aplica uma tarifa única para operações de descarga e embarque em baldeação por embarcação auxiliar, conforme a Tabela I; (ii) Porto de Itajaí, conforme sua tabela tarifária de 2018, no âmbito da qual se oferece isenção na Tabela V (armazenagem) para operações de transbordo, desde que o embarque ocorra até o 15º dia subsequente; e (iii) Porto de Suape, onde é concedido um desconto de até 36% para operações de transbordo na Tabela I, bem como se aplica uma tarifa única para carga e descarga de petróleo e derivados na mesma atração, com previsão de aplicação das Tabela III para baldeação entre embarcações sem alfandegamento, abrangendo ambos os movimentos. Neste sentido, para que se garanta viabilidade ao objetivo de fomentar novas cargas e tipos de operação em SSB01, sugere-se a adoção de Arrendamento Variável descontado para operações de transbordo, evitando o pagamento em duplicidade de cargas que prejudicará a competitividade do terminal. Isso porque estima-se que a atração de novas cargas, ao aumentar a movimentação portuária, possa gerar uma receita adicional de arrendamento variável de aproximadamente R\$ 130 milhões para a autoridade portuária ao longo do arrendamento. Tal desconto deveria se manifestar por meio da redução em 65% do valor cobrado para o Arrendamento Variável no âmbito de operações de transbordo, permitindo que o custo fique em torno de 0,6 R\$/t, sem duplicidade, ou entre R\$ 10-15 por operação de transbordo. Esse valor, alinhado ao benchmarking de operações similares em outros terminais, tem o potencial de incentivar a realização de transbordos e atrair novas oportunidades, fortalecendo a competitividade do porto. Além disso, a presença de novos players com visões distintas para terminal eleva o potencial de sucesso do leilão, fortalecendo a atratividade do projeto.
Minta de Contrato	10.1 Serão livres os preços das atividades relacionadas às operações de movimentação e armazenagem de cargas no Arrendamento, podendo a ANTAQ estabelecer seus valores de cobrança pela Arrendatária junto aos usuários, de modo a coibir eventual abuso de pod	Reforça-se, mais uma vez, a preocupação acerca da possibilidade de identificação célere e precisa e eventual prática de abuso de poder econômico nas atividades de precificação de serviços pelo Arrendatário. Idealmente, a estipulação de um preço/tarifa-teto seria desejável. Na sua ausência, faz-se necessário um amplo e devido acompanhamento pelos usuários se, de fato, os preços praticados remuneram as atividades necessárias e suficientes realizadas e se há isonomia na sua aplicação.

Minta 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 seu controle ou ingerência. 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 impediram 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, em muitos casos, elas se mantêm em situação de impotência 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.
Minta 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 24.4.2 deveria conter a seguinte redação: 24.4.2 A Arrendatária poderá requerer a extinção do Contrato em razão de caso fortuito ou força maior superveniente à data de sua assinatura, regularmente comprovados, cujos efeitos impeçam sua regular execução pela Concessionária. 24.4.2.1. Na hipótese descrita na subcláusula 24.5.2, a Arrendatária não deverá querer 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 ou força maior.
Minta de Contrato	11.4 Os contratos celebrados entre a Arrendatária e terceiros reger-se-ão pelas normas de direito privado, não estabelecendo relação de qualquer natureza entre os terceiros e o Poder Concedente ou a ANTAQ, ressalvadas as atividades regulatória e fiscaliza	Por se tratar de um serviço regulado, delegado pelo Poder Público temporariamente a um particular, entende-se que o respectivo contrato deva observar regras e contornos do regime jurídico administrativo e não se encaixa, pois, em uma dinâmica puramente privada. Nota-se, nesse sentido, que a definição de serviço público cunhada pela doutrina se aproxima do conceito do objeto ora licitado, a saber: serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniências do Estado (MEIRELLES apud MORAES et al, 1996, p. 71) . (...) para qualificação de um serviço como público, a par do interesse geral a que se destina a satisfazer, é indispensável a existência de um vínculo orgânico entre ele e o Estado. Este é o titular do serviço, muito embora sua gestão possa ser transferida a particulares (SILVA, 2002, p. 45). Tal minúcia textual tem relevantes impactos na condução das operações pelo Arrendatário, que deve observar, na condução de suas atividades, o respeito a determinadas balizas - muito bem contidas na Resolução ANTAQ nº 75/2022 e em outras normas constitucionais e legais - que não necessariamente são observadas em um ambiente meramente privado.
Minta de Contrato	21.5 É vedado à Arrendatária:	Sugerimos incluir o item "c" abaixo: c) armazenar nas áreas públicas, cargas com matriz estabelecida no arrendamento ou pactuar com a Administração do Porto qualquer outro tipo de contrato precário de exploração de área no Porto de São Sebastião em que objetive realizar a movimentação de cargas já consolidadas.
Minta de Contrato	21.5 É vedado à Arrendatária:	O arrendatário pode utilizar as instalações públicas para armazenar carga do arrendamento. Porém, pactuar com a Administração do Porto qualquer tipo de uso temporário ou outro contrato precário é um ponto de extrema preocupação, dado que poderá se reverter em um monopólio da área portuária em desfavor aos demais usuários.
Minta de Contrato	22.4 A assunção do controle da Arrendatária nos termos desta Cláusula não alterará as obrigações da Arrendatária e dos Financiadores controladores e Garantidores perante o Poder Concedente.	Não devem, tampouco, ser alteradas as condições comerciais e contratuais aplicáveis ao tempo da aludida assunção, de modo que os usuários não sejam onerados nessa hipótese.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	Gostaria de sugerir que o fosse retirado da área total do arrendamento do SSB01 o pátio 3-A. Onde há 3 armazéns públicos montados pela DOCAS e mais outros 3 armazéns lonados montados pela iniciativa dos operadores portuários de cais público, a razão desse pedido é manter um nível mínimo de concorrência leal entre os operadores portuários e o Terminal Arrendado, dando chances de manutenção mínima da livre concorrência entre as partes, mantendo área suficiente de capacidade estática aos operadores portuários e dando chance a maior participação dos trabalhadores portuários nesse crescimento das cargas no porto de São Sebastião.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	O tópico 3. Desempenho operacional apresenta métricas adotadas nos estudos que estão subestimadas quanto a atual realidade do Porto de São Sebastião. Dentre as cargas movimentadas mais relevantes, no ano de 2023, destacam-se a barrilha e o sulfato que no estudo corresponde a 211 t/h, quando o dado da APO é 327 t/h para prancha operacional. No caso da cevada, os estudos indicam 245 t/h para prancha operacional, sendo que o número real é de 349 t/h para prancha operacional. Outra comparação a ser observada é o caso do malte que possui no estudo prancha operacional de 155 t/h, quando o dado adequado é 259 t/h para prancha operacional.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	No item 4.1.3. Manutenção , contido no tópico 4. Custos e despesas operacionais, estão incluídos os seguintes custos operacionais a serem arcados pela autoridade portuária: Manutenção do novo berço interno e ponte de acesso (135,5 MM x 0,5%); pavimentação da via de acesso à ponte (1,1 MM x 0,5%). Subentende-se que as todas as operações a serem realizadas no berço interno estarão sujeitas à cobrança de tabelas II e III pela autoridade Portuária. (Não está capturado no OPEX - financeiro, devendo ser incluído). Considerando que os berços interno e externo utilizam da mesma infraestrutura, exceto cabeços e defensas (sendo que o externo é maior e mais profundo) e que o volume de carga movimentado no berço exclusivo será maior que no berço público, é necessário rever o valor de manutenção alocado à AP x arrendatário, proporcionalmente aos volumes operados em cada berço.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	No item 4.2.3. Tarifas Portuárias do EVTEA consta que não há a cobrança de Tabela III - infraestrutura ao longo de toda a modelagem de arrendamento. No nosso entendimento, foi acordado que não haveria cobrança de tabela III para as cargas que operam o berço exclusivo. As cargas que operam no berço 101 atual e no berço público estarão sujeitas à cobrança da tabela III pela autoridade Portuária.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	Com relação à operação das cargas, esta deveria ser mais livre para que o Arrendatário não seja obrigado a operar as cargas já consolidadas no Porto, pois da maneira que está descrito, ele vai ter que operar barrilha, malte, cevada, açúcar, disputando as mesmas cargas que os operadores locais já operam, para cumprir com suas metas contratuais. O contrato deveria estabelecer uma movimentação mínima em toneladas, porém sem descrição da carga em si. Essa medida daria mais liberdade para o Arrendatário explorar novos mercados para o Porto e menos insegurança aos players locais, que terão suas cargas consolidadas obrigatoriamente ameaçadas pelo Arrendatário. Ademais, vincular a uma ou outra carga específica é uma forma de restringir a liberdade de prospecção do arrendatário e a oportunidade de outras cargas se estabelecerem nesse porto.

EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	A obrigatoriedade de implantação de correias transportadoras deveria ser retirada, deixando o Arrendatário livre para decidir sobre as melhores técnicas e equipamentos para o perfil das cargas que pretende operar. O aumento de produtividade é interessante a todos, desde o investidor até o usuário do porto. No entanto, incluir como obrigação ao Arrendatário a implantação de um sistema determinado de transporte de cargas, engessa o processo, direciona a metodologia em prejuízo das técnicas que o arrendatário entender que possuem a melhor relação custo/benefício.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	Prezados, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações, tais como: 1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários e o arrendatário, limitando a atuação dos operadores portuários que já utilizam essa infraestrutura, além de reduzir a capacidade estática disponível para movimentação e armazenagem de cargas, prejudicando o atendimento às demandas atuais e futuras do mercado. Portanto, solicita-se que o Pátio 3-A permaneça como uma área pública, garantindo condições mínimas de operação para os operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário. 2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como : Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. 3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público: Ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; Aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	Quanto aos investimentos necessários para a implantação dos sistemas exigidos pela Autoridade Aduaneira para fins de alfandegamento da área (cerca, muros, portarias, sistemas de informática, câmeras de monitoramento, entre outros), não ficou claro se serão realizados pelo Poder Público (CDSS) e transferidos ao Arrendatário no escopo do contrato ou serão privados após a assinatura do contrato.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	A Lei Municipal de São Sebastião nº 2336/2015 determina que as empresas prestadoras de serviços com mais de 15 empregados reservem 70% de suas vagas para trabalhadores domiciliados neste município há mais de 1 ano, exceção para cargos de chefia e que exijam qualificação técnica. Trata-se de lei que busca valorizar a mão de obra local e reduzir a tendência migratória para a região do litoral paulista, com reflexo nas questões de moradia, custo de vida, saúde, saneamento, mobilidade urbana, segurança pública, entre outros. Seria importante que o processo sob consulta pública ao menos informasse sobre a existência dessa lei aos interessados e que ficasse previsto no contrato tal obrigação.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	Necessário regra de transição bem definida para os primeiros 5 anos de contrato, antes da conclusão das obras obrigatórias, uma vez que atualmente o berço já possui mais de 90% de ocupação (com tempos de espera de navios que já superam 20 dias em média) e o uso da infraestrutura pública pelo arrendatário irá concorrer para um maior congestionamento e consequente afastamento de usuários deste porto, causando perdas de cargas tradicionais e consolidadas no porto.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	Entendo ser um erro vincular tipos de cargas específicas ao Arrendatário, para efeitos de movimentação mínima, pois fica limita a liberdade do empreendedor, que poderia utilizar a estrutura para movimentar qualquer outro tipo de carga e se verá obrigado a movimentar açúcar, barreira, entre outras. Será também prejudicial aos operadores locais, pois o arrendatário terá vantagem competitiva para ofertar melhores condições ao mercado, o que não traria aumento de movimentação mas apenas a transferência de uma carga que já é movimentada no porto para a área arrendada, em prejuízo da concorrência e da comunidade local que atualmente trabalha para os operadores já estabelecidos
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	I. Introdução 1. Introdução Manifesto nesta consulta pública com o objetivo de contribuir tecnicamente para viabilizar a operação de navios Triple-E em portos brasileiros. A utilização desses navios pode reduzir custos logísticos, aumentar a competitividade do Brasil no comércio exterior e impulsionar o desenvolvimento portuário sustentável. _____ 2. Aspectos Técnicos para Operação de Navios Triple-E 2.1. Infraestrutura Portuária Necessária Para operar navios Triple-E, são exigidos os seguintes requisitos técnicos nos terminais: â€¢ Profundidade do Canal e Bergos: Necessidade de dragagem para atingir ao menos 16 a 18 metros de profundidade em canais de acesso e áreas de atracação. â€¢ Comprimento dos Berços: Capacidade para acomodar navios com comprimento superior a 400 metros e largura de até 59 metros. â€¢ Equipamentos: o Guindastes STS (Ship-to-Shore) de última geração, com alcance suficiente para lidar com navios de até 23 fileiras de contêineres. o Terminal Operating Systems (TOS) integrados para garantir eficiência na operação e rastreamento de cargas. â€¢ Retórea Operacional: Ampliação de pátios de contêineres e capacidade para operações intermodais, com acesso ferroviário e rodoviário eficiente. 2.2. Impacto Ambiental e Sustentabilidade â€¢ Eficiência Energética: Navios Triple-E emitem até 20-30% menos CO2 por contêiner em comparação com embarcações menores. â€¢ Soluções Sustentáveis: Propor o uso de eletrificação de guindastes e outros equipamentos para reduzir emissões em operações portuárias. 2.3. Capacidade Técnica e Qualificação da Mão de Obra â€¢ Treinamento especializado de operadores para o manuseio de equipamentos de grande porte. â€¢ Implementação de normas de segurança e controle de riscos nas operações. _____ 3. Investimento Estimado para a Operação Para atender aos requisitos dos navios Triple-E, estima-se o seguinte investimento: Item Custo Estimado (R\$) Dragagem de canais e berços 1,5 bilhão Aquisição de guindastes STS 800 milhões Expansão de retroárea 500 milhões Sistemas tecnológicos (TOS, IoT) 200 milhões Capacitação da mão de obra 50 milhões Total Investimento 3,05 bilhões Prazo de Implantação: 3 a 5 anos, dependendo da complexidade de execução e da obtenção de licenças ambientais. _____ 4. Retorno Esperado 4.1. Impactos Econômicos Diretos â€¢ Aumento da Competitividade: Redução de até 15-20% no custo logístico por TEU, beneficiando exportadores de commodities e produtos manufaturados. â€¢ Receita Adicional para o Porto: Incremento de até R\$ 1 bilhão/ano em movimentação portuária devido ao aumento do volume de contêineres. â€¢ Geração de Empregos: Criação de 10.000 empregos diretos e indiretos durante a implantação e operação. 4.2. Impactos no Comércio Exterior â€¢ Aumento da capacidade de movimentação de contêineres em 20-30%, posicionando o Brasil como um hub logístico competitivo na América Latina. â€¢ Redução de barreiras logísticas para grandes exportadores de produtos agrícolas, industriais e refrigerados. 4.3. Sustentabilidade e Responsabilidade Social â€¢ Contribuição para os objetivos de descarbonização do transporte marítimo, alinhando o Brasil aos compromissos internacionais de sustentabilidade. â€¢ Integração de comunidades portuárias, com melhorias na infraestrutura local e geração de oportunidades econômicas. _____ 5. Conclusão e Recomendações â€¢ Viabilidade Econômica e Estratégica: Os investimentos propostos têm um retorno estimado em 7 a 10 anos, com impacto positivo na economia nacional e no posicionamento estratégico do Brasil no comércio internacional. â€¢ Sugestões à ANTAQ: Priorizar incentivos fiscais e financiamentos para projetos de ampliação de infraestrutura portuária. o Estabelecer parcerias público-privadas (PPPs) para acelerar a modernização dos terminais. o Incentivar a capacitação técnica de operadores e trabalhadores portuários.

EVTEA SSB01: Seção E - Financeiro	EVTEA SEÇÃO E - FINANCIERO	Os valores de mão de obra utilizados nos estudos (em torno de R\$ 6,00/ton) estão bastante subestimados, o que impacta significativamente nos resultados das operações do Arrendatário, reduzindo sua taxa de retorno.
EVTEA SSB01: Seção E - Financeiro	EVTEA SEÇÃO E - FINANCIERO	O tópico 3. Premissas básicas do modelo deverá ser revisto quanto às receitas médias por unidade por tipo de produto movimentado. No tópico 5.1. Receita Unitária Média , do caderno Estudo de Mercado, foi tratado que os valores médios finais adotados nos estudos estão abaixo os valores atuais praticados nos terminais, a preços atualizados (novembro/2024), conforme pesquisa realizada nos sítios eletrônicos das tabelas de preços destes terminais. O valor médio adotado no estudo para granéis sólidos vegetais foi de R\$ 40,65 por tonelada. Com os valores a preços atuais, tem-se o valor médio de R\$ 46,61 por tonelada, representando uma diferença de 14,66%. Para granéis sólidos minerais foi utilizado no estudo o valor médio de R\$ 71,03, quando os valores atualizados (novembro/2024) resultaram em um preço médio de R\$ 85,28, com uma diferença de 20%. Já para carga geral, os estudos remetem o valor médio de R\$ 104,06, enquanto os preços atualizados (novembro/2024) foram de um valor médio de R\$ 111,57, representando uma diferença de 7,21%.
EVTEA SSB01: Seção E - Financeiro	EVTEA SEÇÃO E - FINANCIERO	No tópico 4. Resultados-chave impactados , os valores deverão ser alterados considerando volumes e valores apresentados pela CDSS.
EVTEA SSB01: Seção E - Financeiro	EVTEA SEÇÃO E - FINANCIERO	Na tabela da página 5/15 Ativos existentes , em consonância ao Anexo C-2 - Ativos Existentes , do caderno de Engenharia, deve ser considerado novos investimentos que foram realizados ao longo do ano de 2024 na área objeto do arrendamento SSB01 que monta em R\$ 19.748.563, com ações realizadas em novas pavimentações, construção de subestação elétrica, drenagem e novo gate. Os novos itens a serem incluídos são: Pavimentação do Pátio 4º, em 21.600 m², a custo unitário de R\$ 220,47, totalizando um custo de R\$ 4.762.152; Pavimentação e drenagem do Pátio 3B em 29.410 m², a custo unitário de R\$ 253,08, com custo total de R\$ 7.443.168; Subestação e instalações elétricas, em 29.410 m², a custo unitário de R\$ 192,64, totalizando um custo de R\$ 5.665.576; e Fechamento do perímetro e sinalização vertical, em 29.410 m², a custo unitário de R\$ 40,91, com custo total de R\$ 1.677.668.
EVTEA SSB01: Seção E - Financeiro	EVTEA SEÇÃO E - FINANCIERO	Na tabela da página 7/15 Operações e Manutenção , a base de cálculo de INFRA S.A. considerada está incorreta. Considerando que os berços interno e externo utilizam da mesma infraestrutura, exceto cabeços e defensas (sendo que o externo é maior e mais profundo) e que o volume de carga movimentado no berço exclusivo será maior que no berço público, é necessário rever o valor de manutenção alocado à AP x arrendatário, proporcionalmente aos volumes operados em cada berço.
EVTEA SSB01: Seção E - Financeiro	EVTEA SEÇÃO E - FINANCIERO	Na tabela da página 10/15 Demanda/receita , os volumes indicados na linha total demanda diferem do estudo de mercado. Todavia, deverão ser ajustados conforme nova demanda considerada pela CDSS.
EVTEA SSB01: Seção E - Financeiro	EVTEA SEÇÃO E - FINANCIERO	Na tabela página 12/15 Opex , os volumes indicados na linha volume de carga diferem do estudo de mercado refletindo no valor pago aos órgãos governamentais. Todavia, deverão ser considerados os volumes revisados conforme nova demanda apresentada pela CDSS.
EVTEA SSB01: Seção E - Financeiro	EVTEA SEÇÃO E - FINANCIERO	Nas tabelas das páginas 14/15 e 15/15 Demonstrações financeiras , o valor pago aos órgãos governamentais não reflete a tarifa variável de 2,06 no período de 2026 a 2030, se considerados os volumes do estudo de mercado. Todavia, uma vez alterados os volumes de acordo com a projeção de demanda apresentada pela CDSS, assim como de valores de mercado e a cobrança da tabela III para os berços públicos, todos os valores das demonstrações financeiras deverão sofrer alterações, sendo necessária uma revisão completa, inclusive do arrendamento fixo e variável, devido ao novo VPL.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	II. Modernização do Porto e Desenvolvimento Regional 1. Impacts Diretos no Emprego A modernização de portos é uma das principais alavancas para a geração de empregos, tanto durante a fase de implementação quanto na operação. Estudos globais e regionais demonstram que investimentos em infraestrutura portuária têm um efeito multiplicador significativo na criação de postos de trabalho. Exemplo Global: De acordo com o World Bank, cada US\$ 1 bilhão investido em infraestrutura portuária pode gerar entre 10.000 e 15.000 empregos diretos e indiretos durante a fase de construção. Exemplo Caso Prático no Brasil: A ampliação do Porto de Itapoá (SC) em 2021 gerou mais de 4.000 empregos diretos e indiretos, com impactos em serviços logísticos, transporte e comércio local. Estatísticas Relevantes: Para cada emprego direto criado em um porto modernizado, estima-se que entre 4 e 6 empregos indiretos sejam gerados nas cadeias de suprimento, transporte e serviços locais. Regiões com portos modernizados têm uma taxa de desemprego até 20% menor do que regiões sem infraestrutura portuária adequada. Exemplo Real: Após a modernização do Porto de Santos, os salários médios dos trabalhadores portuários tiveram um aumento de 30% em 5 anos, devido à maior qualificação necessária para operar novos equipamentos e tecnologias. Impacto Regional: A modernização atrai empresas de comércio exterior, indústrias de transformação e operadores logísticos, aumentando o poder aquisitivo das comunidades próximas. Efeito Multiplicador: Cada R\$ 1 pago em salários no setor portuário gera R\$ 2,50 em circulação econômica local, de acordo com estudos da Confederação Nacional da Indústria (CNI). Desenvolvimento Econômico e Comercial A modernização de portos impacta diretamente o PIB regional e nacional, por meio de maior eficiência logística e competitividade no comércio exterior. 3.1. Redução de Custos Logísticos Portos mais eficientes reduzem os custos logísticos em até 15%, tornando os produtos exportados mais competitivos no mercado global. Exemplo: Estudos do Boston Consulting Group mostram que cada dia economizado no trânsito portuário aumenta as exportações em 0,8% ao ano. 3.2. Atração de Investimentos Regiões com infraestrutura portuária moderna atraem investimentos industriais e comerciais. Exemplo: A ampliação do Porto de Pecém (CE) foi acompanhada pela instalação de um complexo industrial, gerando um aumento de 50% no PIB local em 10 anos. 4. Estatísticas Econômicas: A cada R\$ 1 investido em portos, o retorno econômico na forma de aumento de PIB é de R\$ 4 a R\$ 5, segundo o Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (IBRE/FGV). Regiões portuárias representam cerca de 60% do PIB nacional, com destaque para setores como exportação agrícola, mineração e manufatura. Melhoria na Qualidade de Vida Além do impacto econômico, a modernização de portos melhora a infraestrutura urbana e serviços sociais da região. Infraestrutura Urbana: Novas obras incluem estradas, ferrovias e sistemas de transporte público que beneficiam a população local. Educação e Qualificação: A modernização exige mão de obra qualificada, impulsionando investimentos em educação técnica e profissionalizante. Exemplo: Após a modernização do Porto do Açu (RJ), a criação de cursos técnicos locais aumentou a taxa de emprego formal em 20% na região. Saúde e Serviços Sociais: Aumento da arrecadação fiscal permite investimentos em saúde e segurança pública. Exemplo: A modernização do Porto de Santos (SP) aumentou a capacidade do porto em 40%, reduzindo o tempo médio de atração em 30%. Impacto na região: Criação de 60.000 empregos diretos e indiretos e aumento de R\$ 5 bilhões no PIB anual. Projeção para Navios Triple-E: Regiões Beneficiadas: Os estados que receberem investimentos para operar navios Triple-E (como São Paulo, Santa Catarina e Ceará) terão um aumento projetado de 2% no PIB regional por ano. Empregos Adicionais: Espera-se a criação de 30.000 empregos diretos e indiretos em cada estado que implementar essa modernização. Conclusão: A modernização de portos é um catalisador para o desenvolvimento regional, com impactos diretos na geração de empregos, aumento de renda, crescimento econômico e melhoria da qualidade de vida. Investimentos em infraestrutura portuária trazem retorno rápido e elevado, além de posicionar o Brasil de forma mais competitiva no comércio global. A operação de navios Triple-E em portos brasileiros é uma oportunidade para maximizar esses benefícios e integrar

		<p>III. Avanços econômico-financeiro para a região de São Sebastião e Vale do Ribeira 1. Geração de Empregos e Aumento de Renda 1.1. Empregos Diretos e Indiretos</p> <p>Durante a fase de obras e modernização, estima-se a criação de 5.000 a 7.000 empregos diretos no setor de construção civil e infraestrutura. Na fase operacional, a modernização pode gerar até 3.000 empregos diretos no porto e 15.000 empregos indiretos em setores como transporte, logística, comércio e serviços.</p> <p>1.2. Aumento da Renda Média</p> <p>A modernização exige trabalhadores qualificados, o que resulta em uma remuneração média superior à média regional. O Projeto: Salários no setor portuário podem ser até 35% maiores do que a média atual do Vale do Ribeira.</p> <p>2. Impacts no PIB Regional</p> <p>O Vale do Ribeira, historicamente uma das regiões menos desenvolvidas de São Paulo, possui um PIB concentrado em agricultura e pesca. A modernização do Porto de São Sebastião pode diversificar a economia local. O Projeto de Crescimento do PIB: A modernização pode gerar um aumento de até 20% no PIB regional em 10 anos, por meio da atracação de indústrias, ampliação do comércio e estímulo ao turismo.</p> <p>3. Dinamismo Econômico</p> <p>A integração do porto com a produção agrícola e mineral do Vale do Ribeira pode aumentar a competitividade das exportações da região, especialmente de produtos como banana, palmito, pesca e pequenos manufaturados.</p> <p>4. Atração de Investimentos</p> <p>3.1. Setores Industriais e Logísticos</p> <p>A modernização portuária atrai operadores logísticos, centros de distribuição e indústrias que dependem de transporte marítimo eficiente.</p> <p>3.2. Impacto no Turismo</p> <p>O Vale do Ribeira, historicamente uma das regiões menos desenvolvidas de São Paulo, possui um PIB concentrado em agricultura e pesca. A modernização do Porto de São Sebastião pode diversificar a economia local. O Projeto de Crescimento do PIB: A modernização pode gerar um aumento de até 20% no PIB regional em 10 anos, por meio da atracação de indústrias, ampliação do comércio e estímulo ao turismo.</p> <p>3.3. Redução de Custos Logísticos e Competitividade</p> <p>A modernização do porto pode reduzir significativamente os custos logísticos para empresas do Vale do Ribeira, que atualmente dependem de transporte rodoviário para acessar portos mais distantes.</p> <p>3.4. Redução de Custo de Transporte</p> <p>O Projeto: Redução Média de Custos: Até 15% de redução no custo por tonelada movimentada, aumentando a competitividade de produtos agrícolas e minerais da região no mercado internacional.</p> <p>3.5. Melhorias na Infraestrutura Urbana</p> <p>O Projeto: Ampliação de vias de acesso (rodovias e ferrovias), melhoria no saneamento básico e serviços públicos.</p> <p>3.6. Exemplos de Impacto Econômico em Regiões Semelhantes</p> <p>O Projeto: Porto de Pecém (CE): Após sua modernização, o PIB da região cresceu 50% em 10 anos, e a renda per capita local aumentou em 35%.</p> <p>3.7. Impacto no Desenvolvimento Regional</p> <p>O Projeto: Impacto no Desenvolvimento Regional: Projeção de R\$ 500 milhões/ano adicionais ao PIB do Vale do Ribeira.</p> <p>4. Sustentabilidade e Benefícios Sociais</p> <p>4.1. Sustentabilidade Ambiental</p> <p>A modernização pode incluir o uso de tecnologias sustentáveis, como eletrificação de equipamentos portuários e sistemas de monitoramento ambiental, para reduzir o impacto das operações no meio ambiente.</p> <p>4.2. Melhorias em Infraestrutura Urbana</p> <p>O Projeto: A modernização do porto pode beneficiar a população local com: A ampliação de vias de acesso (rodovias e ferrovias), melhoria no saneamento básico e serviços públicos.</p> <p>4.3. Exemplos de Impacto Econômico em Regiões Semelhantes</p> <p>O Projeto: Porto de Pecém (CE): Após sua modernização, o PIB da região cresceu 50% em 10 anos, e a renda per capita local aumentou em 35%.</p> <p>4.4. Impacto no Desenvolvimento Regional</p> <p>O Projeto: Impacto no Desenvolvimento Regional: Projeção de R\$ 500 milhões/ano adicionais ao PIB do Vale do Ribeira.</p> <p>5. Geração de empregos</p> <p>Até 20.000 postos diretos e indiretos ao longo da cadeia produtiva.</p> <p>6. Arrecadação de impostos</p> <p>Incremento anual de até R\$ 200 milhões em tributos estaduais e</p>
EVTEA SS01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	
EVTEA SS01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	<p>IV. Migração de apenas 10% do Volume de Operações do Porto de Santos para o Porto de São Sebastião 1. Estimativas de Impacto para São Sebastião e Região do Vale do Ribeira 1.1. Movimentação Migrada</p> <p>10% da movimentação de Santos: 16 milhões de toneladas/ano. O Propósito de contêineres: Santos movimenta cerca de 5 milhões de TEUs/ano; com 10%, São Sebastião receberia até 500 mil TEUs adicionais/ano. O Estimativa de receita gerada por movimentação: ? Cada tonelada movimentada gera, em média, R\$ 50 em atividades portuárias diretas. ? Portanto, 16 milhões de toneladas representariam R\$ 800 milhões/ano apenas em receitas portuárias diretas.</p> <p>1.2. Impacto Econômico Direto e Indireto</p> <p>1.3. Efeito multiplicador na economia local: o Setor portuário tem um efeito multiplicador médio de 3 a 4 vezes em termos de impacto econômico na região. O Assim, os R\$ 800 milhões de receita direta poderiam gerar um impacto total de R\$ 2,4 bilhões a R\$ 3,2 bilhões/ano na economia da região de São Sebastião e Vale do Ribeira.</p> <p>1.4. Geração de Empregos</p> <p>1.5. Empregos diretos: A movimentação adicional no porto pode gerar cerca de 4.000 a 5.000 empregos diretos, considerando atividades portuárias, transporte e logística.</p> <p>1.6. Empregos indiretos e induzidos: o Setor portuário tem uma proporção de 1:4 para empregos indiretos. Assim, 10% de migração geraria mais 16.000 a 20.000 empregos indiretos e induzidos, totalizando 20.000 a 25.000 novos postos de trabalho na região.</p> <p>1.7. Aumento da Arrecadação de Impostos</p> <p>1.8. Tributos diretos: A movimentação adicional geraria uma arrecadação direta de R\$ 100 milhões a R\$ 120 milhões/ano em ISS, ICMS e outros impostos regionais.</p> <p>1.9. Tributos indiretos: Com o aumento das atividades econômicas, a arrecadação total poderia chegar a R\$ 300 milhões/ano.</p> <p>2. Impacto no Desenvolvimento Regional</p> <p>2.1. Infraestrutura e Cadeias Produtivas</p> <p>O aumento da movimentação no Porto de São Sebastião fortaleceria cadeias produtivas locais (agronegócio, pesca, pequenas manufaturas) e ampliará a integração com o Vale do Ribeira, um dos maiores polos de exportação agrícola de São Paulo.</p> <p>2.2. Melhoria na Infraestrutura Viária</p> <p>O Vale do Ribeira tem um dos maiores índices de desemprego em São Paulo. A criação de novos postos de trabalho formais reduziria a taxa de desemprego em até 2% a 3% na região.</p> <p>2.3. Aumento de Renda</p> <p>2.4. Impacto na renda média: o A entrada de novos empregos formais elevaria a renda média da região em 15% a 20%, especialmente em setores como logística, serviços e comércio.</p> <p>2.5. Estimativa de renda adicional gerada: o Com 20.000 novos empregos e um salário médio de R\$ 2.500, o incremento na massa salarial seria de R\$ 600 milhões/ano.</p> <p>2.6. Resumo do Impacto Econômico da Migração de 10% do Volume de Santos Indicador Estimativa para São Sebastião e Região Volume de movimentação 16 milhões de toneladas/ano Receita direta portuária R\$ 800 milhões/ano Impacto econômico total R\$ 2,4 bilhões a R\$ 3,2 bilhões/ano Empregos diretos 4.000 a 5.000 Empregos indiretos 16.000 a 20.000 Arrecadação tributária R\$ 300 milhões/ano Incremento na massa salarial R\$ 600 milhões/ano Conclusão A migração de 10% do volume do Porto de Santos para o Porto de São Sebastião, após sua modernização, resultaria em um impacto econômico significativo para a região, incluindo aumento de arrecadação, criação de empregos e crescimento da renda média.</p> <p>Além disso, seria um vetor de desenvolvimento para o Vale do Ribeira, reduzindo desigualdades regionais e fortalecendo a infraestrutura e as cadeias produtivas locais.</p>

EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	<p>V. Justificativas Técnicas para a Expansão 1. Necessidade de Infraestrutura Portuária no Sudeste → Sobrecarga do Porto de Santos: o Porto de Santos opera perto de sua capacidade máxima (cerca de 160 milhões de toneladas/ano) e enfrenta limitações logísticas, como congestionamentos no canal de acesso e gargalos na infraestrutura rodoviária e ferroviária. A expansão do Porto de São Sebastião aliviará essa sobrecarga, absorvendo parte da demanda crescente da região Sudeste, que responde por 56% do PIB brasileiro. → Tendência de Crescimento do Comércio Internacional: os Estudos da ANTAQ mostram que o volume de movimentação de contêineres no Brasil deve crescer cerca de 5% ao ano até 2035. O Porto de São Sebastião, com sua localização estratégica, tem grande potencial para atender a esse aumento. 2. Condições Naturais Favoráveis → Profundidade Natural: o Canal do Porto de São Sebastião possui profundidade natural de até 25 metros, o que minimiza custos de dragagem e facilita a operação de navios de grande porte, incluindo Post-Panamax e Triple-E. → Abrigo Natural: a localização no canal de São Sebastião oferece condições de abrigo natural, reduzindo custos com manutenções e tornando-o seguro para navegação, mesmo em condições climáticas adversas. 3. Integração Multimodal → A expansão do porto será complementada por melhorias em infraestrutura rodoviária, como a duplicação da Rodovia dos Tamandis, e pela possível integração ferroviária com o Vale do Paraíba, aumentando a eficiência logística.</p> <p>4. Justificativas Financeiras para a Expansão 4.1. Estimativa de Investimento → Investimento Total Previsto: O custo estimado para a expansão do Porto de São Sebastião é de aproximadamente R\$ 2,5 bilhões, abrangendo: ? Dragagem e ampliação do canal de acesso: R\$ 600 milhões. ? Construção e modernização de terminais: R\$ 1,2 bilhão. ? Aprimoramento da infraestrutura logística: R\$ 700 milhões. → Comparação com Alternativas: o custo de expansão é competitivo em comparação com projetos semelhantes no Brasil, como os portos de Açu (R\$ 5 bilhões) e Pecém (R\$ 4 bilhões), dado o baixo custo de dragagem e as condições naturais favoráveis. 4.2. Projeção de Retorno Econômico → Movimentação Esperada: o Com a expansão, o porto poderá movimentar até 30 milhões de toneladas/ano em 10 anos, mais que o dobro da capacidade atual, com destaque para contêineres, grãos e cargas gerais. → Receitas Geradas: a Movimentação de 30 milhões de toneladas/ano a uma média de R\$ 50/tonelada geraria R\$ 1,5 bilhão/ano em receitas diretas. o Impacto Econômico Total: o Efeito multiplicador do setor portuário (média de 3 a 4 vezes) indicaria um impacto de até R\$ 6 bilhões/ano na economia da região. → Prazo de Retorno do Investimento: o Com receitas diretas e indiretas, o retorno financeiro do investimento de R\$ 2,5 bilhões pode ser alcançado em 5 a 7 anos, considerando o crescimento gradativo das operações.</p> <p>5. Benefícios Econômicos e Sociais 5.1. Geração de Empregos → Durante a fase de construção, a expansão geraria cerca de 10.000 empregos diretos e 30.000 indiretos, movimentando o setor de construção civil e serviços locais. → Na operação, o porto ampliado criaria até 5.000 empregos diretos e 20.000 empregos indiretos, melhorando a qualidade de vida da população local e do Vale do Ribeira. 5.2. Incremento na Arrecadação Tributária → Impacto Fiscal: o A movimentação adicional de cargas pode gerar R\$ 300 milhões/ano em ISS, ICMS e outros tributos regionais, fortalecendo o orçamento público para investimentos em saúde, educação e infraestrutura. 5.3. Desenvolvimento Regional → A modernização do porto impulsionará o desenvolvimento do Vale do Ribeira, uma das regiões mais carentes do estado, aumentando a renda média local e reduzindo desigualdades sociais. → Fortalecerá cadeias produtivas locais, como o agronegócio, pesca e pequenas manufaturas, conectando-as ao mercado internacional.</p> <p>6. Comparação com Portos Regionais → A expansão de São Sebastião criará uma alternativa competitiva ao Porto de Santos, reduzindo custos logísticos e melhorando a eficiência da movimentação de cargas na região Sudeste. → Com profundidade superior a muitos portos regionais, São Sebastião terá condições de operar embarcações de grande porte, tornando-se um hub estratégico para o comércio exterior.</p> <p>7. Conclusão → A expansão do Porto de São Sebastião é tecnicamente viável devido às suas condições naturais favoráveis e à demanda crescente por infraestrutura portuária no Sudeste. Além disso, é financeiramente viável, com potencial de retorno rápido e significativo impacto econômico na região. Este projeto representa uma oportunidade única para impulsionar o desenvolvimento regional, reduzindo desigualdades e fortalecer a competitividade local.</p>
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	<p>Prezados senhores, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações a fim de contribuir para a manutenção da competitividade e equilíbrio no setor portuário: 1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários e o arrendatário, limitando a atuação dos operadores portuários que já utilizam essa infraestrutura, além de reduzir a capacidade estática disponível para movimentação e armazenagem de cargas, prejudicando o atendimento às demandas atuais e futuras do mercado. Portanto, solicita-se que o Pátio 3-A permaneça como uma área pública, garantindo condições mínimas de operação para os operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário. 2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como: Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; Manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. 3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; além do aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo a livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.</p>

		<p>Prezados senhores, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações a fim de contribuir para a manutenção da competitividade e equilíbrio no setor portuário: 1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários e o arrendatário, limitando a atuação dos operadores portuários que já utilizam essa infraestrutura, além de reduzir a capacidade estática disponível para movimentação e armazenagem de cargas, prejudicando o atendimento às demandas atuais e futuras do mercado. Portanto, solicita-se que o Pátio 3-A permaneça como uma área pública, garantindo condições mínimas de operação para os operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário. 2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como: Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; Manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. 3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; além do aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.</p>
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	<p>Prezados senhores, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações a fim de contribuir para a manutenção da competitividade e equilíbrio no setor portuário: 1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários e o arrendatário, limitando a atuação dos operadores portuários que já utilizam essa infraestrutura, além de reduzir a capacidade estática disponível para movimentação e armazenagem de cargas, prejudicando o atendimento às demandas atuais e futuras do mercado. Portanto, solicita-se que o Pátio 3-A permaneça como uma área pública, garantindo condições mínimas de operação para os operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário. 2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como: Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; Manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. 3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; além do aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.</p>
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	Com a expansão do empreendimento quais cargas podem ser movimentadas além da definidas no estudo inicial?
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	Esse projeto precisa empregar os trabalhadores da comunidade do Aracá. Para cada serviço precisa ter pelo menos 6 moradores caícares contratados. Todo treinamento profissional que o porto fizer para seus funcionários, precisa dar 6 vagas para capacitar a comunidade caícará, com certificado. Queremos a garantia que não será tirada a nossa liberdade de ir e vir do mar. É no mar que ganhamos o nosso ganha pão. Peço que o cais do projeto seja construído na parte norte. Usem o cais que já existe como base.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	Gostaria de contribuir sugerindo que não fosse incluído na área total do arrendamento do SSB01 o pátio 3-A, visto que nesse pátio estão 3 armazéns públicos montados pela DOCAS e outros 3 armazéns montados pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, portanto há investimento dos operadores portuários naquele local, sendo a razão desse pedido para que se mantenha um nível mínimo de livre concorrência entre os operadores portuários e o Terminal Arrendado, mantendo área suficiente de capacidade estática aos operadores portuários. Além disso, no mesmo sentido da manutenção da livre concorrência, gostaria de defender a manutenção e melhoria do berço público já existente hoje, além da construção de mais um berço público moderno, para atender às demandas do mercado atual.
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	Gostaria de contribuir sugerindo que não fosse incluído na área total do arrendamento do SSB01 o pátio 3-A, visto que nesse pátio estão 3 armazéns públicos montados pela DOCAS e outros 3 armazéns montados pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, portanto há investimento dos operadores portuários naquele local, sendo a razão desse pedido para que se mantenha um nível mínimo de livre concorrência entre os operadores portuários e o Terminal Arrendado, mantendo área suficiente de capacidade estática aos operadores portuários. Além disso, no mesmo sentido da manutenção da livre concorrência, gostaria de defender a manutenção e melhoria do berço público já existente hoje, além da construção de mais um berço público moderno, para atender às demandas do mercado atual.

		<p>Prezados senhores, Quanto à questão de arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações a fim de contribuir para a manutenção da competitividade e equilíbrio no setor portuário:</p> <p>1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários.</p> <p>2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; • Manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. <p>3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público: Ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; Aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia. Obrigado e coloco-me à disposição para esclarecer quaisquer dúvidas.</p>
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	<p>Prezados, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações, tais como:</p> <p>1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário.</p> <p>2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; • Manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. <p>3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público: Ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; Aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.</p>
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	<p>Prezados, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações, tais como:</p> <p>1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário.</p> <p>2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; • Manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. <p>3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público: Ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; Aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.</p>
EVTEA SSB01: Seção D - Operacional	EVTEA SEÇÃO D - OPERACIONAL	<p>Prezados, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações, tais como:</p> <p>1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário.</p> <p>2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; • Manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. <p>3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público: Ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; Aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.</p>

EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	A contribuição a seguir é fruto de uma construção coletiva de diversos moradores da comunidade do Araçá e apoiadores da comunidade. Apesar de ser enviada por mim, João Carlos, professor voluntário na Escola Comunitária do Araçá é fruto de inúmeras reuniões realizadas na comunidade.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	A contribuição a seguir é fruto de uma construção coletiva de diversos moradores da comunidade do Araçá e apoiadores desta comunidade. Apesar de ser enviada por mim, João Carlos, professor voluntário na Escola Comunitária do Araçá é fruto de inúmeras reuniões realizadas na comunidade. CONTRIBUIÇÃO DA COMUNIDADE TRADICIONAL DA BAÍA DO ARAÇÁ A comunidade tradicional caiçara da Baía do Araçá, tornou conhecimento que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, está realizando uma consulta pública virtual relativa à realização de certame licitatório para o arrendamento da área denominada SSB01, dedicada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos, vegetais e minerais, carga geral e conteinerizada, localizada no Porto Organizado de São Sebastião/SP, conforme print do site da ANTAQ e notícias anexas. Contudo, é importante ressaltar que a Baía do Araçá, inclusive as áreas marinhas e terrestres de ampliação do porto, fazem parte do território da comunidade tradicional caiçara, que possui direitos territoriais assegurados pela Constituição Federal, legislações internacionais das quais o Brasil é signatário e legislações pátrias. As populações tradicionais têm direito constitucionalmente garantido ao território cultural, necessário ao exercício e desenvolvimento das mais diferentes formas de conhecimentos, inovações e práticas culturais. Essas práticas incluem música, contos, lendas, danças, além de técnicas artesanais que vão desde o manejo de recursos naturais até métodos de caça e pesca, conhecimentos sobre sistemas ecológicos e espécies com propriedades farmacêuticas, alimentícias e agrícolas. A Constituição Federal consagra o dever difuso de preservação e promoção dos bens culturais, com destaque para a proteção a ser exercida pelo Estado, in verbis: Art. 215. O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais. § 1º - O Estado protegerá as manifestações das culturas populares, indígenas e afro-brasileiras, e das outros grupos participantes do processo civilizatório nacional. Logo, o modo de vida tradicional possui resguardo na Carta Magna, sendo inegável sua caracterização como manifestação da cultura brasileira. Ainda no que diz respeito à proteção constitucionalmente conferida aos povos e comunidades tradicionais, destacamos que são patrimônio cultural brasileiro.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Vejamos: Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; (...). § 1º - O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. (...) Dessa forma, considerando estarem as comunidades tradicionais, bem como seus membros, sob o manto protetivo da Constituição Federal e especialmente dada a importância de sua relação com o território para o exercício e manutenção de seus modos de vida tradicionais, é imperioso que o poder público, no âmbito dos processos administrativos, aja com ainda mais cautela do que a de praxe quando se trata de empreendimentos de grande porte como a ampliação do porto de São Sebastião, que com toda certeza irá impactar gravemente o modo de vida e a saúde da comunidade. CONSULTA PRÉVIA, LIVRE, INFORMADA E DE BOA FÉ DA COMPLETA FALTA DE INFORMAÇÃO PARA A COMUNIDADE A Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho - OIT Sobre Povos Indígenas e Tribais, aprovada internamente pelo Decreto Legislativo nº 143, de 20 de junho de 2002, com entrada em vigor no Brasil em 25 de julho de 2003, define seu âmbito de aplicação em seu art. 1º, item 1: 1. A presente convenção aplica-se: a) aos povos tribais em países independentes, cujas condições sociais, culturais e econômicas os distingam de outros setores da coletividade nacional, e que estejam regidos, total ou parcialmente, por seus próprios costumes ou tradições ou por legislação especial; (...) (Convenção 169 - OIT) Diz ainda o art. 4º, item 1 do mesmo diploma legal que "1. Deverão ser adotadas as medidas especiais que sejam necessárias para salvaguardar as pessoas, as instituições, os bens, as culturas e o meio ambiente dos povos interessados." (item Destacamos, por fim, o art. 6 da Convenção nº 169 da OIT: Artigo 6º 1. Ao aplicar as disposições da presente Convenção, os governos deverão: a) consultar os povos interessados, mediante procedimentos apropriados e, particularmente, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente; b) estabelecer os meios através dos quais os povos interessados possam participar livremente, pelo menos na mesma medida que outros setores da população e em todos os níveis, na adoção de decisões em instituições efetivas ou organismos administrativos e de outra natureza responsáveis pelas políticas e programas que lhes sejam concernentes; c) estabelecer os meios para o pleno desenvolvimento das instituições e iniciativas dos povos e, nos casos apropriados, fornecer os recursos necessários para esse fim. 2. As consultas realizadas na aplicação desta Convenção deverão ser efetuadas com boa fé e de maneira apropriada às circunstâncias, com o objetivo de se chegar a um acordo e conseguir o consentimento acerca das medidas propostas. Até o presente momento não houve consulta prévia, livre e informada. Pelo contrário. Os pescadores e caiçaras do Araçá tomaram conhecimento do certame a partir da imprensa. A Cia das Docas apesar de ter programas de comunicação social e de educação ambiental, realizada pela empresa Elementus, escondeu as informações sobre a licitação em andamento, mesmo tendo conhecimento que a ampliação das atividades, criação de novos berços de atracação, pátios e galpões de armazenagem irá trazer grandes impactos para a comunidade. Após tomar conhecimento, a comunidade solicitou uma reunião com a Cia das Docas, que foi realizada no dia 05/11/2024, porém a orientação geral da presidência do porto foi de que a comunidade dê suas contribuições a partir de site da ANTAQ, que inclusive não está funcionando.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	A cláusula 12.6 do contrato de arrendamento indica que será responsabilidade da Arrendatária a obtenção da Licença de Instalação e Licença Operacional das atividades do terminal, inexistindo referência à licença prévia do empreendimento. No entanto, o caderno ambiental, Seção F do EVTEA, indica a necessidade de o futuro arrendatário obter a totalidade das licenças ambientais para o empreendimento, inclusive a licença prévia e indica os valores e custos referenciais para a emissão das licenças (item 4.2 da Seção F). Não bastasse, o EVTEA também relata a existir qualquer licença ambiental para o terminal, bem como que o futuro Arrendatário deverá iniciar e conduzir dois processos distintos de licenciamento ambiental, um para área onshore e outro para a offshore: Dessa forma, tendo em vista que o empreendimento será implantado em fases e possuir infraestrutura em solo e mar, conforme descrito no item 2 do presente estudo, propõe-se que o licenciamento seja subdividido em dois processos, sendo um para a infraestrutura onshore e outra para o pier. Com relação as obras previstas para o Terminal em terra, entende se tratar de licenciamento trifásico, sendo necessária a obtenção de Licença Prévias (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO), tendo a CETESB como órgão ambiental responsável. Para subsidiar a obtenção da LP previu a necessidade de elaboração de um Relatório Ambiental Preliminar - RAP. Para a fase instalação, entende-se como necessária a apresentação do Plano Básico Ambiental - PBA, bem como o cumprimento das condicionantes da LP. Por fim, para a obtenção da LO deverá ser necessária a apresentação de relatório de atendimento às condicionantes de LI. Portanto, as obrigações apontadas no contrato de arrendamento estão atualmente incompatíveis com as informações fornecidas nos estudos referenciais, sendo necessário ajustar a estrutura contratual. Na mais, em linha ao estipulado no artigo 14, inciso III da Lei Federal nº 12.815/2013, a celebração do contrato de arrendamento deve ser precedida da elaboração de termo de referência dos estudos ambientais, que consiste no documento balizador do processo de licenciamento e que deve ser providenciado pela ANTAQ, conforme artigo 7º do Decreto Federal nº 8.033/2013. No entanto, a teor do Ofício CETESB 007/2024/P de janeiro de 2024 - disponibilizado pela INFRA S.A junto aos estudos referenciais - resta claro que ainda não houve o protocolo da solicitação de termo de referência pela ANTAQ para análise e aprovação da CETESB. Nesse contexto, além da incompatibilidade do EVTEA e contrato com relação às licenças que deverão ser obtidas pelo arrendatário, é notório que a falta de informações essenciais referentes ao projeto prejudica o êxito e apresentação de contribuições por interessados no âmbito desta consulta pública.

EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	<p>A cláusula 13.5 do contrato de arrendamento estipula sistemática de compartilhamento de risco para o custo do IPTU devido em favor do Município, sendo pré-fixado o valor devido pela Arrendatária em favor da Fazenda Municipal em linha ao valor calculado pela INFRA no EVTEA: Assim, o valor do IPTU foi apropriado no modelo financeiro da área denominada SSB-01 como despesa operacional fixa, sendo que o valor foi escalonado conforme o faseamento de implantação proposto pela seção de engenharia assim disposto: no ano de 2026 o valor será de R\$ 1.457.156,14, no ano de 2027 o valor será de R\$ 3.338.247,24 e a partir do ano 2028 em diante até o final do contrato será de R\$ 3.786.675,21. No entanto, 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 2026, 2027 e 2028 e (iii) existe uma incompatibilidade entre o índice de reajuste contratual (IPCA) e a estrutura do Município de São Sebastião para cálculo do IPTU. Com relação aos víncos relacionados ao EVTEA, note-se que a Seção D - Operacional meramente indicou os valores projetados para os anos de 2026, 2027 e 2028, sem qualquer informação do cálculo realizado para definição dos valores e sem indicar o reajuste aplicável para o contrato ao longo do prazo de arrendamento. Pelo contrário, os estudos indicam o valor fixo de R\$ 3.786.675,21. do IPTU entre 2028 e o término do arrendamento, sem considerar qualquer projeção de reajuste e sem apontar a aplicação da base de reajuste contratual - qual seja o IPCA nos termos da cláusula 9.3 da minuta de contrato. De forma complementar, em linha a Lei Complementar Municipal nº 1317/1998 do Município de São Sebastião que estabelece o Código Tributário Municipal, observa-se que o IPTU é calculado estritamente com base no valor venal dos imóveis e que, por sua vez, não segue estrutura de reajuste com base no IPCA, mas apurado anualmente com base critérios técnicos específicos da legislação local, bem como premissas altamente subjetivas como, por exemplo, preços correntes das transações e das ofertas à venda no mercado imobiliário e locações correntes. A ampla subjetividade no cálculo do IPTU municipal resultou em aumentos anuais extraordinários de até 600% em 2014 (https://exame.com/brasil/justica-suspende-reajuste-do-ipu-em-sao-sebastiao/). Mais recentemente o reajuste entre o ano de 2022 e ano de 2023 apontou aumento de 10,12% (https://novaimprensa.com/2023/01/reajuste-de-ipu-litoral-norte.html), variação superior ao IPCA acumulado de 2022 (5,79%). Portanto, é nítido que a segurança jurídica do processo licitatório está em risco diante de variações extraordinárias do tributo municipal que têm potencial de prejudicar a saúde financeira da arrendatária, bem como implicar no reequilíbrio econômico-financeiro recorrente e anual do arrendamento. Dessa forma, demonstra-se necessário que o EVTEA seja revisto para que o cálculo do IPTU devido e assumido pelas partes considere a base de cálculo local, bem como para que as projeções futuras atendam parâmetros pré-estabelecidos entre as Partes, mitigando o risco tributário do projeto.</p>
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	<p>DAS OBRAS QUE JÁ ESTÃO EM ANDAMENTO ATERRO DO DIQUE DE RESÍDUOS DA DRAGAGEM Apesar da ausência de consulta prévia. Livre e informada, da precária comunicação social junto a comunidade, da falta de estudos de impacto e da falta de licenciamento ambiental, as obras de ampliação dos pátios e galpões de armazenagem já iniciaram. O porto de São Sebastião possuiu um dique de contenção para armazenagem dos resíduos da dragagem de manutenção. Este dique foi aterrado para criação de um novo pátio de armazenagem. A comunidade também tomou conhecimento, pela imprensa, de que já foi realizado o pedido de nova dragagem de manutenção. Onde seria despejado o material dragado, sendo que o local anterior virou pátio? Fica evidente que a ampliação do porto vem ocorrendo de forma velada, sem autorização dos órgãos de fiscalização e sem consulta à comunidade. Pedimos que não seja autorizada nova obra para despejo de material dragado, devendo o porto armazenar este material dentro da área já existente. DO PARCELAMENTO DO EMPREENDIMENTO O empreendimento está dividido em três etapas, com o intuito de que seja dispensada a necessidade de licenciamento ambiental. A comunidade tradicional não concorda com este parcelamento e estes modelos de consulta e de audiência, pois, além de descumprir as determinações das legislações próprias dos Povos e Comunidades Tradicionais, diversas pessoas, principalmente as que serão mais impactadas, como pescadores mais idosos, moradores, agricultores, crianças, entre outros, têm dificuldade de acesso à Internet, email e ao sistema utilizado pela ANTAQ, sendo que, mesmo tendo estratégias de mediação para registrarem suas opiniões, ficam constrangidos quando não podem usar o seu mais fluido modo de comunicação que é a própria oralidade. Desta forma, requer seja determinado que quaisquer reuniões, audiências e consultas sejam realizadas de forma coletiva, presencial, e nas comunidades atingidas. Além de requerer que o processo atualmente em andamento, seja suspenso. DAS DEMAIS COMUNIDADES TRADICIONAIS QUE SERÃO IMPACTADAS É importante ressaltar que o impacto não se restringe à Baía da Araçá, sendo certo que o aumento do fluxo de navios de grande porte no canal, além de fundiamento de navios fora do canal para aguardar autorização do Porto, sobrepõe áreas de pesca, parceis e o fluxo de navegação de embarcações das comunidades tradicionais. É necessário que seja realizado estudo de impacto prévio, com escuta às comunidades de pesca de todo o município de São Sebastião e Ilhabela para verificar quais serão os impactos nas áreas de pesca e de navegação destas comunidades.</p>
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	<p>DO IMPACTO AO MEIO AMBIENTE NO CANAL E NA BAÍA DO ARAÇÁ Existem diversos estudos, notadamente do Cebimar da USP1 e do Instituto de Biologia da Unicamp2 sobre a importância biológica da Baía do Araçá3. Atualmente, a falta de saneamento básico somado às atividades do Porto de São Sebastião têm causado muito impacto na Baía do Araçá, principalmente no mangue. As cargas de barrilha, de gado vivo para abate, minério de mica, entre outros não são adequadamente armazenados nem transportados, sendo evidente pela sujeira ao redor do porto que estes produtos se espalham para a cidade, a comunidade e a Baía. Além dos produtos do porto, existem os maquinários de apoio, como caminhões, tratores, navios e barcos de apoio, com contaminação de óleo, ferrugem, lixo e esgoto dos navios. Além dos contaminantes químicos, o aumento do fluxo de navios e carga, somado ao aumento da iluminação portuária (direcionada diretamente para o mangue), e poluição sonora, principalmente no período noturno afasta diversas espécies nativas, além de trazer diversas espécies invasoras, contribuindo para a morte do mangue do Araçá. A ampliação de forma totalmente irregular, travestida de arrendamento serve para acabar de vez com o mangue da Baía do Araçá e com ele a morte da comunidade tradicional. Como dizem os pescadores tradicionais, a Baía do Araçá é o pulmão de São Sebastião. Ressaltando que o mangue tem a função de captar carbono. Em um momento de crise climática e aquecimento global, às portas da COP30, no Brasil, estamos vendo o processo de morte de um dos principais mangues do litoral norte com apoio das instituições do Estado brasileiro. A ordem internacional protege sob seu manto os povos tradicionais diante de empreendimentos como este em discussão. Nesse sentido, é obrigação do Estado Brasileiro, signatário da Convenção 169 da OIT, em todas as suas instâncias (judicial, administrativa e legislativa), direcionar um olhar diferenciado para as 1 Desvendando os oceanos: Um olhar sobre a Baía do Araçá / Luciana Yokoyama Xavier, Fernanda Terra Stori, Alexandre Turra. - São Paulo : Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo :2016. 2 Vida na Baía do Araçá: diversidade e importância / Antônio Cecília Zaccagnini Amaral&circ; [et al.]. - São Paulo, SP : Lume, 2015. 100 p. : il. 3 Aves da Baía do Araçá e arredores. / Patrícia Luciano Mancini, Bianca Santos Matinata, Luciano Gomes Fisher. São Paulo: Patrícia Luciano Mancini (Editora), 2017. demandas e conflitos que envolvem membros de comunidades tradicionais, como é o caso de conflitos com empreendimentos, ainda que de iniciativa do próprio estado. Nesse ponto, destacamos o Enunciado nº 17 da 6ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, a qual trata de populações indígenas e comunidades tradicionais. Vejamos: ENUNCIADO nº 17: As comunidades tradicionais estão inseridas no conceito de povos tribais da Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho. Criado no XIV Encontro Nacional da 6ºCCR em 5/12/2014. Pois bem, como não há dúvida de que as comunidades caíçaras são comunidades tradicionais, concluímos que estão protegidas sob o manto da Convenção nº 169 da OIT e, como tal, seus membros devem ser tratados pelo poder público de forma a considerar suas especificidades, inclusive concretizando o princípio constitucional da igualdade material (art. 5º, caput da CRFB). Destacamos ainda, que a Corte Interamericana de Direitos Humanos (Corte IDH) possui entendimento no sentido de que o desrespeito estatal às relações espaciais dos povos originários com seus territórios configura violação aos artigos 21, 1.º e 2º da Convención Americana Sobre Derechos Humanos (CADH). Tal tese foi emplacada no Caso Povo Saramaka vs. Suriname, julgado em 28 de novembro de 2007. Ao discorrer sobre o caso, a Corte IDH entendeu que "os Estados devem respeitar a relação espacial dos povos originários com seus territórios como forma de garantir sua sobrevivência nos âmbitos social, econômico e cultural." Os usos do território para moradia e trabalho, bem como o seu modo de vida expressam a cultura desses grupos sociais abrangidos pelas noções jurídicas de comunidade tradicional e território tradicional, ambas positivadas no ordenamento jurídico através do Decreto Federal nº 6.040/2007, o qual institui a Política de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais (PNPCT).</p>

		Note-se que a necessidade de execução de investimentos adicionais para o terminal portuário implica na necessidade de obras e, consequentemente, obtenção de licenças municipais para a ampliação de tráfego de veículos, bem como análise do impacto de vizinha do empreendimento. De forma específica e conforme apontando na Seção F - Ambiental, a implantação do Arrendamento resultará em impactos na qualidade ambiental circunvizinha. Inclusive, valido ressaltar que o contrato estabelece como responsabilidade do futuro Arrendatário a implantação de sistema de recepção/expedição rodoviária nos termos de sua cláusula 7.1.2.3. ii . No entanto a dinâmica estruturada pela ANTAQ apresenta duas falhas conceituais. Inicialmente é necessário pontuar que o Município de São Sebastião poderá exigir a elaboração e apresentação de Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) como condição para o licenciamento ambiental e urbanístico, com fundamento no artigo 36 e seguintes da Lei Federal nº 10.257/2001 e, consequentemente, poderá exigir medidas compensatórias e mitigatórias para o licenciamento. Referidas medidas compensatórias poderão resultar na necessidade de (i) investimentos complementares na área externa do Porto Organizado, (ii) investimentos complementares ao sistema de recepção/expedição rodoviária estipulado na cláusula 7.1.2.3. ii do Contrato ou (iii) investimentos distintos ao apontando na referida cláusula contratual. É dizer: embora a ANTAQ possua competência para determinar os investimentos previstos na cláusula 7.1.2.3. ii do Contrato dentro da área do Porto Organizado, é possível que o Município de São Sebastião imponha tal determinação para que o Arrendatário realize investimentos complementares e/ou alternativos com a mesma finalidade. Como consequência, é nítido o risco de os estudos técnicos estarem estipulando soluções técnicas superdimensionadas para o sistema de recepção e expedição terrestre. Utilizando-se como exemplo a previsão de construir estacionamento de caminhões com 83 vagas (item 2.3 Seção C), é certo que a solução técnica será superdimensionada caso a autoridade municipal imponha ao Arrendatário a obrigação de providenciar pátio de estacionamento de caminhões em área fora do Porto Organizado. Nesses termos, é essencial que os investimentos relacionados ao impacto de vizinhança na área do Porto Organizado apenas sejam definidos após consulta ao Município de São Sebastião e elaboração do termo de referência ambiental, conforme estipulado no artigo 14, incisos II e III da Lei Federal nº 12.815/2013, sendo certo que a consulta em questão é atribuição da ANTAQ conforme artigo 7º do Decreto Federal nº 8.033/2013. Outro ponto sensível é a incompatibilidade do EVTEA com a estrutura portuária atual, vez que o item 2.3 da Seção C determina que o dimensionamento do sistema de recepção/expedição é de responsabilidade da futura arrendatária, devendo ser compatibilizado com os demais usuários . Não obstante a previsão dos estudos técnicos, é certo que atualmente não existem áreas arrendadas no Porto Organizado de São Sebastião (conforme indicado no item 2.2 do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento), bem como não existem estudos em andamento para arrendamento de outras áreas no Porto Organizado além da SSB1. Nessa linha, caso seja de interesse da Autoridade Portuária que a futura arrendatária estruture e dimensione sistema de recepção e expedição terrestre público para os demais usuários do Porto Organizado, é necessário que a própria autoridade portuária indique quais são os usuários em questão e as premissas técnicas dos futuros arrendamentos.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Não sou contra a modernização, não quer a expansão. Sou a favor da tecnologia, mas precisa ser feito de uma forma generosa, não causando danos da Baía do Araçá e das comunidades. Vivemos em um canal profundo com correntezas fortes. Qualquer alteração pode impactar no nosso modo de vida. Quero saber para onde vai os resíduos da perfuração do pilotos. Quero mais detalhes sobre esse processo. Pois são metais pesados, muito perigosos para nós para o meio ambiente marinho e humano.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	A empresa vencedora do leilão de arrendamento precisa fazer um estudo ambiental sobre o impacto específico na Baía do Araçá. É necessário que o impacto ambiental seja compensado através de cursos que beneficiem os jovens da comunidade. É preciso também fazer os projetos sociais com as comunidades caiçaras e tradicionais e também os pescadores, pois são os mais impactados com o porto. Outro ponto importante é fazer um projeto de recuperação da Baía do Araçá, tem muito lixo. Esse projeto precisa empregar os moradores da comunidade. Muitos peixes, marisco estão sumindo.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Não sou contra a modernização, não quer a expansão. Sou a favor da tecnologia, mas precisa ser feito de uma forma generosa, não causando danos da Baía do Araçá e das comunidades. Vivemos em um canal profundo com correntezas fortes. Qualquer alteração pode impactar no nosso modo de vida. Quero saber para onde vai os resíduos da perfuração do pilotos. Quero mais detalhes sobre esse processo. Pois são metais pesados, muito perigosos para nós para o meio ambiente marinho e humano.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Vocês precisam incluir os jovens nos projetos sociais do porto. É importante ter um projeto que valorize a cultura caiçara. É fundamental cuidar da Baía do Araçá e valorizar os pescadores. Temos projetos para ser apoiados, a construção de uma casa de cultura caiçara, o turismo de base comunitária e a construção de uma fazenda de mexilhão. Tem muito cedimento no Araçá. Vocês precisam ajudar os pescadores de alguma forma, ajudar na saída para a pesca. Há restrição para ir e vir. Não podemos ter essa restrição. Independente do empreendimento nosso fluxo de ir vir precisa estar garantido.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Não sou contra a modernização do porto. É necessário gerar emprego para a comunidade. Somos pescadores artesanais e não podemos ser prejudicados. Vocês poderiam colocar esse píer em outro lugar? Como vai ser o sistema de contratação da mão de obra? Vai ser estiva, concurso, como vai ser? Precisa ter um recurso financeiro para os pescadores. O impacto vai ser grande. Na Petrobras tem uma área proibida de 500 metros. Aqui também vai ser assim? Não podemos perder mais espaço do que já perdemos. Qual vai ser área da pesca liberada para esse projeto, qual a área de navegação perto do porto?
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Vejamos seu art. 3º: Art. 3º Para os fins deste Decreto e do seu Anexo compreende-se por: I - Povos e Comunidades Tradicionais: grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição; II - Territórios Tradicionais: os espaços necessários a reprodução cultural, social e econômica dos povos e comunidades tradicionais, sejam eles utilizados de forma permanente ou temporária, observado, no que diz respeito aos povos indígenas e quilombolas, respectivamente, o que dispõem os arts. 231 da Constituição e 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e demais regulamentações; Portanto, para a implementação de políticas efetivas de reparação, em acordo com os princípios constitucionais e do direito internacional é essencial construirmos, junto às populações atingidas pelo megaempreendimento, processos capazes de garantir a consulta livre, prévia e informada e a reparação não apenas de danos indenizáveis, mas também os danos passíveis de restituição, satisfação, compensação, entre outros, considerando os modos de vida e cultura diferenciado destas populações, à luz das legislações supracitadas. Solicitamos a intervenção dos órgãos de fiscalização e de que sejam oficiadas as autoridades envolvidas para que seja prestado esclarecimento sobre os fatos narrados, bem como a interrupção do processo de arrendamento e ampliação do porto enquanto não for realizada consulta livre, prévia e informada à comunidade do Araçá e a outras comunidades eventualmente impactadas pela ampliação do empreendimento, devendo ser realizado ainda, estudo de impacto antes de qualquer ampliação, inclusive de atividades, levando em consideração o conhecimento tradicional empírico das comunidades. Comunidade Tradicional da Baía do Araçá e apoiadores
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Sou a favor do projeto, mas os impactos precisam ser compensados. Vocês precisam revitalizar o mangue do Araçá. Esse precisa ser um projeto do empreendimento. Organizem mutirões de limpeza. A comunidade precisa de projetos sociais. Como vai ficar as áreas de acesso? As embarcações são pequenas e no mar bravo vai ficar complicado. Os pescadores vão poder passar por baixo da ponte? O que vão acontecer com os pontos de foundes próximo a nova estrutura do porto?
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Como vai ficar o caminho do Bonetti com a implantação do novo cais? As comunidades vão poder passar por baixo da ponte ou vai precisar fazer a volta? Os bancos do fondeiro, vão ser retirados? Como vai ficar o mangue do Araçá com esse projeto?
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Sou contra qualquer tipo de aterro na Baía do Araçá. Quero saber em que local será feita a manutenção dos navios que vão chegar. A manutenção não pode ser no mar. Essa ampliação vai trazer muito movimento na região. Como vocês vão resolver esse impacto na nossa segurança? Aqui é um bairro modesto, mas seguro. Qual vai ser a compensação dos impactos ambientais? A empresa precisa contratar a mão de obra local. Vocês precisam preparar os jovens para trabalhar no porto. O investimento precisa acontecer antes de começar a obra. Vocês precisam usar o cais que já existe como base e não fazer outro cais. Como vocês vão fazer para reduzir os impactos da carga viva? A limpeza e a preservação precisa melhorar. O impacto é muito grande na comunidade.

EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Sou contra qualquer tipo de aterro na Baía do Araçá. Quero saber em que local será feita a manutenção dos navios que vão chegar. A manutenção não pode ser no mar. Essa ampliação vai trazer muito movimento na região. Como vocês vão resolver esse impacto na nossa segurança? Aqui é um bairro modesto, mas seguro. Qual vai ser a compensação dos impactos ambientais? A empresa precisa contratar a mão de obra local. Vocês precisam preparar os jovens para trabalhar no porto. O investimento precisa acontecer antes de começar a obra. Vocês precisam usar o cais que já existe como base e não fazer outro cais. Como vocês vão fazer para reduzir os impactos da carga viva? A limpeza e a preservação precisa melhorar. O impacto é muito grande na comunidade. Quais projetos vocês vão ter para as crianças e os jovens da comunidade?
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Não quero que não mexam em nada na Baía do Araçá. Eu quero cursos profissionalizantes. Os cursos precisam ser inclusivos. Eu não falo e nem escuto, mas quero ter uma oportunidade de trabalhar. Também quero que o meu filho adolescente seja capacitado para aproveitar as oportunidades do projeto.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Não quero que tenha o aterramento da Baía do Araçá. As manutenções dos barcos não podem causar impacto na comunidade. Qual proposta de preservação do mangue do Araçá? Quero saber quais os impactos ambientais que a comunidade vai receber desse projeto. Quais são os impactos? Quais cursos profissionalizantes vocês vão trazer para a comunidade?
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Quero saber quantos empregos vão ser gerados por esse projeto? Vocês vão seguir a lei do município de São Sebastião (Lei 2.336/2015) sobre a contratação da mão de obra local? Vocês vão capacitar os moradores da Baía do Araçá para trabalharem no porto? Quero saber quais profissões vão precisar para o projeto e para a operação do porto depois desse arrendamento? Qual a política de compensação ambiental será cobrada para a empresa vencedora da concessão?
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Esse projeto pode fazer a dragagem de um canal de acesso para os pescadores a Baía do Araçá? A baía está assoreada e isso ajudaria na navegação dos barcos e no turismo de base comunitária. Isso pode ser uma compensação ambiental junto com um pier turístico. Quero saber também sobre a navegação por baixo do cais, vai ser possível? Vocês precisam dar emprego para os trabalhadores da comunidade. As comunidades tradicionais serão priorizadas? Precisa ter dar projeto para resgatar e valorizar a cultura caiçara. Vocês vão ter projetos sociais e de qualificação para jovens?
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Esse projeto pode fazer a dragagem de um canal de acesso para os pescadores a Baía do Araçá? A baía está assoreada e isso ajudaria na navegação dos barcos e no turismo de base comunitária. Isso pode ser uma compensação ambiental junto com um pier turístico. Quero saber também sobre a navegação por baixo do cais, vai ser possível? Vocês precisam dar emprego para os trabalhadores da comunidade. As comunidades tradicionais serão priorizadas? Precisa ter dar projeto para resgatar e valorizar a cultura caiçara. Vocês vão ter projetos sociais e de qualificação para jovens?
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Sou a favor do projeto desde que seja para longe da comunidade. Aqui tem os barcos e pesca de siri. O canal é muito grande e tem mais espaço longe da comunidade. Vai ter impacto no fluxo dos pescadores, o contorno vai aumentar para os pescadores fazer a pesca. Vocês precisam ajudar os pescadores a ter um contorno mais curto, quanto mais longe pior. Quais cursos vocês vão colocar para os nossos jovens? A administração precisa incentivar o trabalhador local. Quais cursos vocês vão dar para a demanda dos moradores? Precisamos de cursos de hotel, turismo, pesca. Os estudantes precisam se formar e trabalhar direto no porto. Quero saber quais vagas vão precisar no projeto? Vocês precisam dar o curso e dar o primeiro emprego.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Qual a garantia que posso ter de que o processo de expansão do Porto de São Sebastião, futuramente não aterrará a Baía do Araçá. Quais medidas ambientais serão tomadas para não impactarem os organismos vivos da Baía do Araçá?
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Não quero que aterrem o mangue do Araçá por conta dos pescadores, dos bichos, dos berbigões. Não mexa no mangue. Já pesquei na Baía do Araçá na minha infância. Por quê o porto não expande para outro lugar? Estou percebendo que o Porto está aterrando a Baía do Araçá aos poucos. O que é esse aterramento?
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Eu quero saber se o projeto vai mexer com a gente e o meio ambiente. A Baía do Araçá está linda, podemos brincar e aproveitar. Vai tirar alguém da sua casa? Quais vagas de trabalho vão ter para os moradores do Araçá? Queremos trabalhar registrados. Essa ampliação vai atingir a Baía do Araçá? De qual forma? Sou contra o aterramento da Baía do Araçá e o avanço de empreendimentos que impactem na Baía do Araçá. Vocês vão fazer o reflorestamento mangue do Araçá? Já sofremos com vários impactos decorrentes das dragagens do porto, como os segmentos que avançaram para a Baía do Araçá. Acabaram com o barrinha, onde tinham muitos peixes.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Quero saber como vai ser feito o estudo de impacto ambiental, sendo que já recebemos os impactos dos sedimentos das dragagens do porto e das cargas movimentadas (barreira, carvão e sulfato de alumínio) e os que estão por vir (solventes e fertilizantes). Também tem o problema do barulho, a luminosidade que espanta as aves e os animais do mangue. Como vão com os impactos das hélices dos rebocadores que jogam sedimentos para dentro da Baía do Araçá. Isso vai assorear cada vez mais a Baía do Araçá. As dragagens já vem assoreando a Baía do Araçá. Como vão fazer com os sedimentos das próximas dragagens, já que acabaram o dique (local de despejo dos materiais contaminados da dragagem). Como vamos fazer para ir e vir com o projeto. Vai aumentar o trajeto e vamos perder área de pesca. Sendo que temos que ficar distantes 400 metros do porto. Você vão indenizar financeiramente a comunidade sobre esse impacto? O Brasil hoje é signatário do G20, que faz mediação do aquecimento global. Como pode o porto querer ampliar para cima do mangue, uma área de espécies endêmicas. E o mangue é um dos maiores captadores de carbono, que é um dos causadores do efeito estufa. Como vocês vão agir com o crescimento da população. Sendo que São Sebastião hoje já não suporta mais o crescimento populacional. Vai aumentar a prostituição o tráfico de drogas e os moradores de rua.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	No contrato, o Arrendatário recebe e se responsabiliza pelo passivo ambiental já existente e conhecido, ficando protegido apenas de eventuais passivos não conhecidos que possam ser levantados. Vale lembrar que na condição atual, a CDSS já tem inúmeras condicionantes ambientais a cumprir, tais como monitoramento de fauna terrestre, biota aquática e aves, flora, manguezais, praias e costões no entorno, esfuentes dentro e no entorno do Porto, tratamento e destinação de águas e de resíduos sólidos, qualidade da água marinha, qualidade dos sedimentos no mar, emissões atmosféricas, entre outras condicionantes. Todas essas condicionantes passam para a responsabilidade do Arrendatário? E os contratos de monitoramento e educação ambiental em vigor, como ficarão?
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	No tópico 5. Avaliação dos Potenciais Passivos Ambientais , as normas e diretrizes utilizadas no estudo estão desatualizadas. Para o assunto de investigação de passivos, ou seja, de áreas contaminadas e investigações de solo, sugere-se que as diretrizes para esses estudos sigam a Decisão de Diretoria nº 038/2017/C, de 07 de fevereiro de 2017 ou suas atualizações que ocorrerem, bem como as legislações atreladas à essas diretrizes.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	No item 6.1. Gerenciamento de resíduos , além da classificação dos resíduos, sugere-se considerar que sejam avaliadas as alternativas mais sustentáveis para a destinação dos resíduos gerados tanto nas obras quanto nas operações, mantendo inventário atualizado desse controle. Dentre as alternativas sustentáveis de destinação final dos resíduos, comuns ou de construção civil, devem buscar o reaproveitamento de materiais, reciclagem, ou outras destinações que visem diminuir a quantidade de resíduos que são direcionados para aterros sanitários. Sugere-se garantir que os resíduos gerados, em qualquer fase do empreendimento, não irão impactar negativamente o Porto ou as áreas adjacentes, devendo ser previstos mecanismos de compensação se o impacto for identificado. Sugere-se a apresentação de um Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos contemplando todos os tipos de resíduos gerados em todas as etapas do empreendimento e um programa específico para o gerenciamento de resíduos de obras e construção civil. Cabe destacar que os dados anteriormente citados devem ser públicos e de publicidade mensal.

		No item 6.2. Poluição do ar sugere-se a realização de inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa - GEE para todas as etapas do empreendimento, mantendo inventários anuais após emissão de Licença de Operação. Previsão de monitoramento das emissões de material particulado de maneira regular, de modo a identificar, quantificar e estabelecer ações e/ou mecanismos de controle para tal situação, visando identificar os impactos potenciais e suas mitigações e/ou compensações. O Brasil apresentou uma meta de redução de emissões líquidas de GEE de 850 milhões a 1,05 bilhão de toneladas de CO2 equivalente até 2035. Além disso, também é signatário do Acordo de Paris que visam zerar as emissões líquidas de GEE entre 2050 e 2052. Sugere-se que no arrendamento seja acrescido um plano de descarbonização e/ou medidas e/ou iniciativas sustentáveis que visem a redução de emissões GEE e outros poluentes com base nas metas estabelecidas pelo governo brasileiro e também para acompanhar a tendência do mercado mundial aquaviário.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Em relação ao item 6.4 - Interferência do Empreendimento nas Comunidades Locais , a ampliação da capacidade do Porto de São Sebastião acarreta em diversos impactos, incluindo os sociais. As comunidades tradicionais do entorno devem participar de todas as discussões que impactem em suas áreas, seu meio de lazer, seu meio de trabalho e de subsistência. Deve-se considerar que o Porto de São Sebastião é adjacente à comunidade tradicional de pescadores que terão suas rotinas impactadas com a construção de um novo píer. Propor ações para essas comunidades. Sugere-se que essas comunidades devam ser consideradas para capacitação técnica e composição da força de trabalho desse empreendimento em qualquer e toda etapa do empreendimento.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	No item 6.5 - Práticas Incompatíveis dos Trabalhadores sugere-se a inclusão de ações e/ou atividades de educação ambiental específicas para esses trabalhadores, bem como para saúde e segurança do trabalho e de segurança no tráfego de forma contínua, em qualquer fase do empreendimento, considerando as diferentes atividades em cada etapa.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Em relação ao item 6.7 - Alteração/Poluição da Água e do Solo , sugere-se que o terminal, além do exposto neste item, deve manter um sistema de drenagem próprio ou outras medidas de engenharia, com o tratamento adequado para as atividades desenvolvídas, para lançamento dos efluentes da maneira correta e que se aplica à atividade, que garantam a integridade do meio ambiente e das comunidades do entorno. O atendimento a emergências deve prever, além do exposto na CONAMA 398, emergências em terra como vazamento de caminhões e emergências de combate a incêndio. Para tanto, sugere-se desenvolver um Plano de Atendimento a Emergências - PAE e um Plano de Incêndio, conforme norma do Corpo de Bombeiros.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Em relação ao item 6.9 - Proliferação de Pragas e Vetores sugere-se que o terminal deva implementar ações de controle de fauna sinantrópica adequada para os tipos de pragas e vetores que surjam devido ao tipo de carga movimentada, respeitando toda legislação e manutenção da vida silvestre do entorno, em toda e qualquer etapa do empreendimento, de forma regular e contínua.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	No item 6.10 - Interferência na Biota Aquática sugere-se que seja apresentado que os programas de monitoramento ambiental propostos e impostos pelo licenciamento irão avaliar essas interferências e buscar identificar os potenciais impactos, com proposição de medidas mitigadoras e/ou compensatórias no caso dos impactos significativos identificados.
		Com relação ao tópico 7 - Proposição de Programas Ambientais sugere-se incluir na coluna Impactos a questão de emissões atmosféricas para os programas de monitoramento onde é aplicável, em todas as etapas e fases do empreendimento. Incluir, ainda, um estudo de impacto de tráfego no município, considerando o aumento significativo de movimentação de veículos pesados e de apoio em todas as etapas do projeto. Inclusão de um programa de acompanhamento da investigação de passivos ambientais, com investigação de água subterrânea se assim o Estudo de Avaliação Preliminar o determinar, bem como os estudos subsequentes indicados no Item 5. Incluir, também, um programa de monitoramento e elaboração de inventários de emissões de Gases de Efeito Estufa - GEE e/ou outros gases poluentes para todas as etapas do empreendimento, de modo a mapear as emissões e buscar inovação tecnológica ou outras alternativas que visem a redução das emissões de poluentes em todas as etapas do empreendimento. Para o Programa de monitoramento da comunidade bentônica, ictiofauna, fitoplânctica e zooplânctica no Píer, propõe-se alterar a nomenclatura para Programa de Monitoramento de Biota Aquática, envolvendo tais programas descritos, acrescidos do monitoramento de espécies exóticas, com ênfase no monitoramento e controle de Coral-Sol e análise de bioacumulação devido ao consumo de animais para pesca e venda local. Além disso, esses monitoramentos devem ocorrer de modo a identificar os impactos do empreendimento no meio e não somente no píer. Os programas ambientais apresentados na fase de operação não podem ser considerados únicos, visto o órgão ambiental licenciador que detém a responsabilidade de definição no momento da emissão das licenças, sejam elas prévia, de instalação ou de operação através das condicionantes. Vale salientar e deixar claro também que as condicionantes impostas por tal órgão licenciador podem ser alteradas durante o processo, bem como podem não ser as mesmas para cada etapa do licenciamento. Sugere-se que esta informação esteja muito clara no processo de arrendamento, pois isso impacta diretamente no investimento previsto e todo custo acrescido e não previsto deve ser de responsabilidade do arrendatário.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	No item 7.1.1 - Programa de Gestão e Controle Ambiental das Obras sugere-se elaborar um inventário de Emissões GEE para a fase de obras, minimamente com escopo 1 e 2, e quando possível, escopo 3, mensalmente. Incluir, ainda, monitoramento de material particulado (PTS).
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	No item 7.1.1.7 - Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social (fase de implementação) e item 7.3.1.6 - Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social (fase de operação) sugere-se que o programa de educação ambiental, na fase de implementação e operação, não prevê atividades e/ou ações junto às comunidades do entorno. Sugere-se que os programas de educação ambiental, seja em qual fase for, tenha foco em desenvolvimento de ações junto às comunidades adjacentes, especialmente naquelas inseridas na área diretamente afetada pelo empreendimento, e não somente junto aos trabalhadores portuários. Isso é premissa da educação ambiental. As ações de comunicação social devem envolver, nas reuniões com poderes públicos, o convite estendido às comunidades adjacentes ou outras entidades atuantes no território, visando divulgação e transparéncia em todas as etapas do empreendimento, bem como visando a participação social no processo, inerente ao licenciamento.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	No item 7.3.3 - Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Emergência - PGR/PAE o atendimento a emergências deve prever, além do exposto na CONAMA 398, emergências em terra como vazamento de caminhões e/ou maquinário e emergências de combate a incêndio, para atendimento com recursos próprios. Para tanto, sugere-se desenvolver um Plano de Atendimento a Emergências - PAE conciso e claro, e um Plano de Incêndio, conforme norma do Corpo de Bombeiros. Sugere-se prever também que, para as novas atividades, o arrendatário deverá participar e prever ações de combate a essas emergências ambientais dentro do Plano de Área do Porto Organizado de São Sebastião - PAPOSS e do Plano de Ajuda Mútua - PAM do Porto de São Sebastião.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Para o item 7.3.4 - Plano de Emergência Individual - PEI, a construção de novo píer acarreta, consequentemente, no aumento das operações que, por sua vez, impacta diretamente no atendimento a emergências. O dimensionamento dos processos, ativos, materiais, equipes, dentre outros, do atendimento a emergências ambientais, de acordo com a CONAMA 398/81, é calculado com base em modelagem para as operações pretendidas. Atualmente, a capacidade de atendimento a emergências (CEATE) da CDSS é dimensionado para 1 píer e para as capacidades de movimentação de cargas. Portanto, a construção de novo berço/píer acarreta na necessidade de nova modelagem para as novas atividades previstas. Sugere-se a realização de nova modelagem abarcando todas as novas operações e novo píer para o correto dimensionamento do atendimento a emergências ambientais, divergente do já existente para o Porto de São Sebastião. O arrendatário deve manter seu próprio centro de atendimento a emergências ou serviço que venha suprir essa necessidade. Sugere-se prever também que, para as novas atividades, o arrendatário deverá participar e prever ações de combate sinérgicos a essas emergências ambientais dentro do Plano de Área do Porto Organizado de São Sebastião - PAPOSS e do Plano de Ajuda Mútua - PAM do Porto de São Sebastião.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Em relação ao item 9 - Gerenciamento de Áreas Contaminadas - GAC deve seguir as diretrizes da Decisão de Diretoria nº 038/2017, conforme mencionado no Item 5. Sendo assim, sugere-se que todo texto do item 9 do estudo de arrendamento seja revisado em sua totalidade, considerando a realização das etapas de acordo com os resultados obtidos na etapa anterior, sendo possível eliminar a execução de alguma etapa caso a anterior não indique necessidade de continuidade, conforme diretrizes da legislação indicada.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	

	2.1.1. A área total do Arrendamento em São Sebastião - SP, cujo código de identificação é SSB01, localizada no Porto de São Sebastião, possui 261.941 m ² (duzentos e sessenta e um mil, novecentos e quarenta e um metros quadrados), sendo constituída pelos t	Gostaria de sugerir que o fosse retirado da área total do arrendamento do SSB01 o pátio 3-A. Onde há 3 armazéns públicos montados pela DOCAS e mais outros 3 armazéns lonados montados pela iniciativa dos operadores portuários de cais público, a razão desse pedido é manter um nível mínimo de concorrência teal entre os operadores portuários e o Terminal Arrendado, dando chances de manutenção mínima da livre concorrência entre as partes, mantendo área suficiente de capacidade estática aos operadores portuários.
Minuta de Edital	2.2. A descrição completa das áreas, infraestruturas e instalações portuárias encontra-se na Minuta do Contrato de Arrendamento.	Condicionamento para entrada de Novas Cargas a) Proposta de Condicionamento à Construção de Novo Pier: Estabelecer que a entrada de novas cargas pelo arrendatário somente será permitida após a conclusão e operação de um novo píer, a ser construído como parte das obrigações contratuais. b) Cronograma de Implementação: Exigir que o arrendatário apresente um plano detalhado para a construção do píer, com prazos claros e penalidades em caso de atrasos. c) Priorização de Cargas Existentes: Garantir que, enquanto o novo píer não estiver operacional, a prioridade seja dada ao atendimento da demanda já existente, reduzindo filas e melhorando o fluxo logístico. d) Justificativa para Condicionar Novas Cargas à Atual Fila de Atracação: O aumento da demanda sem a infraestrutura adequada compromete a eficiência das operações, resultando em maiores filas, atrasos e custos adicionais para os operadores, importadores e exportadores. e) Foco em Infraestrutura Adequada: A entrada de novas cargas deve ser condicionada à ampliação da capacidade portuária, evitando sobrecarga no sistema atual. f) Benefícios da Medida à Eficiência Operacional: Reduz as filas de embarque e otimiza o uso da infraestrutura portuária, beneficiando os operadores e a economia local. g) Infraestrutura Adequada para Expansão: Assegura que a ampliação da capacidade portuária acompanhe o aumento da demanda, evitando colapsos operacionais. h) Compromisso com Investimentos: Incentiva o arrendatário a cumprir suas obrigações de investimento em infraestrutura de forma célere e eficiente.
Minuta de Edital	16.9. 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	O item 16.3 do Edital prevê que a Garantia de Proposta poderá ser prestada por meio 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, deve-se ter em mente que 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 de seguradoras, 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 SSB01, 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 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 agravamento de risco de inadimplência do tomador ou que possam influenciar na aceitação da proposta; (vii) se o segurado agravar intencionalmente o risco.
Minuta de Edital	2.1.1 A área total do Arrendamento em São Sebastião - SP, cujo código de identificação é SSB01, localizada no Porto de São Sebastião, possui 261.941 m ² (duzentos e sessenta e um mil, novecentos e quarenta e um metros quadrados), sendo constituída pelos t	Para possibilitar a construção de uma infraestrutura mais robusta e melhorar a eficiência e capacidade de operação do porto, propõe-se a inclusão das áreas dos pátios 1 e 2 e do berço público no arrendamento do terminal. Estima-se que a operação portuária atual poderia ser concentrada eficientemente nas áreas do pátio 1 e 2, otimizando a movimentação de cargas por meio da instalação de silos e pátios que absorveriam a demanda existente. Essa configuração permitiria a centralização das operações já consolidadas, resultando em um uso mais racional e produtivo da infraestrutura. Do ponto de vista operacional, a gestão centralizada por um único arrendatário aumentaria a eficiência ao unificar processos, eliminar redundâncias e aprimorar o alinhamento de todas as operações do porto. Além disso, com inclusão do arrendamento integral, o arrendatário poderia otimizar o uso das áreas dos pátios 3 e 4 para novas atividades, o porto teria a flexibilidade para implementar operações adicionais, possibilitando a diversificação de cargas e o desenvolvimento de novas oportunidades comerciais. Esse modelo também contribuiria para o fortalecimento do porto como um polo de movimentação de cargas, atendendo de forma eficaz ao crescimento da demanda futura sem a necessidade de investimentos adicionais em novas áreas externas. Portanto, solicita-se a inclusão dos pátios 1 e 2 e do berço público na área de arrendamento do terminal, uma medida que potencializa o aproveitamento da infraestrutura existente, otimiza o fluxo operacional e promove um ambiente estratégico para a expansão e desenvolvimento do porto. Ressalta-se ainda que a otimização do uso das áreas aumenta as chances de sucesso no leilão, ao permitir que diferentes players ajustem suas estratégias para atender tanto à movimentação das cargas já consolidadas no complexo quanto à introdução de novas cargas, ampliando o potencial de atratividade e competitividade do terminal.
Minta de Contrato		

		A Cláusula 2.1.1 da minuta de Contrato de Arrendamento prevê que a área total do arrendamento de SSB01 possui 261.941 m ² (duzentos e sessenta e um mil, novecentos e quarenta e um metros quadrados). Nessa área, poderão ser movimentadas cargas de perfis e tipos diversos, incluindo granéis sólidos vegetais, granéis sólidos minerais, carga geral e carga containerizada. Mais do que isso, a arrendatária deste terminal terá uma série de investimentos obrigatórios, entre os quais os investimentos necessários à implantação de via de acesso pública, pavimentada, para a interligação dos pátios 1 a 4 ao novo píer a ser construído (Cláusula 7.1.2.3. iii). Ocorre que, em que pese a obrigação de interligação atribuída à Arrendatária, ela não poderá operar todos os pátios conectados - sendo que os pátios 1 e 2, nos termos da modelagem atual, seguirão operando como pátios públicos, isto é, desvinculados do terminal de SSB01 e de sua Arrendatária. O mesmo se aplica ao atual berço existente no Porto Organizado - o qual, pela modelagem proposta, seguirá com acesso público. Todavia, há que se notar que, para a captura plena do potencial de que dispõe a área de SSB01, a modelagem deverá assegurar à Arrendatária condições adequadas para o aproveitamento do diversificado perfil de movimentações descrito na Cláusula 2.1.1. Para tanto, é imprescindível que as áreas associadas aos pátios 1 e 2, bem como do atual berço de São Sebastião, sejam incluídas na área arrendada - garantindo à Arrendatária pátios suficientes para, mantendo uma operação diversificada, contar com economias de escala e escopo necessárias não só à movimentação do atual portfólio de cargas atendido por São Sebastião, mas também à atração de novas operações à região, a partir da estruturação de sua operação principal, que deverá garantir a viabilidade econômico-financeira do terminal. Da forma como está previsto o layout de SSB01, nos termos da documentação submetida à Consulta Pública, corre-se o risco de que, diante do amplo objeto contratual, a área atualmente reservada ao terminal não viabilize uma operação estruturante competitiva, que sirva de âncora para assegurar a continuidade e eficiência da movimentação das demais cargas que dependem da infraestrutura de SSB01. Por outro lado, a incorporação dos pátios 1 e 2, bem como do atual berço, a partir de um layout referencial que faculte ao proponente vencedor a flexibilidade para sua máxima otimização, permitirá não só a maximização da eficiência operacional da instalação, como também contribuiria para que a Arrendatária possa racionalizar a utilização da infraestrutura de acesso terrestre ao Porto Organizado - o que deverá representar um fator determinante para a atratividade deste certame. Além disso, cabe pontuar os benefícios operacionais viabilizados com essa mudança. A operação de berços públicos, como regra geral, apresenta produtividade (em toneladas por hora atraçada) significativamente inferior à de berços privados ou arrendados. Dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ, no período de 2016 a 2024, ilustram essa diferença: no Porto de Paranaguá, o berço 200, integrado ao arrendamento da Fospar, demonstrou produtividade 108% (cento e oito por cento) superior na movimentação de granéis sólidos minerais em comparação aos berços públicos (206, 208, 209, 211 e 215). No Porto de Vitória, o berço privado do TPD é cerca de 40% (quarenta por cento) mais produtivo do que os berços públicos 201, 202, 206 e 207. De maneira ainda mais expressiva, nos terminais de Vila do Conde, os berços privados dos TUPs (Terminal Ponta da Montanha, Terminal Portuário Graneleiro de Barcarena e Terminal Vila do Conde) alcançam produtividade 295% (duzentos e noventa e cinco por cento) maior na movimentação de granéis sólidos que a dos berços públicos (101, 102, 201, 301 e 402). Esses dados reforçam que a produtividade de um berço público é, em média, inferior à de um berço privado ou arrendado. Assim, a exigência de construir um berço público em um píer operado e desenvolvido por uma arrendatária privada limita a eficiência operacional e o uso pleno da infraestrutura criada pela própria arrendatária. Com a incorporação dos pátios 1 e 2, é recomendável também que o berço público existente seja operado pela arrendatária, garantindo uma gestão integrada e eficiente de todas as operações. Portanto, a manutenção de operações menos produtivas não deve ser o padrão a ser perpetuado no Porto de São Sebastião. Ao contrário, o objetivo deve ser implementar um modelo operacional mais eficiente, baseado na coordenação integrada de toda a movimentação de cargas no complexo portuário, promovendo maior produtividade e aproveitamento das instalações. Por todo o exposto, pugna-se para que a área do Arrendamento, de que trata a Cláusula 2.1.1, seja acrescida das áreas relativas aos pátios 1 e 2 do Porto de São Sebastião, além da área atualmente ocupada pelo berço do Porto Organizado.
Minta de Contrato	2.1.1 A área total do Arrendamento em São Sebastião - SP, cujo código de identificação é SSB01, localizada no Porto de São Sebastião, possui 261.941 m ² (duzentos e sessenta e um mil, novecentos e quarenta e um metros quadrados), sendo constituída pelos te	
Minta de Contrato	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	A Cláusula 2.2. do Contrato consigna que as condições de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, a qual, conforme a redação ora analisada, poderá discriminariamente regular as condições de prioridade e preferência para a utilização dos Berços. Todavia, como se extrai dos documentos de modelagem de SSB01, existe a previsão expressa de utilização exclusiva pela Arrendatária de um dos berços que serão por ela construídos, nos termos da Cláusula 7.1.2.3. i - o qual, por evidente, não estará sujeito às volúveis condições e regras de acesso definidas pela Autoridade Portuária no âmbito do Regulamento de Exploração do Porto de São Sebastião. Assim, a exclusividade deve ser adequadamente refletida na disciplina do uso dos Berços afetos ao Terminal: 2.2. As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, respeitado o uso exclusivo dos Berços previsto neste Contrato.
Minta de Contrato	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	A utilização do berço público 101 pelo arrendatário a partir do 3º ano de contrato gera preocupação. A minuta apenas menciona que serão definidas pela Adm. do Porto. Nesse caso, supõe-se que essa definição seja no REP. Porém, eventual preferência ou prioridade por parte do arrendatário no Berço público (e não naquele exclusivo, obviamente) traria prejuízos concorrenciais significativos para os demais usuários do Porto (inclusive se a manutenção na movimentação das cargas existentes - consolidadas no porto - não forem de interesse do arrendatário). Sugermos o seguinte acréscimo na cláusula: 2.2.1 Para garantir a livre concorrência e evitar prejuízos à isonomia entre arrendatário e operadores portuários de Berço Público, fica expressamente consignado que não haverá prioridade ou preferência para cargas operadas pelo arrendatário.
EVTEA SSB01: Seção F - Ambiental	EVTEA SEÇÃO F - AMBIENTAL	Com relação ao tópico 10.3 - Programas Ambientais (Custos), observa-se que as ações de educação ambiental e comunicação social mostraram-se pontos sensíveis no território. Sendo assim, sugere-se que esses programas sejam realizados por profissionais especializados nessas questões. O gerenciamento de resíduos sólidos também apresenta ponto focal do licenciamento do Porto de São Sebastião, sendo também sugerido que exista equipe profissional dedicada a este assunto dentro do processo de arrendamento e que o programa não seja subestimado. Sugere-se incluir os custos dos programas de monitoramento ambiental e outras ações sugeridas ao longo deste documento.
Minta de Contrato	5 Do Objeto	Risco de práticas exclusionárias/abusivas por parte do Arrendatário: Pende uma preocupação com o risco da adoção de práticas abusivas por parte do novo Arrendatário, advindas da constituição de barreiras de uso e de acesso discriminatório em favor de determinados agentes e/ou de mercadorias específicas. Nos termos do artigo 2º da Resolução ANTAQ 75/2022, é fundamental que as operações portuárias sejam conduzidas dentro de um ambiente em que os usuários possam operar de forma isonômica e sem restrições que se distanciem do interesse público. O uso indevido das instalações públicas pode ensejar vantagens competitivas a determinados agentes econômicos, comprometendo a eficiência e o desenvolvimento da movimentação marítima de cargas e da área geográfica atendida pelo referido Complexo Portuário. Requerimentos: 1. Que se implemente um mecanismo de controle sobre o uso das instalações - incluindo a divulgação sistematizada e atualizada de informações de atendimento - para evitar a formação de distorções competitivas entre usuários. 2. Que o regulamento operacional do Porto garanta a manutenção da livre concorrência, sem que a atuação do Arrendatário prejudique a operação dos demais usuários do Porto. 3. Que os usuários e a coletividade sejam informados sobre o andamento das tratativas relativas aos pedidos aqui formulados, com a devida justificativa para eventuais decisões contrárias.

Minta de Contrato	5.1 O Objeto deste Contrato é o arrendamento de Áreas, Infraestruturas e Instalações Portuárias públicas localizadas no Porto Organizado de São Sebastião, no Estado de São Paulo, para a realização das Atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária de	A Cláusula 5.1.2.1 especifica os quantitativos mínimos de movimentação anual de granéis sólidos e carga geral, especificamente açúcar ensacado. No entanto, ao analisar o histórico de movimentação de cargas no Porto de São Sebastião, observa-se que a ausência de uma vocação claramente definida, de maneira a atrair uma diversidade de cargas. Essa característica de variabilidade no perfil das mercadorias movimentadas ao longo do tempo é fruto da flexibilidade da operação e mostra o potencial do porto para se adaptar às demandas do mercado, atendendo a diferentes setores e fortalecendo sua atratividade como um terminal versátil. Um exemplo dessa variabilidade é a movimentação de açúcar ensacado, que teve início no porto em 2020, com cerca de 119 mil toneladas. Em 2021, essa participação caiu 88% para apenas 15 mil toneladas e, em 2022, voltou ao patamar de 148 mil toneladas conforme dados divulgados pela ANTAQ. No histórico, nota-se ainda o aparecimento e consequente desaparecimento de cargas ao longo do tempo, como a categoria Ferro e Aço, cuja movimentação chegou em 176 mil toneladas e atualmente desapareceu. Além disso, o próprio edital aponta a tendência de migração da movimentação portuária de açúcar ensacado para contêineres, de modo que a especificação do tipo de carga geral na MME não está alinhada com as tendências mercadológicas e operacionais do porto, limitando o escopo do arrendamento. Diante disso, sugere-se uma Movimentação Mínima Exigida (MME) em termos de tonelagem total, sem vinculação a categorias específicas de carga, proporcionando maior flexibilidade aos operadores e permitindo uma melhor adaptação às oscilações de demanda do complexo, de modo a maximizar a movimentação portuária e o aproveitamento das instalações.
Minta de Contrato	5.1 O Objeto deste Contrato é o arrendamento de Áreas, Infraestruturas e Instalações Portuárias públicas localizadas no Porto Organizado de São Sebastião, no Estado de São Paulo, para a realização das Atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária de	A Cláusula 5.1.2.1 estabelece os quantitativos mínimos de movimentação exigida (MME) que a arrendatária deve cumprir anualmente, considerando o terceiro ano como o primeiro ano de operação. Conforme destacado em outras contribuições, para maximizar o potencial do terminal, deve-se permitir que a arrendatária tenha flexibilidade para realizar obras na infraestrutura de armazenagem, recepção, expedição e nos berços, possibilitando ajustes que extrapolam o layout referencial apresentado. Desse modo, aumentaria o potencial de atração dos players dispostos a realizar investimentos alinhados as suas demandas operacionais e às projeções futuras do terminal. Entretanto, para viabilizar essa flexibilização, é necessário adequar o prazo de execução das obras estipulado no edital, assim como permitir que o atendimento da MME tenha sua contabilização condicionada a conclusão das obras. Diante disso, solicita-se que o cumprimento da MME seja contabilizado apenas a partir da conclusão das obras.
Minta de Contrato	5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	Considerando as disposições da Seção C - Engenharia do EVTEA, a premissa adotada pela INFRA S.A. foi o faseamento da assunção da área total do arrendamento em 04 (quatro) fases operacionais distintas: (i) Ano 01 - assunção de 90.680m ² , (ii) Ano 02 - assunção de área complementar de 132.913m ² e (iii) Ano 03 - Assunção de área complementar de 29.593m ² , totalizando a área integral onshore de 253.265m ² . A quarta e última fase, correspondente disponibilização operacional da área offshore, é prevista para o 5º ano do contrato, quando o Arrendatário disponibilizará a ponte de acesso e novo píer de atração para início da operação. No entanto, embora o EVTEA estipule o faseamento operacional, é nítido que as obrigações e direitos previstos não refletem essa estrutura procedural, de modo que existem diversas incongruências cronológicas, além da ausência de previsão contratual do faseamento proposto. Breves exemplos são: (i) a cláusula 5.2 que determina a obrigação de disponibilizar, em até dois anos, a totalidade área do arrendamento de acordo com os Parâmetros do Arrendamento e (ii) a cláusula 9.2 i que estipula pagamento fixo à título de Valor do Arrendamento, independente do percentual de área disponibilizada e sem considerar a progressão parcial da área do arrendamento. Também é estipulada a capacidade estática mínima única de 190.000 toneladas ao longo de todo o prazo do arrendamento, mas sem considerar que os armazéns existentes na área apenas serão disponibilizados à Arrendatária no terceiro ano de contrato. No mesmo sentido, existem diversas obrigações contratuais da arrendatária que estão incompatíveis com o cronograma de faseamento, tais como a exigência de avaliação patrimonial completa no primeiro ano do arrendamento (cl. 7.1. xxii), a implantação de sistema de gestão e controle ambiental até o término do segundo ano do arrendamento (cl. 7.1. xxiii) e apresentação de relatório completo de passivos ambientais não conhecidos e laudo ambiental em até 360 dias da data de assunção (cl. 12.2 e 12.3). Nesses termos, entende-se necessário que a minuta do contrato de arrendamento seja adaptada ao modelo técnico proposto para o leilão do terminal portuário.
Minta de Contrato	5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	A Cláusula 5.2 da minuta de contrato estipula um prazo de 2 anos para que a arrendatária disponibilize a área, infraestrutura, instalações portuárias e inicie as atividades. No entanto, ao avaliar a Seção 2 do Caderno C - Engenharia, observa-se uma discrepância: essa seção detalha o processo de transição para a disponibilização das áreas de arrendamento, prevendo o início das operações no ano 3, com o uso apenas do berço público, e a conclusão dos investimentos ao final do ano 5. Dado que o arrendatário receberá a área em fases e que o objeto contratual permite a exploração do terminal sob diferentes perspectivas, solicita-se que o prazo para execução das obras e início das operações seja ajustado conforme os níveis de investimento apresentados no PBI, podendo, por exemplo, ser incluído uma condição de limite máximo de 5 anos a partir da obtenção das licenças ambientais para execução, de forma que a arrendatária possa iniciar suas operações com a estrutura do terminal completamente operacional e de modo a não sobrecarregar o único berço existente atualmente.
Minta de Contrato	5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	Considerando que o início das obras está condicionado à emissão das licenças ambientais pelo arrendatário, o que depende de trâmites que podem apresentar prazos variáveis e que não estão sob controle direto do arrendatário, solicita-se a revisão da redação da Cláusula 5.2 do contrato. Propõe-se que o prazo para execução das obras seja contabilizado a partir da data de emissão das licenças, em vez da data de assinatura do contrato. Essa alteração traria maior segurança jurídica e operacional ao arrendatário, evitando penalizações decorrentes de fatores externos e assegurando que o prazo estabelecido para as obras reflita as condições reais para o seu início.

		Nos termos da Cláusula 5.2. da minuta de Contrato de Arrendamento disponibilizada para o leilão de SSB01, a Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.
Minta de Contrato	5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	Nos termos da Cláusula 5.2. da minuta de Contrato de Arrendamento disponibilizada para o leilão de SSB01, a Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos. De inicio, deve-se notar a incoerência inerente na faseamento imaginado para o projeto. Isso porque o prazo de 2 (dois) anos exigido é incompatível com o as etapas de implantação previstas na modelagem. Neste sentido, há que se reconhecer que o cronograma de transição aponta que o terminal deve passar a operar com a capacidade total apenas no sexto ano de vigência contratual. Isso sem contar o Caderno de Engenharia, que prevê um prazo de 5 (cinco) anos para a conclusão das obras. Não por outro motivo, a própria Infra S.A., responsável pela estruturação deste projeto, sugeriu, no âmbito da Nota Técnica nº 11/2024 - que fundamenta todo o racional endossado pelo Ato Justificatório à presente modelagem -, que o Parâmetro de Arrendamento fosse exigível somente no ano 6 - por oposição aos dois anos atualmente previstos. Além disso, não se pode ignorar que, considerando-se as especificidades da presente modelagem - que envolve a movimentação de amplo leque de perfis de carga, a partir do vasto e ainda pouco explorado potencial do Porto de São Sebastião -, o leilão de SSB01 deve garantir flexibilidade para a estruturação de terminais distintos pelos diversos proponentes, com vocações e estruturas diversificadas. Isso porque a área de SSB01 carrega potencialidades múltiplas que poderão se materializar na forma de diferentes layouts e projetos de engenharia, com distintas exigências concretas de Capex e licenciamento. O tema do licenciamento, ademais, mostra-se de capital importância para o presente projeto. A diversidade de layouts concretos que poderão ser adotados para SSB01, somada aos desafios ambientais específicos para o contexto de São Sebastião, onde o licenciamento historicamente constitui tema delicado para o desenvolvimento do potencial portuário da região - do que prestam testemunho os autos da Ação Civil Pública nº 0000398-59.2014.4.03.6135 -, exigem que o prazo para atendimento dos Parâmetros do Arrendamento esteja ligado à efetiva emissão das licenças necessárias à implantação do terminal. Não há dúvida de que, nos termos do Contrato de Arrendamento, mostra-se irrazoável, na forma da Cláusula 24.4.1. c , que o descumprimento dos prazos para implantação e operacionalização do terminal gerem à Arrendatária o risco de rescisão contratual - o mais grave risco que pode ser atribuído ao parceiro privado. Assim, de forma a ser mitigar riscos irrazoáveis - incompatíveis com as melhores práticas nacionais e internacionais de estruturação de projetos - o prazo da Cláusula 5.2 deverá passar a contar somente após a emissão das licenças pertinentes. Como resultado das considerações acima, duas conclusões exsurgem: (i) o prazo para implantação do terminal, de acordo com os Parâmetros do Arrendamento deverá ser compatibilizado com aquele previsto nos Estudos, de modo que a Arrendatária tenha 5 (cinco) anos para conclusão das obras de implantação do terminal; e (ii) tal prazo deverá restar condicionado à emissão das licenças necessárias à realização das obras.
Minta de Contrato	5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	Em face da complexidade dos trâmites nos órgãos anuentes, da exigências de obtenção de licenças, da elaboração de projetos básicos e executivos e suas respectivas aprovações, além da necessidade de estabelecimento de recinto alfandegado, dentre outras, sugerimos pelo menos 3 anos de prazo máximo para disponibilização da área a fim de afastar o risco de inadimplência contratual.
Minta de Contrato	5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	Não estão claras quais seriam as consequências práticas do não atendimento de referido prazo, seja com ou sem culpa do Arrendatário. Em outras palavras, de que forma seriam atendidos os volumes mínimos e demais obrigações do Arrendatário nessas hipóteses?
Minta de Contrato	ix. Elaborar o projeto básico e projeto executivo, executar as obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias, bem como substituir ou reparar, às suas custas, quaisquer bens ou se	Estes passivos estão identificados e quantificados de forma detalhada neste edital? A não pormenorização destes itens enseja risco de existência de vício oculto que impeça a operação em prazo hábil, além de custos inesperados na viabilização das operações.
Minta de Contrato	xxiv. Atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de operação de cargas pelo terminal, considerando as disponibilidades e as condições gerais das Atividades, observada a regulação sobre o tema, em especial o disposto na Resolu	Como anteriormente mencionado, na ausência de um preço-teto e/ou de mecanismos claros e sistematizados de divulgação de dados específicos de atendimento, enxergam-se obstáculos para que se concretizar o intento deste dispositivo e/ou a comprovação de uma efetiva prática discriminatória - que pode se dar de diferentes formas, como por exemplo, por meio de descontos não padronizados, condições específicas de modo a privilegiar um agente/carga em detrimento de demais, entre outras modalidades.
Minta de Contrato	8.1.1 Receber Atividade adequada a seu pleno atendimento, livre de abuso de poder econômico;	A aferição de eventual abuso de poder econômico só poderá ser perpetrada se houver o devido e amplo acesso às informações de operação pelo Arrendatário. Nesse sentido, entende-se que, para garantir tal intento, deverá o Arrendatário divulgar em sua página eletrônica, de forma agregada e atualizada, informações sistematizadas sobre capacidade disponível, custos de suas operações, usuários, tipos de cargas e respectivos volumes movimentados, preços e descontos praticados, entre outras variáveis, bem como adotar os parâmetros de compliance acima indicados, entre outras variáveis, como aquelas que atualmente são divulgadas pelo Porto Organizado.

Minta de Contrato	8.1.2 Obter e utilizar as Atividades relacionadas ao Arrendamento, com liberdade de escolha entre os prestadores do Porto Organizado;	A minuta do contrato prevê a liberdade de escolha entre os prestadores de serviços dentro do Porto Organizado. No entanto, não se tem clareza sobre a abrangência dessa escolha e sobre os procedimentos operacionais necessários para garantir que essa liberdade seja exercida de forma eficaz e sem causar distorções na operação portuária.
Minta de Contrato	13.1.3 Obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao Arrendamento;	Nos termos do Contrato de Arrendamento, conforme sua subcláusula 13.1.3, foi alocado à Arrendatária o risco pela obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao Arrendamento , incluindo o eventual atraso na obtenção de tais aprovações governamentais, nos termos da subcláusula 13.1.20, quando não houver estipulação de prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão pelas autoridades competentes. Por outro lado, o risco atinente ao atraso ou paralisação das atividades, em decorrência da demora ou impossibilidade da obtenção das licenças ambientais da instalação portuária em razão da inexistência ou cassação das licenças ambientais do Porto Organizado , foi atribuído ao Poder Concedente (subcláusula 13.2.5). Ocorre que, como se verá, especificamente no que diz respeito ao processo de licenciamento relacionado a SSB01, a redação acima deverá ser adaptada, de forma a refletir a dimensão e criticidade do risco associado ao licenciamento do terminal, de forma a se garantir a atratividade do certame ora referido. Isso porque o tema do licenciamento mostra-se de capital importância para o presente projeto. A diversidade de layouts concretos que poderão ser adotados para SSB01, somada aos desafios ambientais específicos para o contexto de São Sebastião, onde o licenciamento historicamente constitui tema delicado para o desenvolvimento do potencial portuário da região - do que prestam testemunho os autos da Ação Civil Pública nº 0000398-59.2014.4.03.6135 , exigem que a alocação de risco relacionada ao licenciamento reflita as particularidades e riscos específicos associados a esta instalação. Não se pode descartar que as discussões historicamente aplicáveis ao licenciamento do porto organizado impactem a avaliação do licenciamento do terminal de SSB01. Por outro lado, nos termos do Contrato, o risco pelo atraso na obtenção das licenças aplicáveis é associado a consequências de desproporcional impacto à Arrendatária, do que serve de exemplo a Cláusula 24.4.1. c , segundo a qual o descumprimento dos prazos para implantação e operacionalização do terminal tem como decorrência a rescisão contratual - o mais grave risco que pode ser atribuído ao parceiro privado. Vale ressaltar que existem precedentes em que o Governo Federal, ao estruturar projetos com particular sensibilidade para questões ambientais e de licenciamento, adaptou sua estrutura de riscos de forma a alocar de forma mais equânime e razoável esta questão. Neste sentido, destaca-se a modelagem proposta para a chamada Ferrogrão , ferrovia proposta entre os municípios de Sinop/MT e Itaituba/PA (distrito de Mirituba), cujos documentos foram disponibilizados a consulta pública por força da Audiência Pública ANTT nº 014/2017. Nos termos da Cláusula 5.4 à minuta de Contrato de Concessão para tal modelagem, foi previsto que: Em caso de atraso na obtenção de quaisquer licenças necessárias à Implantação e Operação da Ferrovia após a Data de Eficácia, bem como na efetivação das Desapropriações, por motivo não imputável à Concessionária, a exigibilidade das obrigações contratuais será suspensa e o Prazo da Concessão poderá ser estendido, mediante demonstração, pela Concessionária, do impacto do referido atraso sobre os marcos estabelecidos no Cronograma Físico. Em igual sentido, o instrumento contratual disponibilizado para tal projeto previu que: A obtenção de licenças, permissões, autorizações e outorgas relacionadas ao objeto da Concessão fora dos prazos estabelecidos no Cronograma Físico não acarretará qualquer responsabilização ou penalização da Concessionária, desde o atraso não lhe possa ser imputado (Cláusula 8.4). Neste sentido, a matriz de risco deste Contrato de Arrendamento, em atenção às particularidades de licenciamento aplicáveis a SSB01, deverá dispor que: A Arrendatária não será responsabilizada por atrasos no início das Atividades decorrentes de fatos que, comprovadamente, não lhe possam ser imputados, tais como atrasos na expedição das licenças, autorizações, permissões, manifestações e outorgas necessárias à execução das obras de implantação do Terminal aos quais não tiver dado causa, desde que comprovado que tomou, de forma diligente e tempestiva, todas as providências que estavam ao seu alcance para a obtenção das licenças em tempo hábil, podendo o Prazo do Arrendamento ser estendido, mediante demonstração, pela Arrendatária, do impacto do referido atraso sobre os marcos estabelecidos no PBI.
Minta de Contrato	Apêndice 3. Requisitos do Plano Básico de Implantação	O PBI deve caracterizar as instalações portuárias a serem utilizadas pela Arrendatária, integrantes ou não do Arrendamento, ex.: apresentação das vias de acesso rodoviário e ferroviário; mas não tem previsão de como será essa avaliação. Entende-se que deveria haver a divulgação para a comunidade portuária, com direito a participação social através de audiência pública ou minimamente para o CAP - Conselho de Autoridade Portuária. O acesso aos berços públicos, local para armazenagem e tarifas são preocupações importantes para importadores e exportadores, operadores portuários e demais usuários, para que possam honrar os contratos pactuados a curto médio e longo prazo;

		Considerando o perfil de carga do Porto de São Sebastião e a avaliação concorrencial estruturada com base em análise micro e estudo intraporto das suas dimensões específicas, entende-se que a proposta de arrendamento parcial apresentada para o SBB01 não aproveita ao máximo o potencial operacional do Porto para movimentação de cargas e ganhos sociais. Conforme análise crítica estruturada pela 4Infra (anexa) a capacidade do complexo de disputar mercados com os portos do Rio de Janeiro, Santos e Vitória depende da maximização de investimento em infraestrutura e eficiência operacional, sendo nítido que referida maximização apenas poderá ser alcançada mediante a simbiose das capacidades dos subsistemas portuários - (atração, armazenagem e expedição/recepção terrestres - e não com o fracionamento dos ativos) e unificação de todos os pátios e berços (atual e futuros) sob um único arrendatário. É dizer, em contraposição ao arrendamento parcial proposta da ANTAQ para o SBB01 em discussão, o estudo técnico anexo aponta que um único arrendamento para o Complexo de São Sebastião resultaria em claros ganhos operacionais frente a alternativas fracionadas, atendendo ao dinamismo do setor e ao aumento da eficiência. Para exemplificar e sintetizar as conclusões do estudo técnico da 4Infra: o arrendamento único no porto resultaria em investimento de aproximadamente R\$ 1,7 bilhões e aproximadamente 24 mil novos empregos diretos e indiretos contra R\$ 544 milhões e 8 mil empregos previstos pela INFRA S.A nos moldes do estudo do SBB01. No mais, a unificação de todos os pátios e do berço público existente sob um único arrendamento portuário assegurará maior liberdade e versatilidade para a realização de novos investimentos transformadores pelo arrendatário, eliminará o risco de ingênuidade por terceiros e possibilitará a ampliação necessária para o complexo e sua hinterlândia direta no menor prazo possível. Frisa-se ainda que a proposta está em linha ao posicionamento recente do TCU que visa a possibilidade maior flexibilidade ao setor frente ao dinamismo e necessárias inovações para a expansão e aprimoramento setorial: Essa passagem, assim como outras daquele voto, são claras ao sinalizar que os portos públicos precisam acompanhar o dinamismo do setor, sob pena de restarem obsoletos com o passar dos anos. Assim, o aumento da sua eficiência é uma necessidade premente, e que passará pela adoção de novas soluções legalmente previstas, mas que permitam a concretização dos investimentos de forma mais eficiente em comparação com as soluções mais tradicionais. (...) E nos termos do Decreto 9.048/2017, a comprovação desses ganhos [operacionais] ocorre por meio da comparação dos resultados advindos da exploração da área total expandida com os resultados que seriam obtidos com a exploração das áreas isoladamente, observados os aspectos concorrentiais e as diretrizes de planejamento setorial. (TCU - Plenário - Acórdão 148/2024. Min. Rel. Araldo Cedraz. Processo 000.048/2023) Não bastasse, como também apontando no estudo anexo da 4Infra, a proposta de unificação de todas as áreas operacionais sob um único arrendamento já foi adotada anteriormente pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina para a exploração do Porto de Antonina com o arrendamento do ANTO1, que ocupa todas as áreas operacionais do porto. O arrendamento único para o Porto em questão resultou em um incremento da área operacional do arrendamento de 72.000m² em 1995 para 267.309m² em 2015 e aproximadamente R\$ 114 milhões de investimento. Vale ressaltar que a Autoridade Portuária classificou a manutenção do arrendamento do ANTO1 como uma das melhores formas de retributividade [sic] ao patrimônio público, atendendo-se o interesse público e tornando mais eficiente a operação do complexo portuário de Paranaguá e Antonina, otimizando as capacidades e áreas potenciais existentes no âmbito do Porto Organizado nos termos do 10º termo aditivo ao Contrato de Arrendamento firmado entre APPA e Porto Ponto do Félix. Assim como São Sebastião, o Porto de Antonina possui limitações de áreas disponíveis para a realização de atividades de movimentação e armazenagem de carga, bem como de instalações de acostagem, no que diz respeito à oferta de berços. O processo decisório da APPA considerou a crescente movimentação de carga em Paranaguá e a comprovada necessidade de ampliação da infraestrutura de atração para assegurar o mais eficiente meio de prestação de serviços aos usuários do Porto Organizado de Antonina. Em suma, a solução encetada para Antonina possuía o condão de amenizar os sinais de saturação de Paranaguá traduzidos, sobretudo, em filas de atração para todos os segmentos de carga. O estudo 4Infra, aponta o caso do SBB01 similar, sendo que o modelo de arrendamento integral tem a vantagem de maximizar os benefícios econômicos e sociais para o Porto e o interesse público como um todo.
EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	A sugestão dada nas contribuições da audiência pública de ampliar ou arrendamento para a totalidade da área do Porto não é adequada à realidade do Porto de São Sebastião, pois geraria grande impacto nos operadores locais, na manutenção dos empregos existentes e na segurança jurídica das cargas consolidadas, com grande incerteza para a área de influência do Porto no Vale do Parába, Grande São Paulo, interior de SP, Sul de MG (indústria do vidro, indústria automobilística, indústria química, indústria cervejeira, produtores de açúcar, entre outros). O arrendamento parcial , mantendo o berço atual e o novo berço interno para uso público é muito mais condizente com a segurança da comunidade local e regional, assim como favorece a existência de concorrência entre operadores, em benefício da economia de mercado.
EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	Gostaria de sugerir que o fosse retirado da área total do arrendamento do SSB01 o pátio 3-A. Onde há 3 armazéns públicos montados pela DOCAS e mais outros 3 armazéns lonados montados pela iniciativa dos operadores portuários de cais público, a razão desse pedido é manter um nível mínimo de concorrência leal entre os operadores portuários e o Terminal Arrendado, dando chances de manutenção mínima da livre concorrência entre as partes, mantendo área suficiente de capacidade estática aos operadores portuários.
EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	Gostaria de sugerir que o fosse retirado da área total do arrendamento do SSB01 o pátio 3-A. Onde há 3 armazéns públicos montados pela DOCAS e mais outros 3 armazéns lonados montados pela iniciativa dos operadores portuários de cais público, a razão desse pedido é manter um nível mínimo de concorrência leal entre os operadores portuários e o Terminal Arrendado, dando chances de manutenção mínima da livre concorrência entre as partes, mantendo área suficiente de capacidade estática aos operadores portuários.
EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	Conforme disposto na Seção A - Apresentação, a área de influência do Porto Organizado de São Sebastião envolve os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás, com destaque para as regiões do Vale do Paraíba (SP), ABC Paulista (SP) e Região Metropolitana da Grande São Paulo (SP). No entanto, a informação relatada na Seção A não está em linha com a área de influência apresentada no Plano de Zoneamento do Porto (PDZ), que aponta a hinterlândia do Porto com abrangência inferior ao relatado pela INFRA S.A. Ainda, o EVTEA também não aponta as premissas de avaliação e delimitação da demanda do Porto Organizado em linha ao disposto no item 3.1.1 do Termo de Referência anexo à Portaria SEP nº 38/2013: Portaria SEP nº 38/2013 (...) 3.1.1. Avaliação da demanda e da competição 3.1.1.1. A avaliação da demanda e da competição deverá considerar a delimitação das regiões de influência de cada projeto, levantamento de dados secundários, projeção de demanda, competição interportos (entre os portos da região) e intraporto (entre terminais do mesmo porto), baseando-se principalmente no Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, no Plano Mestre do Porto (Master Plan) e no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), cujos dados primários disponíveis nesta SEP poderão ser consultados, se necessário, mediante requisição, não sendo vedado à Autorizada efetuar os levantamentos complementares indispensáveis ao perfeito desenvolvimento dos seus trabalhos . No mais, também é certo que a análise realizada pela INFRA S.A desconsidera o baseline pequeno do Porto de São Sebastião e as particularidades do Porto Organizado como um todo, que possui baixa fatia de mercado quando comparada aos concorrentes. Frisa-se que, apesar do aumento de carga operada no porto de São Sebastião, o efeito no seu share de mercado é pouco significativo. Esse efeito se dá devido ao pequeno baseline do porto de SSB desde o início da série e até o momento, mesmo considerando o forte crescimento atual e o crescimento acima dos portos do Rio de Janeiro e Vitória. Portanto o crescimento atual não alivia o porto de Santos, apenas captura cargas que são preferidas por Santos. Não bastasse, atualmente existem 04 cargas movimentadas no Porto o São Sebastião, todas já cativas por critério de definição de proximidade da hinterlândia ou exclusividade e que já ocupam a totalidade da capacidade operacional do Porto Organizado. Em contraposição, os portos que são concorrentes diretos de São Sebastião têm crescido de forma sustentável e progressiva encabeçados por Santos, com pouca participação de São Sebastião conforme dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ. Isto se deve essencialmente pelo investimento constante em infraestrutura, cenário que não é acompanhado pelo Porto Organizado de São Sebastião Nesses termos, demonstra-se necessário que os estudos sejam reavaliados com base em premissas específicas do Porto Organizado, sendo certo que a Companhia Docas de São Sebastião, na condição de atual administradora portuária e agente melhor capacitado para avaliar as particularidades do porto, possa se manifestar a respeito da demanda projetada e/ou avaliar o interesse frente a possíveis alternativas que assegurem o melhor atendimento ao interesse público e/ou maximizem o retorno econômico da própria Estatal no curto, médio e longo prazo.

EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	No item 1. Introdução , observa-se a ausência da carga conteinerizada expressamente descrita nos tipos de cargas para movimentação e armazenagem no terminal SSB01. A Resolução CPPI nº 291, de 22/11/2023, na qual o Conselho do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) recomendou à Presidência da República a qualificação do empreendimento SSB01 no âmbito do PPI como área para movimentação de carga geral (multipropósito). Dentre as vantagens observadas para um terminal com cargas descritas com o perfil multipropósito está a flexibilidade para a movimentação de diversos tipos de cargas, podendo atender diversos mercados, ganho de eficiência nas operações do terminal e a otimização dos processos para gerar ganhos estratégicos.
EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	No item 2. O estudo faz-se necessária a revisão pois há um equívoco ao mencionar os instrumentos de planejamento do setor portuário para o complexo portuário de Itaguaí.
EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	No tópico 3. Descrição do complexo portuário a nomenclatura Terminal de Uso Privativo (TUP) está inadequado de acordo com a Lei nº 12.815/2013.
EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	No item 4. Descrição da área do Porto de São Sebastião no que tange à portaria de acesso ao Porto, atualmente está em funcionamento apenas a Portaria Principal. Entretanto, encontra-se em fase de conclusão uma nova portaria, com entrega prevista para o início de 2025, que viabilizará um gate secundário de acesso ao Porto para a chegada dos caminhões diretamente da nova rodovia Tamoios. A alça do sistema viário que permitirá a saída do Porto diretamente à rodovia Tamoios está em fase de construção, com a previsão de conclusão pelo governo do Estado de São Paulo no final de 2025. Com a conclusão do sistema viário haverá um gate definitivo para atendimento do fluxo de veículos, entrada e saída, diretamente na rodovia.
EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	Sugerimos a retirada do párrafo 3-A da área total do arrendamento do SSB01. A sugestão se justifica tendo em vista a existência nesse local de 3 armazéns públicos montados pela COMPANHIA DOCAS e mais outros 3 armazéns ionados montados pela iniciativa dos operadores portuários de cais público, de forma a manter um nível mínimo de concorrência leal entre os operadores portuários e o Terminal Arrendado, dando chances de manutenção mínima da livre concorrência entre as partes, mantendo área suficiente de capacidade estática aos operadores portuários do cais público.
EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	Prezados Senhores, A Associação Brasileira das Indústrias de Vidro - ABIVIDRO, pessoa jurídica inscrita no CNPJ/MF sob o número 62.005.954/0001-44, com sede na Avenida Angélica, 2.491, conjunto 162, Bela Vista, Município e Estado de São Paulo, por seu representante, vem respeitosamente, apresentar considerações sobre o certame de arrendamento em apreço. Inicialmente, cumprimentos a iniciativa de escrutínio popular, voltada ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização da licitação para o arrendamento da área denominada SSB01, dedicada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos, vegetais e minerais, carga geral e conteinerizada, localizada no Porto Organizado de São Sebastião, Estado de São Paulo. A ABIVIDRO é uma associação que, desde 1962, tem por objetivo promover e intensificar a utilização do vidro, sistematizar informações de sua cadeia produtiva, estimular o contínuo aprimoramento técnico e ambiental do setor e representá-lo em tudo que for de seu interesse. Essa Associação é composta por indústrias fabricante de vidro localizadas no Brasil. Parte dos principais insumos produtivos dessa indústria, quais sejam, a barraílla e o sulfato, são trazidos por meio do Complexo Portuário de São Sebastião e, de lá, encaminhados às respectivas plantas dentro do Estado. Dada a enorme relevância de tal Complexo Portuário para a indústria de vidro brasileira, a ABIVIDRO acompanha com atenção a iniciativa em cotejo. Apesar de lastreados pelos estudos de viabilidade aplicáveis e projeções de demanda, há alguns aspectos da presente licitação que, no entendimento desta Associação, merecem o adequado esclarecimento. Sob uma ótica ampla, as principais preocupações relacionam-se a assegurar a manutenção da isonomia no uso do Porto e de seus ativos correlatos, a modicidade de preços/tarifas, a transparência e o acesso à informação, a livre concorrência e a continuidade das operações de todos os usuários atualmente atendidos pelo cais público. Apesar da menção expressa de alguns desses propósitos na Resolução ANTAQ nº 75, de 02 de junho de 2022, tais ditames tornam-se ineficazes caso não existam instrumentos aptos a garantir o acompanhamento atualizado e sistematizado, pelos usuários e por essa r. Agência, dos dados e parâmetros de atendimento por parte do Arrendatário.
EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	No tópico 5. Área do arrendamento SSB-01 consta que a configuração final do arrendamento passará a contar com uma área onshore de 253.265 m ² . Cabe informar que dentro desta área existem espaços de utilidades e operacionais que se encontram em funcionamento conforme croqui (enviado por e-mail), a saber: ª Edificação e acesso aos vestiários do cais ª Núcleo do Centro de Controle Operacional (CCO) ª Base de emergência ª Área para manutenção de equipamentos ª Vias de acesso à rodovia Contorno Sul da Rodovia dos Tamoios (entrada e saída de caminhões) ª Guarita de acesso ao Porto ª Via de acessos internos ao Porto ª Cabine de operação do scanner de cargas ª Área de scanner veicular ª Subestações de energia elétrica ª Reservatório e casa de bomba de incêndio
EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	Operação do berço existente e áreas remanescentes: Solicitam-se, nessa oportunidade, esclarecimentos sobre a operação do Berço Público existente e as áreas remanescentes, uma vez consolidado o Arrendamento - i.e., como se dará a coexistência de atividades do cais público e do arrendado. Na prática, busca-se compreender será feita a distribuição das cargas entre os diferentes berços do Porto, especialmente considerando que o Arrendatário deverá observar a MME. É fundamental que se definam as regras para garantir que tal arranjo não prejudique a eficiência das operações, nem cause embaraços logísticos aos usuários do Porto. A distribuição eficiente das cargas entre os berços é essencial para garantir a continuidade das operações e o cumprimento das metas estabelecidas. Uma distribuição desigual ou mal planejada das cargas pode resultar em congestionamento nos berços públicos ou no uso inadequado da infraestrutura. Além disso, repisa-se, é importante que todos os operadores, o Arrendatário e os usuários do Porto público, tenham acesso igualitário aos berços disponíveis, evitando distorções no ambiente concorrencial aplicável. Requerimentos: 1. Que se forneça um detalhamento sobre o modelo operacional proposto para o berço existente e as áreas remanescentes, incluindo as obrigações de cada parte e as condições para uma operação híbrida eficiente. 2. Que se esclareça detalhadamente o processo de distribuição das cargas entre os diversos berços, especialmente no contexto da obrigação de cumprimento da MME, assegurando um uso equilibrado e justo da infraestrutura portuária.
EVTEA SSB01: Seção A - Apresentação	EVTEA SEÇÃO A - APRESENTAÇÃO	Teste
EVTEA SSB01: Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA SEÇÃO B - ESTUDO DE MERCADO	Em relação ao tópico 4. Projeção do Fluxo de Cargas a CDSS recomenda revisão das taxas de crescimento para cargas consolidadas, uma vez que os percentuais de crescimento considerados foram retirados da última edição do Plano Mestre que remonta a 2018 e já se mostrou superado, visto que previa atingir uma demanda de 960 mil toneladas movimentadas no Porto apenas em 2060 e este volume foi superado em 2023, que atingiu uma movimentação de 1.033 mil toneladas. Quando observado os atuais volumes movimentados nos últimos 12 meses, até outubro de 2024, tem-se aproximadamente 1.600 mil toneladas. Tal resultado foi atingido por melhoria na eficiência, atração de novas cargas, com contratos de permissão de uso (para cargas de açúcar e fertilizantes). Os níveis de serviço auferidos em 2024 mante-se competitivos diante dos principais portos da interlândia.
EVTEA SSB01: Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA SEÇÃO B - ESTUDO DE MERCADO	No item 4.2. Demanda Macro , no que concerne ao açúcar a granel, a informação apresentada no estudo de movimentação histórica não condiz com a realidade do porto. Os valores constantes na tabela de referência utilizados são de soja, carga que não tem movimentação neste Porto de São Sebastião.
EVTEA SSB01: Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA SEÇÃO B - ESTUDO DE MERCADO	Outra contribuição ao item, 4.2 Demanda Macro , agora observando o açúcar ensacado, os volumes de demanda macro que constam na tabela relativos aos anos 2026 a 2030 (do primeiro ao quinto ano de arrendamento) estão zerados em todos os cenários projetados. Entendemos que esta carga será movimentada nos períodos referenciados pela CDSS.
EVTEA SSB01: Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA SEÇÃO B - ESTUDO DE MERCADO	No item 4.3. Demanda Micro os volumes apresentados como micro demanda potencial do terminal estão subestimados. A CDSS estimou a demanda considerando como parâmetros a manutenção da média dos últimos 5 anos, observadas as reais movimentações no período, bem como foram considerados os contratos de permissões de uso (para cargas de açúcar e fertilizantes), respeitando as movimentações previstas em contrato, respeitando os limites dados pela capacidade máxima de ocupação do berço único e com aumento contínuo de produção (prancha operacional) com o emprego de mecanização, com esteiras para o embarque de granéis. O crescimento de movimentação posterior para as cargas já consolidadas no Porto foi adotado o CAGR estabelecido para o Plano mestre vigente. Os dados de movimentação de cargas em toneladas com projeção baseada nos dados reais do Porto de São Sebastião foram enviados por e-mail.

EVTEA SSB01: Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA SEÇÃO B - ESTUDO DE MERCADO	Em relação ao tópico 5.1. Receita Unitária Média , os valores médios finais adotados nos estudos estão abaixo os valores atuais praticados nos terminais, a preços atualizados (novembro/2024), conforme pesquisa realizada nos sítios eletrônicos das tabelas de preços destes terminais. O valor médio adotado no estudo para granéis sólidos vegetais foi de R\$ 40,61 por tonelada, representando uma diferença de 14,66%. Para granéis sólidos minerais foi utilizado no estudo o valor médio de R\$ 71,03, quando os valores atualizados (novembro/2024) resultaram em um preço médio de R\$ 85,28, com uma diferença de 20%. já para carga geral, os estudos remetem o valor médio de R\$ 104,06, enquanto os preços atualizados (novembro/2024) foram de um valor médio de R\$ 111,57, representando uma diferença de 7,21%.
EVTEA SSB01: Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA SEÇÃO B - ESTUDO DE MERCADO	As tabelas constantes nas páginas 26 a 28 devem ser revistas para considerar as demandas micro e capacidades do berço 101 apuradas pela CDSS até 2030 (do primeiro ao quinto ano do arrendamento) devido à mecanização do açúcar a granel e produtividade crescente das demais cargas.
EVTEA SSB01: Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA SEÇÃO B - ESTUDO DE MERCADO	No tópico 6. Movimentação Mínima Exigida - MME deve ser revista pois estes valores são impactados diretamente pela projeção de micro demanda que foi proposta anteriormente pela CDSS.
EVTEA SSB01: Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA SEÇÃO B - ESTUDO DE MERCADO	A seção 6 estabelece a Movimentação Mínima Exigida (MME) para granéis sólidos e de carga geral (açúcar ensacado). No entanto ao avaliar o histórico de movimentação de cargas do Porto de São Sebastião, com base nos dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ, observa-se que o porto apresenta características oportunistas, sem uma vocação definida para um tipo específico de carga. Cita-se, por exemplo, o açúcar, cujo registro do Estatístico da ANTAQ mostra um início de movimentação em 2020, registrando aproximadamente 120 mil toneladas. Em 2021, no entanto, houve uma redução expressiva de 88%, com apenas 15 mil toneladas movimentadas. No ano seguinte, os volumes retornaram ao patamar de 150 mil toneladas. Essa volatilidade de movimentação demonstra um padrão que oscila, evidenciando a ausência de uma base histórica consolidada que possa sustentar projeções robustas e confiáveis para esse tipo de carga. No histórico, nota-se ainda o aparecimento e consequente desaparecimento de cargas ao longo do tempo, como a categoria Ferro e Aço, cuja movimentação chegou em 176 mil toneladas e atualmente desapareceu. Além disso, o próprio edital aponta a tendência de migração da movimentação portuária de açúcar ensacado para contêineres, de modo que a especificação do tipo de carga geral na MME não está alinhada com as tendências mercadológicas e operacionais do porto. Portanto, dado que o Porto de São Sebastião não possui uma vocação definida para tipos específicos de carga e apresenta um perfil de movimentação variável ao longo do tempo, recomenda-se que o edital estabeleça uma Movimentação Mínima Exigida (MME) em termos de tonelagem total, sem vinculação a categorias específicas de carga. Assim, há uma maior flexibilidade aos operadores e permite que o porto responda de forma adequada às oscilações de demanda, maximizando a movimentação portuária e o aproveitamento das instalações.
EVTEA SSB01: Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA SEÇÃO B - ESTUDO DE MERCADO	(Parte 1/2 da Contribuição) Com base em dados públicos observa-se que a ocupação atual do único berço público operacional do Porto de São Sebastião (Berço 101) é de 91%. Ainda, todos os atuais operadores do Porto Organizado disputam o uso do berço único para a movimentação de carga comum entre todos os operadores, sendo certo que esses operadores não investem em (i) infraestrutura própria, mas meramente aproveitam a infraestrutura pública e (ii) melhorias na infraestrutura comum, permeando o cenário de estagnação da infraestrutura portuária. A constante disputa pelo único berço disponível somado a movimentação comum da mesma carga por todos os operadores acaba ocasionando uma concorrência destrutiva e, por sua vez, a perda de carga para portos vizinhos pela elevada demurrage. O efeito final é a perda do valor do Porto e a estagnação da infraestrutura pela falta de investimento. No entanto, mesmo diante desse cenário fático, verifica-se que os estudos técnicos que subsidiam a modelagem operacional do SBB01 não consideram a situação real da concorrência predatória do Porto Organizado. Em realidade observa-se que os estudos meramente ressaltaram a inexistência de arrendamentos portuários no Porto Organizado e ignoraram por completo os efeitos dos operadores portuários titulares de contratos temporários e/ou precários para movimentação de carga. Veja-se, em linha ao item 3.1.1.4 do Termo de Referência anexo à Portaria SEP nº 38/2013, os estudos técnicos produzidos pela INFRA S.A devem contemplar a análise de competição interportos e intrporto, bem como considerar os fatores competitivos específicos de cada porto organizado para avaliação do impacto na demanda e respectiva projeção futura dos respectivos arrendamentos: Portaria SEP nº 38/2013 (...) 3.1.1.4. Na análise de competição interportos (entre os portos da região) e intrporto (entre terminais do mesmo porto), deverão ser consideradas, minimamente, a análise dos fatores competitivos que afetam a demanda pelo projeto. Por sua vez no ato justificatório do arrendamento (NOTA TÉCNICA Nº 13/2024) o Ministério de Portos e Aeroportos afirma que os estudos de demanda elaborados pela INFRA S.A consideram como premissas seguintes informações listadas sem seu item 15.2: (i) infraestrutura existente no Porto, (ii) as operações realizadas entre os atuais operadores portuários (sem considerar a expansão futura de demanda) e (iii) que o arrendatário capturará a totalidade da demanda macro. Ocorre que, como pontuado acima, as informações da Nota Técnica não refletem a realidade do Porto Organizado, bem como não contemplaram estratégias competitivas para o fomento da competição portuária ou qualquer análise de concorrência intrporto ou interporto. Como consequência da ausência de avaliação do perfil intrporto a demanda micro demonstra-se inaptă a refletir dados consistentes por não considerar diversos aspectos e condições concorrenenciais particulares do setor portuário. De modo mais específico, conforme exigência do Acórdão TCU nº 2896/2009 verifica-se que não houve análise das relações concorrenenciais entre seus atores como pontuado pela Corte de Contas no item 9.3.1 do acórdão ora mencionado: 9.3. determinar à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, e à Secretaria Especial de Portos - SEP, com amparo no art. 43, I, da Lei n.º 8.443/1992 c/c o art. 250, II, do Regimento Interno/TCU, que, no prazo de 180 dias, estudos que possibilitem identificar elementos determinantes das condições de concorrência dos distintos mercados do setor portuário, levando em consideração os seguintes aspectos, entre outros que julgar relevantes: 9.3.1. no nível intrporto, o tipo de carga e seu grau de consolidação, o tamanho do porto, os tipos e as quantidades de terminais, as relações concorrenenciais entre seus atores e as conexões logísticas do porto (ferrovias, rodovias e cabotagem) (TCU - Acórdão 2896/2009. TC nº 021.253/2008-2. Min. Walton Alencar Rodrigues. Ds 02/12/2009)
EVTEA SSB01: Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA SEÇÃO B - ESTUDO DE MERCADO	(Parte 2/2 da Contribuição) Ainda é válido ressaltar, em linha ao Acórdão TCU nº 3661/2013 da Relatora Ministra Ana Arraes, que a ausência de estudo real e efetivo de concorrência inter e intraportos consiste em uma barreira para definição do modelo teórico, global e sistemático para estruturar a competição no setor : 332. A ausência de estudos de concorrência inter e intraportos impede o Poder Concedente de adotar um modelo teórico, global e sistemático para estruturar a competição no setor e de utilizar os estudos de demanda como um instrumento com essa finalidade. Porém, ao menos em tese, ainda assim é possível incorporar questões concorrenenciais pontuais na modelagem dos arrendamentos. (...) 334. Por outro lado, na fase de elaboração dos estudos de demanda micro, teria lugar, essencialmente, o exame da concorrência intraportos, pois nessa etapa avaliou-se justamente a distribuição de cargas entre os terminais e entre os portos na mesma região de influência. (TCU -Acórdão 3661/2013. TC nº 029.083/2013-3. Min. Ana Arraes. Ds. 10/12/2013) Soma-se os julgados da Corte de Contas à redação clara do artigo 6º do Decreto Federal 8.003/2013 - que determina que o EVTEA deve considerar as características de cada empreendimento vislumbrado - e resta evidente que os estudos concorrenenciais apresentados para o SBB01 não são suficientes para apontar a viabilidade do futuro certamente o atingimento do interesse público. Não bastasse, também é válido ressaltar que o artigo 3º, caput da Lei Federal nº 12.815/2013 exige o aumento da competitividade portuária como diretriz básica da exploração de arrendamentos portuários, cenário ideal que não será atingido com a proposta de arrendamento em discussão visto que em nada resolverá a situação de concorrência predatória no Porto Organizado. Nesses termos, entende-se essencial que a ANTAQ revisite o modelo concorrenzial proposto para o SBB01 uma vez que o modelo submetido ao controle social não reflete as particularidades do Porto Organizado e, tampouco, é capaz de possibilitar leitura fidedigna da situação comercial do porto.

		A FIESP considera positivas todas as propostas de ampliação de investimentos em infraestrutura. No entanto, salienta a necessidade de aprofundamento dos estudos e análises relativas ao Porto de São Sebastião, tanto no que se refere à necessidade de investimentos na área apresentada neste estudo, quanto no complexo portuário como um todo. Isso porque, a consideração de obras e ampliações direcionadas pelo Plano Mestre e pelo PDZ são essenciais para que sejam definidas as diretrizes dos investimentos necessários para o crescimento de capacidade e de eficiência do Porto. Os estudos apresentam o crescimento orgânico das cargas que já são movimentadas atualmente no porto, sem apresentar eventuais possibilidades de atração de alternativas de produtos. Outro ponto de atenção é que o estudo de mercado, considera apenas que o açúcar ensacado poderá ser conteinerizado. Mas, em geral, o PDZ do porto apresenta potencial para contêineres. Assim, o estudo deve contemplar as possibilidades consideradas no documento de referência. A FIESP acredita que o grande desafio do complexo portuário de São Sebastião seja a atração de novas cargas. Há potencial para isso, pois o porto pode ser transformado em um hub regional, pois além da hinterlândia com o Vale do Paraíba e há o acesso às cargas com origem e destino na região de Campinas, por meio da Rodovia Dom Pedro. Nesse sentido, é fundamental que haja flexibilidade necessária para proposição de diferentes projetos e visões entre os proponentes, de modo a contemplar a escala necessária para atender às cargas existentes e novas cargas. O porto permite uma variabilidade de movimentação de cargas diversas e flexibilizar as melhorias dentro do processo de arrendamento, considerando a possibilidade de diferentes taxas, expansão e aprofundamento e usos dos berços a serem construídos e das demais áreas no porto, ampliarão as oportunidades de operacionalização de outras cargas que poderão ser atraídas. Ou seja, o fatiamento do porto aumenta a probabilidade de não maximizar a geração de valor do ativo. Dessa maneira, mais do que o arrendamento da área considerada no SBS-1, há a necessidade de considerar a ampliação da capacidade do porto como um todo, principalmente, se considerarmos o planejamento logístico do Estado de São Paulo, que prevê o fomento a novos negócios no estado como um todo e, principalmente, nas regiões do Vale do Paraíba e da Região Metropolitana de Campinas. Considerar apenas uma área em especial, como esta poderá engessar as demais áreas do porto em relação a outros interessados. O poder concedente tem o condão de apresentar aos interessados as reais necessidades de investimentos a serem realizados de maneira a garantir o atendimento das cargas e demandas existentes e novas. Além disso, deve considerar o aumento da capacidade de movimentação e armazenagem para a atração de novas cargas, não apenas para a área prevista, mas para todo o complexo portuário. Ainda assim, é necessário enfatizar a necessidade de uma avaliação do ativo como um todo, incorporado na lógica do sistema aquaviário do país, ou seja, as soluções devem ser abrangentes não apenas à influência local, mas também, e principalmente, seu impacto na região Sudeste e no país. Além disso, é de fundamental importância deixar claro o atendimento das cargas movimentadas pelo porto atualmente, pois são insumos e matérias primas essenciais às indústrias da região. Pois a captura dessas cargas por outros portos, como Santos, por exemplo, impactará às indústrias o Vale do Paraíba e região, levando a um aumento de custos a elas e aos consumidores finais. Para isso, há a necessidade de que os preços sejam coerentes com os demais portos, a eficiência e competitividade do complexo e, também, fiscalizado pela ANTAQ, de forma a evitar abusividade. A existência de investimentos obrigatórios para a área específica, deve atuar em conjunto com as melhores práticas de liberdade econômica dos mais diversos setores. No entanto, a FIESP entende a necessidade de incentivos às melhorias de capacidade, eficiência, com preços adequados e não abusivos aos usuários. Dessa maneira, o Capex de R\$660 milhões considerados os investimentos obrigatórios apresentados, parece ser insuficiente para que sejam alcançados os resultados esperados dentro do prazo previsto. Por isso, a FIESP considera necessário um amplo debate para que as necessidades dos usuários do porto sejam observadas. Além disso, é fundamental a revisão do montante de investimentos previstos, dada as exigências apresentadas em contrato. Nesse sentido, um estudo mais amplo a respeito de todo o complexo portuário se faz necessário.
EVTEA SSB01: Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA SEÇÃO B - ESTUDO DE MERCADO	O pátio 3A deveria ser mantido público, na forma em que se encontra. Isto porque, o local possui 3 armazéns próprios da Companhia Docas, que são disponibilizados aos operadores portuários mediante pagamento de tarifas públicas. Possui também galpões estruturados de 3 operadores portuários diferentes. Todos os armazéns estão em pleno uso, mantém giro constante de cargas movimentadas ao longo de todo o ano e pagam a tarifa pública da Tabela 5, que tem sido importante fonte de receitas para a Companhia. De outro lado, trata-se de 29.000 m ² , área insignificante comparando-se à abrangência da área a ser arrendada, não afetando de modo significativo o resultado para o Arrendatário, mas prejudicando de maneira efetiva as operações que historicamente ocorrem no porto, por meio dos operadores locais. A receita com armazenagem auferida pela CDSS com essa área será reduzida ao passar para o contrato de arrendamento, não justificando a sua inclusão no referido contrato.
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	Como se verifica, o Arrendatário termina em 5 anos todas as obras de infraestrutura, inclusive o novo cais com 2 berços e obras nas áreas comuns do Porto, de modo que, a partir do 3º ano disputa o cais público 101 com os demais operadores. Contudo, o berço 101 já tem em 2024 mais de 90% de ocupação e fila de navios com média de 15 dias. Deste modo, sugere-se a criação de regras de transição e garantias para manter as cargas consolidadas, a igualdade de condições e a livre concorrência entre operadores. Sabemos que um line-up com tendência a piorar ao longo do tempo, pode fazer com que usuários atuais deixem de operar no Porto de São Sebastião.
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	Com relação ao prazo para as obras, os 5 anos para a conclusão das obras é um prazo muito curto, tendo em vista que não há sequer projetos básicos ou executivos. O Arrendatário deverá contratar e elaborar os projetos, submeter à aprovação dos órgãos competentes e obter o licenciamento ambiental (LP, LI e LO). Diante da realidade local, bastante sensível do ponto de vista ambiental, entende-se que haverá diversos entraves a serem superados, não somente junto aos órgãos ambientais, mas também junto a sociedade civil organizada. Além das licenças, a própria obra do novo pier tem seus prazos técnicos e operacionais para serem cumpridos e que somente irão iniciar após o licenciamento. Existe alguma garantia ou compromisso oficial de que as obras serão aprovadas? E caso não sejam aprovadas, ou tenham que adaptar-se a uma dimensão menor, haverá compensação ao empreendedor, ou readequação contratual? Sugestão: prazo de obra de 3 anos após o licenciamento ambiental.

		<p>Prezados, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações, tais como: 1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários e o arrendatário, limitando a atuação dos operadores portuários que já utilizam essa infraestrutura, além de reduzir a capacidade estática disponível para movimentação e armazenagem de cargas, prejudicando o atendimento às demandas atuais e futuras do mercado. Portanto, solicita-se que o Pátio 3-A permaneça como uma área pública, garantindo condições mínimas de operação para os operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário. 2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como: . Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. 3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público: Ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; Aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.</p>
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	Acredito ser essencial deixar fora da área de arrendamento o pátio 3-A (fase 3 do projeto). Isso porque ali encontram-se armazéns com uso ininterrupto por parte dos operadores portuários locais, gerando faturamento significativo à Autoridade Portuária (veja estatísticas do Porto de 2023 e 2024). O arrendamento da referida área irá gerar perda de receita à CDSS, pois as tarifas praticadas ao Arrendatário são menores do que a receita auferida atualmente no local. Ademais, trata-se de área pequena, que pouca diferença faria ao arrendatário, porém reduziria significativamente os espaços públicos disponíveis, em detrimento à concorrência de mercado
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	Há garantias de aprovação das benefícias obrigatórias pelos órgãos intervenientes, em especial licenças ambientais? Em caso de não aprovação, ou aprovação com dimensões menores ou diferentes do escopo do contrato, qual a solução jurídica prevista? Haverá recomposição contratual? E quanto ao EVTEA, como ficaria nessa hipótese?
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	A implantação de correias transportadoras será obrigatória? Não seria mais interessante e legalmente mais adequado permitir que o empreendedor decida sobre a melhor técnica a ser utilizada em seus processos, assim como os equipamentos, capacidade operacional, desempenho, entre outros aspectos?
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	<p>Prezados senhores, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações a fim de contribuir para a manutenção da competitividade e equilíbrio no setor portuário: 1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários e o arrendatário, limitando a atuação dos operadores portuários que já utilizam essa infraestrutura, além de reduzir a capacidade estática disponível para movimentação e armazenagem de cargas, prejudicando o atendimento às demandas atuais e futuras do mercado. Portanto, solicita-se que o Pátio 3-A permaneça como uma área pública, garantindo condições mínimas de operação para os operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário. 2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como: . Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; Manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. 3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; além do aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.</p>

		Prezados senhores, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações a fim de contribuir para a manutenção da competitividade e equilíbrio no setor portuário: 1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários e o arrendatário, limitando a atuação dos operadores portuários que já utilizam essa infraestrutura, além de reduzir a capacidade estática disponível para movimentação e armazenagem de cargas, prejudicando o atendimento às demandas atuais e futuras do mercado. Portanto, solicita-se que o Pátio 3-A permaneça como uma área pública, garantindo condições mínimas de operação para os operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário. 2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como: Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; Manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. 3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; além do aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	Prezados senhores, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações a fim de contribuir para a manutenção da competitividade e equilíbrio no setor portuário: 1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários e o arrendatário, limitando a atuação dos operadores portuários que já utilizam essa infraestrutura, além de reduzir a capacidade estática disponível para movimentação e armazenagem de cargas, prejudicando o atendimento às demandas atuais e futuras do mercado. Portanto, solicita-se que o Pátio 3-A permaneça como uma área pública, garantindo condições mínimas de operação para os operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário. 2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como: Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; Manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. 3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; além do aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	Gostaria de contribuir sugerindo que não fosse incluído na área total do arrendamento do SSB01 o pátio 3-A, visto que nesse pátio estão 3 armazéns públicos montados pela DOCAS e outros 3 armazéns montados pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, portanto há investimento dos operadores portuários naquele local, sendo a razão desse pedido para que se mantenha um nível mínimo de livre concorrência entre os operadores portuários e o Terminal Arrendado, mantendo área suficiente de capacidade estática aos operadores portuários. Além disso, no mesmo sentido da manutenção da livre concorrência, gostaria de defender a manutenção e melhoria do berço público já existente hoje, além da construção de mais um berço público moderno, para atender às demandas do mercado atual.
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	Gostaria de contribuir sugerindo que não fosse incluído na área total do arrendamento do SSB01 o pátio 3-A, visto que nesse pátio estão 3 armazéns públicos montados pela DOCAS e outros 3 armazéns montados pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, portanto há investimento dos operadores portuários naquele local, sendo a razão desse pedido para que se mantenha um nível mínimo de livre concorrência entre os operadores portuários e o Terminal Arrendado, mantendo área suficiente de capacidade estática aos operadores portuários. Além disso, no mesmo sentido da manutenção da livre concorrência, gostaria de defender a manutenção e melhoria do berço público já existente hoje, além da construção de mais um berço público moderno, para atender às demandas do mercado atual.
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	Quero sugerir a mudança do local para a construção do cais do projeto. Por que vocês não constroem o cais a partir do berço que já existe?

		<p>Prezados senhores, Quanto à questão de arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações a fim de contribuir para a manutenção da competitividade e equilíbrio no setor portuário:</p> <p>1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários e o arrendatário, limitando a atuação dos operadores portuários que já utilizam essa infraestrutura, além de reduzir a capacidade estática disponível para movimentação e armazenagem de cargas, prejudicando o atendimento às demandas atuais e futuras do mercado. Portanto, solicita-se que o Pátio 3-A permaneça como uma área pública, garantindo condições mínimas de operação para os operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário.</p> <p>2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; • Manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. <p>3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; • Aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. <p>Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia. Obrigado e coloco-me à disposição para esclarecer quaisquer dúvidas.</p>
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	<p>Entre os investimentos obrigatórios está incluída a construção de ponte de acesso e píer de atracação contendo dois novos berços. Berço público dimensionado para atender navios de no mínimo 80.000 TPB, com profundidade natural mínima de - 15m DHN; Berço de uso exclusivo SSB-01 dimensionado para atender navios de no mínimo 120.000 TPB, com profundidade natural mínima superior a -15m DHN . Contudo, a exigência de uma profundidade natural mínima restringe a flexibilidade do arrendatário na definição do layout de seus berços, tanto em relação à localização quanto ao comprimento e profundidade. Cita-se, por exemplo, a possibilidade de interferência do novo píer na manobrabilidade de navios, dado o posicionamento do berço P2 da Transpetro nas proximidades. Esse fator reforça a necessidade de flexibilidade na exigência de profundidade, permitindo que seja obtida por meio de dragagem também, quando necessário, e possibilitando a construção de uma infraestrutura mais robusta e em locais alinhados às operações da futura arrendatária. Diante disso, considerando que se trata de um layout conceitual, passível de ajustes pelo arrendatário durante a elaboração de seu Plano Básico de Implantação, solicita-se a retirada da obrigatoriedade de o calado operacional ser exclusivamente natural, possibilitando que o calado seja atingido por outros meios, como a dragagem, evitando assim o engessamento do projeto.</p>
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	<p>Prezados, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações, tais como:</p> <p>1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários e o arrendatário, limitando a atuação dos operadores portuários que já utilizam essa infraestrutura, além de reduzir a capacidade estática disponível para movimentação e armazenagem de cargas, prejudicando o atendimento às demandas atuais e futuras do mercado. Portanto, solicita-se que o Pátio 3-A permaneça como uma área pública, garantindo condições mínimas de operação para os operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário.</p> <p>2. Manutenção e melhoria do berço público existente O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; • Manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. <p>3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; • Aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. <p>Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.</p>
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	

		<p>Prezados, Em relação ao arrendamento da área SSB01 no Porto de São Sebastião, venho colocar algumas considerações, tais como: 1. Exclusão do Pátio 3-A da área total de arrendamento do SSB01 O Pátio 3-A, localizado no Porto de São Sebastião, possui investimentos significativos realizados tanto pela Autoridade Portuária (DOCAS), quanto pela iniciativa dos operadores portuários do cais público, sendo três armazéns públicos, construídos pela DOCAS e outros três armazéns montados pelos operadores portuários. Caso a exclusão dessa área no arrendamento não ocorra, poderá haver comprometimento da livre concorrência entre operadores portuários e o arrendatário, limitando a atuação dos operadores portuários que já utilizam essa infraestrutura, além de reduzir a capacidade estática disponível para movimentação e armazenagem de cargas, prejudicando o atendimento às demandas atuais e futuras do mercado. Portanto, solicita-se que o Pátio 3-A permaneça como uma área pública, garantindo condições mínimas de operação para os operadores portuários, mantendo os princípios da livre concorrência e desenvolvimento sustentável do setor portuário. 2. Manutenção e melhoria do berço público existente: O berço público atual desempenha um papel estratégico no equilíbrio do mercado, possibilitando que os operadores portuários tenham acesso a infraestrutura de atracação de forma competitiva. Porém, algumas questões são necessárias, tais como: . Modernizar e expandir a infraestrutura existente, para que o berço público continue atendendo às demandas logísticas de forma eficiente e segura, aumentando a capacidade operacional do berço público, garantindo maior flexibilidade para as operações e reduzindo gargalos logísticos; manutenção do atual campo de trabalho dos quase duzentos trabalhadores portuários avulsos, hoje existentes no Porto de São Sebastião. Portanto, que seja priorizada a alocação de recursos para a manutenção e modernização do berço público, promovendo maior eficiência nas operações e fortalecendo o papel do Porto de São Sebastião como um polo competitivo e sustentável. Além da manutenção de empregos, hoje existentes. 3. Construção de um novo berço público moderno Dado o crescimento das demandas do mercado e a importância de manter um equilíbrio saudável entre áreas públicas e arrendadas, é essencial planejar a ampliação da infraestrutura pública do porto. A construção de um novo berço público: Ampliará a capacidade do Porto de São Sebastião para atender a um maior volume de cargas, além de reforçar a concorrência saudável no setor, garantindo que os operadores portuários tenham alternativas viáveis para realizar suas operações; Aumento do atual campo de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, com a geração de mais empregos qualificados. Portanto, que seja considerada a construção de um novo berço público com infraestrutura moderna, capaz de atender às necessidades do mercado e apoiar o desenvolvimento econômico regional. E aumento da mão de obra qualificada. Conclusão: Essas propostas visam assegurar um equilíbrio entre as operações no cais público, feita pelos operadores portuários, e do terminal arrendado, garantindo à livre concorrência. Além disso, visa garantir que sejam levados em consideração os trabalhadores que hoje executam suas atividades no berço público de São Sebastião, para que não sejam esquecidos e não tenham sua renda diminuída drasticamente da noite para o dia.</p>
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	No item 1. Introdução consta que As operações portuárias consistem basicamente no transporte de caminhões que acessam o cais, ... não havendo sistema mecanizado . Entretanto, cabe informar que a ANTAQ autorizou, por meio do Acórdão nº 632-2024-ANTAQ, de 17/10/2024, a celebração de contrato de uso temporário entre a CDSS e a empresa Proporto Brasil Operações Portuárias Ltda., cujo objeto é a utilização pelo prazo de 48 (quarenta e oito) meses de área localizada no Pátio 4-A, com superfície total de 21.600 m ² , para movimentação e armazenagem de açúcar a granel para exportação, no porto organizado de São Sebastião/SP. O projeto prevê a movimentação anual de 1.000.000 (um milhão) de toneladas. Para viabilizar tal volume, a empresa propôs uma operação mecanizada, desde a recepção de carga, passando pelo armazenamento, entrega ao costado e embarque, viabilizando uma produtividade média de 15.000 toneladas/dia, garantindo a velocidade necessária para uma operação rápida e segura.
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	Com relação ao item 2. Descrição da estrutura operacional , cabe informar que na área onshore de 253.265 m ² , constam espaços de utilidades e operacionais que se encontram em funcionamento conforme croqui (enviado por e-mail), a saber: â€¢ Edificação e acesso aos vestiários do cais e Núcleo do Centro de Controle Operacional (CCO) â€¢ Base de emergência â€¢ Área para manutenção de equipamentos â€¢ Vias de acesso à rodovia Contorno Sul da Rodovia dos Tamoios (entrada e saída de caminhões) â€¢ Guarita de acesso ao Porto â€¢ Vias de acessos internos ao Porto â€¢ Cabine de operação do scanner de cargas â€¢ Área de scanner veicular â€¢ Subestações de energia elétrica e â€¢ Reservatório e casa de bomba de incêndio. Dentre a relação de investimentos mínimos atrelados ao terminal SSB-01, consta a construção de ponte de acesso e pier de atracação contendo dois novos berços. Informar as dimensões mínimas dos dois novos berços.
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	No Anexo C-2 - Ativos Existentes deve ser considerado novos investimentos que foram realizados ao longo do ano de 2024 na área objeto do arrendamento SSB01 que monta em R\$ 19.748.563, com ações realizadas em novas pavimentações, construção de subestação elétrica, drenagem e novo gate. Descrição Unidade Quantitativo Custo Unitário Custo Total Pavimentação do Pátio 4A m ² 21.600 220,47 4.762.152 Pavimentação e drenagem do Pátio 3B m ² 29.410 253,08 7.443.168 Subestação e instalações elétricas nº 29.410 192,64 5.665.576 Fechamento do perímetro e sinalização vertical m ² 41.006 40,91 1.677.668
EVTEA SSB01: Seção C - Engenharia	EVTEA SEÇÃO C - ENGENHARIA	Gostaria de sugerir que o fosse retirado da área total do arrendamento do SSB01 o pátio 3-A. Onde há 3 armazéns públicos montados pela DOCAS e mais outros 3 armazéns isolados montados pela iniciativa dos operadores portuários de cais público, a razão desse pedido é manter um nível mínimo de concorrência leal entre os operadores portuários e o Terminal Arrendado, dando chances de manutenção mínima da livre concorrência entre as partes, mantendo área suficiente de capacidade estática aos operadores portuários e dando chance a maior participação dos trabalhadores portuários nesse crescimento das cargas no porto de São Sebastião.