

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ
Respostas às contribuições área STS08

O PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ - CPLA, no uso das atribuições conferidas pela Portaria ANTAQ nº 420, de 8 de novembro de 2018, na legislação de regência e considerando o que consta do Processo nº 50300.004957/2020-71, divulga as respostas às contribuições recebidas na Audiência Pública nº 07/2020-ANTAQ.

Documento	Item do documento	Pedido de esclarecimento	Resposta
Minuta Edital	2.2. A descrição completa das áreas, infraestruturas e instalações portuárias encontra-se na Minuta do Contrato de Arrendamento.	Não foi encontrado um detalhamento da infraestrutura existente a ser liberada.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a descrição das áreas e infraestruturas encontra-se na Cláusula 2ª da Minuta de Contrato. Na Seção C - Engenharia também consta descrição da estrutura operacional.
Minuta Edital	2.3. As Atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária no Arrendamento consistem na movimentação e armazenagem de graneis líquidos, especialmente combustíveis, nos termos e condições previstas no Contrato e em seus Anexos.	O item 2.3 da minuta do edital estabelece que as atividades a serem desempenhadas pela arrendatária consistem na movimentação e armazenagem de graneis líquidos, em especial combustível. Neste sentido, considerando que é permitida a movimentação/armazenagem de qualquer produto em granel líquido na área arrendada, não se limitando a combustível, sugere-se que, para fins de equalização de propostas e em atenção ao princípio da isonomia seja expressamente incluído nos documentos editalícios a possibilidade de se movimentar gás liquefeito de petróleo - GLP no STS08.	Não acatada. O projeto elaborado pela EPL não abarca, inicialmente, a armazenagem e movimentação de GLP, todavia este não é impeditivo para que o futuro arrendatário implante esta carga, sendo desnecessário constar explicitamente em função do tipo de carga similar
Minuta Edital	4.2.3. que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, que não constem expressamente do Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento;	Foram citadas informações constantes no Edital e minuta do Contrato que são oriundas de estudos e demais documentos disponibilizados pela ANTAQ em seu site, sem clareza quanto ao uso dessas informações. Entendemos que os documentos oficiais para a licitação são apenas os expressamente citados na documentação proposta.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que são oficiais os documentos disponibilizados no site da Antaq relativo às audiências públicas. Os estudos de viabilidade visam fundamentar a modelagem do empreendimento e possuem caráter orientativo. Para fins de esclarecimentos sobre o Edital, aplicam-se as regras estabelecidas no seu item 4.2.

Minuta Edital	7.6. As correspondências recebidas após as 18h, inclusive aquelas dirigidas a endereço eletrônico, serão consideradas como recebidas no dia útil imediatamente posterior.	Redação sugerida: 7.6. As correspondências recebidas após as 18h serão consideradas como recebidas no dia útil imediatamente posterior. As correspondências por meio eletrônicas submetidas até as 23:59h serão consideradas como recebidas no mesmo dia. Justificativa: Sugerimos que não haja restrição de horário para entrega de documentos, especialmente os que possam ser entregues por via eletrônica, devendo ser utilizado todo prazo de 24 horas, ou seja, até as 23:59h do dia especificado no edital. A título de exemplo os processos judiciais eletrônicos são dessa forma contabilizados.	Não acatada. Apesar dos sistemas eletrônicos, temos que limitar o horário para processamento das informações.
Minuta Edital	7.10. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados disponibilizados no sítio eletrônico da ANTAQ foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação do Leilão, não possuindo qualquer caráter vinculativo que responsabilize a ANTAQ e/ou o Poder Concedente perante as Proponentes e/ou perante a futura Arrendatária.	Importante ser esclarecido pela ANTAQ a razão de os documentos disponibilizados em seu sítio eletrônico e que embasam a licitação não possuírem caráter vinculativo, haja vista que os mesmos trazem estudos acerca de investimentos, parâmetros contratuais mínimos exigidos, e embasam os valores cobrados para outorga da concessão, preço-teto, valores fixos e variáveis do arrendamento, além de gerar uma expectativa quanto à movimentação de produtos. Tal previsão contraria os dispositivos da LINDB acerca da vinculação dos atos administrativos, sendo certo que as justificativas do ato associam-se à validade deste e vinculam o próprio agente que o emitiu.	Não acatada. Os estudos que embasam o processo licitatório são referenciais, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, por meio de Projeto Executivo a ser aprovado pela Autoridade Portuária, a partir do Plano Básico de Implantação - PBI, analisado preliminarmente pelo Poder Concedente, e, posteriormente, pela Autoridade Portuária, previamente ao projeto executivo e à execução das obras. Nesse sentido, a responsabilidade pelo projeto efetivo caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva ART do engenheiro responsável, em atendimento aos normativos da ANTAQ e do Sistema CREA/CONFEA. Ressalta-se que esse entendimento foi objeto de discussão com a área técnica do Tribunal de Contas da União, que entendeu e concordou com a metodologia utilizada. A partir desse formato os interessados tem flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de gerar a movimentação exigida pelo edital.

Minuta Edital	7.10. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados disponibilizados no sítio eletrônico da ANTAQ foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação do Leilão, não possuindo qualquer caráter vinculativo que responsabilize a ANTAQ e/ou o Poder Concedente perante as Proponentes e/ou perante a futura Arrendatária.	O item 7.10 da minuta do edital determina que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados disponibilizados no sítio eletrônico da ANTAQ foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação do leilão, não possuindo qualquer caráter vinculativo que responsabilize a ANTAQ e/ou Poder Concedente perante as proponentes e/ou futura arrendatária. Note-se que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA foram utilizados pela ANTAQ e pelo Poder Concedente para precificar o arrendamento fixo e variável, além de servir como base de cálculo para outros valores contidos no contrato de arrendamento, tal como a garantia de execução. Portanto, tais valores calculados por meio do EVTEA serão vinculativos durante a vigência do arrendamento. Neste contexto, considerando que (i) as conclusões e premissas do EVTEA vinculam a futura arrendatária no que se refere aos valores de arrendamento fixo e variável e (ii) tais estudos deverão ser ressarcidos pela futura arrendatária, se faz essencial a alteração do item 7.10 do edital para que seja determinada a vinculação dos estudos disponibilizados no site da ANTAQ às propostas a serem ofertadas pelas proponentes.	Não acatada. Os estudos que embasam o processo licitatório são referenciais, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, por meio de Projeto Executivo a ser aprovado pela Autoridade Portuária, a partir do Plano Básico de Implantação - PBI, analisado preliminarmente pelo Poder Concedente, e, posteriormente, pela Autoridade Portuária, previamente ao projeto executivo e à execução das obras. Nesse sentido, a responsabilidade pelo projeto efetivo caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva ART do engenheiro responsável, em atendimento aos normativos da ANTAQ e do Sistema CREA/CONFEA. Ressalta-se que esse entendimento foi objeto de discussão com a área técnica do Tribunal de Contas da União, que entendeu e concordou com a metodologia utilizada. A partir desse formato os interessados tem flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de gerar a movimentação exigida pelo edital.
Minuta Edital	11.5. Caso uma Proponente participe de um Consórcio, ficará ela também impedida de participar isoladamente do Leilão para quaisquer dos Arrendamentos do respectivo Leilão, restrição que compreenderá igualmente suas Controladas, Controladoras, Coligadas e entidades sujeitas ao mesmo controle comum.	De acordo com o item 11.5 da minuta do edital, a proponente que participar de um consórcio ficará impedida de participar isoladamente do leilão para quaisquer dos arrendamentos do respectivo leilão. Ocorre que o presente leilão contempla apenas o arrendamento de uma área portuária. Desta forma, sugere-se que a referência para quaisquer dos Arrendamentos do respectivo Leilão seja excluída do item 11.5 da minuta do edital.	Parcialmente acatada. A cláusula será alterada para não permitir que a mesma empresa participe do mesmo leilão isoladamente ou consórcio.

Minuta Edital	13.1. Com exceção das Garantias de Proposta, que devem estar obrigatoriamente em sua forma original na primeira via do Volume 1 descrito no item 20.1.1, todos os demais documentos serão apresentados em sua forma original ou por meio de cópia autenticada, e rubricado por 1 (um) dos Representantes Credenciados. As Proponentes poderão apresentar cópias autenticadas das vias originais das garantias citadas para instruir a 2ª e 3ª vias do 1º Volume.	Redação sugerida: 13.1 Com exceção das Garantias de Proposta, que devem estar obrigatoriamente em sua forma original na primeira via do Volume 1 descrito no item 20.1.1, todos os demais documentos poderão ser apresentados por meio de cópia e rubricado por 1 (um) dos Representantes Credenciados. As Proponentes poderão apresentar cópias das garantias citadas para instruir a 2ª e 3ª vias do 1º Volume. Justificativa: Sugerimos a exclusão da exigência de autenticação dos documentos com fundamento no artigo art 3º, II da Lei nº 13.726/2018.	Não acatada. O artigo 3º, II, da Lei nº 13.726/2018, confere ao agente administrativo, mediante a comprovação entre o original e a cópia, a capacidade de atestar a autenticidade de determinada cópia de documento. Sem a apresentação da via original ou autenticada, não é possível atestar a autenticidade.
Minuta Edital	13.1.1. As certidões que não consignarem seu prazo de validade serão aceitas se tiverem sido emitidas até 90 (noventa) dias antes da Data para Recebimento dos Volumes.	Redação sugerida: 13.1.1. As certidões que não consignarem seu prazo de validade serão aceitas se tiverem sido emitidas até 180 (cento e oitenta) dias antes da Data para Recebimento dos Volumes. Justificativa: Dadas as complicações oriundas da COVID-19 e seus impactos na economia nacional, ainda de difícil mensuração, solicitamos a extensão de prazo para 180 dias após a definição do cenário nacional e suas implicações nos procedimentos do governo.	Contribuição acatada. A extensão será concedida para até 180 dias contados da data para recebimento dos volumes.
Minuta Edital	17.3. A Proponente deverá indicar, na sua proposta pelo Arrendamento, o Valor da Outorga em reais a ser pago à Autoridade Portuária com, no máximo, 2 (duas) casas decimais, sendo vedada a apresentação de montante inferior a R\$ 1,00 (um real).	Conforme previsto no Estudo Financeiro (Seção E do EVTEA), o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI foi considerado como uma das premissas da modelagem financeira do projeto. Neste contexto, dado que os benefícios econômicos advindos do REIDI são importantes para viabilidade financeira do projeto, sugere-se que seja incluído o item 17.3.1 na minuta do edital estabelecendo que as proponentes devem considerar nas suas propostas os benefícios do REIDI: 17.3.1 Na elaboração de sua proposta, a Proponente deverá considerar a concessão de benefício tributário do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI.	Não acatar. O estudo conceitual considerou os benefícios do REIDI, que poderão ser arguidos pelo licitante vencedor quando da aquisição de seus ativos, devendo observar o que preconiza a Portaria 512/MTPA, de 27/9/2018,

Minuta Edital	19.2.1. Caso a empresa que participe de forma isolada não opte pela constituição de Sociedade de Propósito Específico, deverá apresentar Comprovante do compromisso público ou particular de constituição de unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, na forma e no grau de detalhamento previsto no art. 3º da Resolução Normativa nº 28/2019 da ANTAQ, nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade - CFC, em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem, na forma do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 21);	Favor confirmar que existe a possibilidade apenas de comprovação para empresa que já tenha constituída unidade operacional, como filial, sucursal ou assemelhada para atendimento dos requisitos descritos nesse item.	Não acatada. Segundo inúmeras recomendações do Tribunal de Contas da União, não podemos impor custos ao licitantes anteriormente ao certame. Então só a declaração de compromisso, atende a esse item editalício, não devendo já possuir unidade operacional, como filial, sucursal ou assemelhada antes do certame.
---------------	---	--	--

Minuta Edital	19.12. A documentação relativa à qualificação técnica das Proponentes limitar-se-á à apresentação, pela Proponente, do Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento, constante no item 5.3 e do compromisso de, sob as penas da lei, obter, nas hipóteses não dispensadas pela legislação, a pré-qualificação como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado em que está localizado o Arrendamento, ou contratar Operador Portuário pré-qualificado, caso venha a se sagrar vencedora do certame, nos termos dos modelos constantes do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 15 / Modelo 16 / Modelo 19).	Nos termos do item 19.12 da minuta de edital, para fins de comprovação da qualificação técnica, os licitantes somente deverão apresentar atestado de visita técnica ou declaração de pleno conhecimento, bem como compromisso de obter pré-qualificação como operador portuário, ou contratar operador portuário pré-qualificado caso sagre vencedor do certame. Todavia, tendo em vista que será movimentada e armazenada carga perigosa na referida área a ser arrendada, que, se não for manuseada com a aptidão técnica necessária poderá ensejar riscos à segurança das pessoas e ao meio ambiente, entende-se que os eventuais licitantes do certame deverão efetivamente comprovar que possuem condições e conhecimento técnico para movimentar e armazenar combustíveis. Desta forma, se torna essencial que, para o atendimento da qualificação técnica, seja exigido no edital a ser publicado a comprovação de experiência anterior na movimentação e armazenamento de combustíveis pelos licitantes interessados no certame.	Não acolhida. Entendemos que as exigências devem se limitar ao necessário para assegurar que o proponente será capaz de desempenhar a atividade objeto do contrato, sem que isso possa configurar restrição à concorrência no certame. No caso do projeto STS08A haverá uma transição operacional.
---------------	---	--	--

Minuta Edital	19.12. A documentação relativa à qualificação técnica das Proponentes limitar-se-á à apresentação, pela Proponente, do Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento, constante no item 5.3 e do compromisso de, sob as penas da lei, obter, nas hipóteses não dispensadas pela legislação, a pré-qualificação como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado em que está localizado o Arrendamento, ou contratar Operador Portuário pré-qualificado, caso venha a se sagrar vencedora do certame, nos termos dos modelos constantes do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 15 / Modelo 16 / Modelo 19).	Os itens 19.12 e 27.2.9 da minuta do edital estabelecem que o licitante deverá apresentar declaração (modelo do anexo 19) e comprovação de pré-qualificação como operador portuário ou contratação de operador portuário, caso se sagre vencedor do leilão. No mesmo sentido, a cláusula 7.1.1 xx da minuta de contrato impõe como obrigação da arrendatária a pré-qualificação como operadora portuária ou contratação de operador portuário, nas hipóteses não dispensadas pela lei. Considerando que o artigo 28 da Lei Federal n. 12.815/2013 dispensa a intervenção de operadores portuários na movimentação de granéis líquidos, entende-se que a arrendatária não deverá se pré-qualificar como operadora ou contratar um operador portuário para realizar a movimentação e armazenagem dos granéis líquidos. Ressalta-se, ainda, que, nos últimos leilões promovidos pela ANTAQ, foi dispensada a necessidade de a arrendatária se pré-qualificar como operadora portuária ou contratar um operador portuário. Neste contexto, em consonância com a legislação aplicável e o posicionamento anterior da ANTAQ, sugere-se que seja excluída das minutas do edital e do contrato a exigência de a arrendatária se pré-qualificar como operadora portuária ou contratar um operador portuário.	Não acatada.O item 19.12 indica que a pré-qualificação não será exigida nas hipóteses dispensadas pela legislação, que é o caso de terminais de granéis líquidos combustíveis.
---------------	---	---	--

Minuta Edital	Seção III - Da Sessão Pública do Leilão	Em conformidade com a Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 disponibilizada pela ANTAQ restou demonstrado que, para se evitar a concentração de mercado, bem como os riscos de desabastecimento no terminal, as áreas portuárias denominadas STS08A e STS08 não poderiam ser adjudicadas a um mesmo licitante. Adicionalmente, a Diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), com base na Proposta de Ação nº 0297, de 25 de maio de 2020, e na Nota Técnica Conjunta nº 14/2020/ANP, resolveu conhecer do pedido de reexame da Nota Técnica nº 01/2020/SIM/ANP-RJ, protocolizado pela PETROBRAS e pela TRANSPETRO, dando-lhe provimento parcial, de modo a permitir a participação do operador logístico atual no procedimento licitatório, com a manutenção das recomendações da referida Nota Técnica no que diz respeito à, dentre outros pontos, adjudicação das áreas a operadores logísticos distintos. Todavia, em que pesem as conclusões do EVTEA e as recomendações da ANP, fato é que os documentos editalícios não refletiram a restrição quanto à possibilidade de adjudicação dos terminais licitados por um mesmo licitante. Assim, de modo a observar as recomendações do EVTEA, da ANP, bem como de outros processos licitatórios realizados pela ANTAQ, é de suma importância que as minutas finais dos documentos editalícios incluam expressamente a vedação para que o mesmo licitante não seja vencedor de ambas as áreas portuárias denominadas STS08A e STS08.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.
Minuta Edital	Seção III - Da Sessão Pública do Leilão	Considerando a relação e a interdependência entre as licitações da área STS08 e STS08A favor informar a sequência das licitações e como será o processo de aprovação e dos lances das mesmas para o caso de participação em mais de uma das licitações.	Informações procedimentais acerca da licitação poderão ser obtidas diretamente no sítio eletrônico da ANTAQ.

Minuta Edital	22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Excluir item 22.14 e subitens. Justificativa: Inicialmente, cumpre ressaltar que, pela interpretação do item acredita-se que as empresas poderiam participar da licitação, somente não poderão ser classificadas como vencedoras se houver participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) , após o final dos leilões. Não obstante, há necessidade de melhor esclarecimento acerca do que se considera como participação de mercado acima de 40% , haja vista que a definição trazida no edital não restou clara e objetiva a ponto de limitar a participação de empresas na licitação. Nessa linha, diante da ausência de clareza de seus termos, assim como de critérios objetivos que justifiquem sua permanência, sugere-se a supressão do item, tendo em vista que traz restrição de participantes no certame, o que se torna prejudicial à competitividade - princípio a ser perseguido em qualquer licitação. Ademais, tal restrição não possui lastro de motivação nos documentos que embasam a licitação, o que fere o dever da administração motivar seus atos, conforme disposto na LINDB. Em acréscimo, nas condições indicadas a vedação aparenta estar equivocada quando se compara com as recomendações da ANP, EPL e SNPTA constantes das manifestações de tais órgãos em relação à presente Audiência Pública. Nesse sentido, o Ato Justificatório NOTA TÉCNICA Nº 38/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA propõe recomendação distinta. Adicionalmente, há mecanismos de proteção a práticas anticoncorrenciais previstos na ordem vigente, seja por meio do CADE, seja pela fixação de tarifa-teto, e outros controles a que tem acesso a ANTAQ e ANP. Ressalta-se ainda a função de operação do terminal de Santos como regulador do escoamento do excesso de produção das refinarias da região de SP levando a volumes significativos de movimentação.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.
---------------	---	--	---

Minuta Edital	22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	O item 22.14 da minuta do edital estabelece que empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida. No entanto, os estudos disponibilizados pela ANTAQ não justificaram a escolha do percentual acima, tampouco demonstraram quais serão as premissas utilizadas no cálculo para o atingimento deste percentual. Como exemplo, é preciso esclarecer se será contabilizada a tancagem total no Complexo Portuário de Santos ou a tancagem relativa aos tanques devidamente registrados na ANP, bem como qual será a capacidade da adjudicatária a ser considerada; se aquela existente no momento do leilão (instalações portuárias anteriormente arrendadas mais a nova área do leilão) ou a capacidade futura prevista no editais sob consulta pública. Assim, considerando que (i) a regra disposta no item 22.14 poderá impedir a outorga da área portuária a eventual licitante que detenha participação acima de 40% no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos e (ii) as eventuais licitantes devem levar em consideração esta variável quando da tomada de decisão para participações no certame, se faz essencial que sejam esclarecidos os critérios utilizados para o atingimento dos 40% no mercado relevante de combustíveis do Complexo Portuário de Santos. Adicionalmente, requer-se seja incluído nos documentos editalícios a definição de Complexo Portuário de Santos, aqui entendido como o Porto Organizado de Santos e pelos seguintes terminais de uso privado: (a) TUP DP World Santos, (b) TUP Sucocítrico Cutrale; (c) TUP DOW Brasil Sudeste (Terminal Marítimo Dow), (d) Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Terminal Tiplam); (e) Terminal Marítimo Privativo de Cubatão (TMPC) da Usiminas, e (f) Saipem (Base Logística de Dutos), haja vista que será a área considerada para a contabilização do percentual do mercado relevante.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.
---------------	---	---	---

Minuta Edital	27.2.5. Capital social inicial mínimo devidamente subscrito, nos termos da Minuta do Contrato de Arrendamento, bem como a comprovação de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) desse capital social inicial mínimo em moeda corrente nacional.	O item 27.2.5 da minuta do edital exige que a adjudicatária apresente ao Poder Concedente, como condição precedente à assinatura do contrato de arrendamento, a comprovação de subscrição e integralização de 50% do capital social inicial mínimo. No entanto, tal regra não se compatibiliza com a possibilidade descrita no item 19.2.1 da minuta do edital a qual permite a opção da adjudicatária em não constituir sociedade de propósito específico, mas sim unidade operacional ou de negócios, ao passo que referida unidade não possui capital social próprio. Desta forma, entende-se que este item deve ser adequado de modo a estabelecer que o capital social somente deverá ser demonstrado anteriormente à assinatura do contrato de arrendamento no caso de a arrendatária constituir uma sociedade de propósito específico, conforme a seguinte sugestão: 27.2.5 No caso de a arrendatária se constituir como sociedade de propósito específico, capital social mínimo devidamente subscrito, nos termos da Minuta do Contrato de Arrendamento, bem como a comprovação de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) desse capital social inicial mínimo em moeda corrente nacional.	Não acatada, mesmo em outras formas de constituição, a adjudicatária deverá comprovar a subscrição de 50% do Capital Social Mínimo exigido.
Minuta Edital	27.2.8. Certidão hábil a comprovar a adimplência perante à Santos Port Authority e à ANTAQ, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas, Coligadas ou possuam controlador comum com a Adjudicatária.	Redação sugerida: 27.2.8 Certidão hábil a comprovar a adimplência perante à Santos Port Authority - SPA e à ANTAQ, referente a si própria. Justificativa: Sugerimos que a exigência de comprovação de adimplência se restrinja à licitante vencedora, não sendo extensível às suas controladas, coligadas e controladoras uma vez que pode restringir a competitividade do certame - princípio a ser perseguido em qualquer licitação. Ademais, tal restrição não possui lastro de motivação nos documentos que embasam a licitação, o que fere o dever da administração motivar seus atos, conforme disposto na LINDB.	Não Acatada. Fineza conhecer o art. 62, §2º da Lei 12.815/2013 (Marco legal do setor portuário).

Minuta Edital	27.2.9. Nas hipóteses não dispensadas pela legislação, comprovar que se pré-qualificou como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado em que está localizado o Arrendamento ou de que contratou Operador Portuário pré-qualificado pela Administração do Porto, no mesmo prazo previsto no Item 27.1 deste Edital.	Os itens 19.12 e 27.2.9 da minuta do edital estabelecem que o licitante deverá apresentar declaração (modelo do anexo 19) e comprovação de pré-qualificação como operador portuário ou contratação de operador portuário, caso se sagre vencedor do leilão. No mesmo sentido, a cláusula 7.1.1 xx da minuta de contrato impõe como obrigação da arrendatária a pré-qualificação como operadora portuária ou contratação de operador portuário, nas hipóteses não dispensadas pela lei. Considerando que o artigo 28 da Lei Federal n. 12.815/2013 dispensa a intervenção de operadores portuários na movimentação de granéis líquidos, entende-se que a arrendatária não deverá se pré-qualificar como operadora ou contratar um operador portuário para realizar a movimentação e armazenagem dos granéis líquidos. Ressalta-se, ainda, que, nos últimos leilões promovidos pela ANTAQ, foi dispensada a necessidade de a arrendatária se pré-qualificar como operadora portuária ou contratar um operador portuário. Neste contexto, em consonância com a legislação aplicável e o posicionamento anterior da ANTAQ, sugere-se que seja excluída das minutas do edital e do contrato a exigência de a arrendatária se pré-qualificar como operadora portuária ou contratar um operador portuário.	Não acatada.O item 19.12 indica que a pré-qualificação não será exigida nas hipóteses dispensadas pela legislação, que é o caso de terminais de granéis líquidos combustíveis.
Minuta Edital	27.2.9. Nas hipóteses não dispensadas pela legislação, comprovar que se pré-qualificou como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado em que está localizado o Arrendamento ou de que contratou Operador Portuário pré-qualificado pela Administração do Porto, no mesmo prazo previsto no Item 27.1 deste Edital.	Nos termos do item 19.12 da minuta de edital, para fins de comprovação da qualificação técnica, os licitantes somente deverão apresentar atestado de visita técnica ou declaração de pleno conhecimento, bem como compromisso de obter pré-qualificação como operador portuário, ou contratar operador portuário pré-qualificado caso sagre vencedor do certame. Todavia, tendo em vista que será movimentada e armazenada carga perigosa na referida área a ser arrendada, que, se não for manuseada com a aptidão técnica necessária poderá ensejar riscos à segurança das pessoas e ao meio ambiente, entende-se que os eventuais licitantes do certame deverão efetivamente comprovar que possuem condições e conhecimento técnico para movimentar e armazenar combustíveis. Desta forma, se torna essencial que, para o atendimento da qualificação técnica, seja exigido no edital a ser publicado a comprovação de experiência anterior na movimentação e armazenamento de combustíveis pelos licitantes interessados no certame.	Não acolhida. Entendemos que as exigências devem se limitar ao necessário para assegurar que o proponente será capaz de desempenhar a atividade objeto do contrato, sem que isso possa configurar restrição à concorrência no certame. No caso do projeto STS08A haverá uma transição operacional.
Minuta Edital	29.2. Os bens reversíveis vinculados ao Arrendamento são todos aqueles indicados na Minuta do Contrato de Arrendamento.	É fundamental a clara definição dos ativos reversíveis e os limites dos dutos e linhas pertencentes a cada arrendamento proposto, principalmente entre as área STS08A, STS08 e linhas no pier. Não foi identificada a indicação dos bens reversíveis na minuta do contrato de arrendamento.	Acatada. A lista de bens reversíveis, bem como o valor de indenização serão definidos para o lançamento do Edital.

Minuta Edital	CAPÍTULO VIII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS	A minuta de Edital não contempla Plano de Transferência Operacional - PTO, conforme exigido no Ato Justificatório NOTA TÉCNICA Nº 35/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA.	Não acatada. O Plano de Transferência Operacional - PTO não é documento obrigatório do edital, vindo a ser elaborado posteriormente pelo arrendatário nos termos do Edital (Apêndice 4).
Minuta Edital	31.2. Sem prejuízo do disposto no Item anterior, o Leilão somente poderá ser revogado, pelo Poder Concedente, por razões de interesse público decorrentes de fato superveniente devidamente comprovado, pertinente e suficiente para justificar tal revogação.	Redação sugerida: 31.2. Sem prejuízo do disposto no Item anterior, o Leilão somente poderá ser revogado, pelo Poder Concedente, por razões de interesse público decorrentes de fato superveniente devidamente comprovado, pertinente e suficiente para justificar tal revogação, estando inserida em tal possibilidade, eventual declaração de inexigibilidade que venha a ocorrer no âmbito do processo nº 00045.001777/2015-60 que tramita no Ministério da Infraestrutura. Justificativa: Haja vista que tramita na SNPTA processo no qual será examinada a possibilidade de declaração de inexigibilidade da área a ser licitada, importante que, caso haja tal declaração, esta seja uma possibilidade expressa de revogação do leilão realizado. A sugestão de inclusão expressa de tal fato no item visa evitar qualquer tipo de questionamento futuro.	Não acatada. A revogação da licitação ensejará as devidas justificativas pelo Poder Concedente, sendo desnecessário explicitar o motivo no edital.
Minuta de Contrato	CONTRATO DE ARRENDAMENTO Nº _____, de _____, QUE ENTRE SI CELEBRAM A UNIÃO, POR INTERMÉDIO DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, COM A INTERVENIÊNCIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ E DA Santos Port Authority, E A EMPRESA _____	A minuta do contrato de arrendamento do STS08 não contemplou as cláusulas sobre solução de controvérsias mediante procedimentos de mediação e arbitragem. Neste contexto, faz-se necessário incluir os termos da cláusula 27.3. da minuta do contrato de arrendamento do STS08A ao contrato do STS08.	Acatada. A sugestão será incorporada a minuta de Contrato do STS-08
Minuta de Contrato	(xviii) Data da Assunção: data de celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos previsto na Subcláusula 3.1.1.	A Data de Assunção não considera outros marcos como a transferência das operações e a conclusão da implementação do PTO - Plano de Transferência Operacional, previstos no Ato Justificatório NOTA TÉCNICA Nº 35/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA. Dado que o arrendamento será composto de duas áreas a serem entregues em momentos diferentes a Data da Assunção deverá ser mais claramente definida já que o conceito interfere em diversas obrigações assumidas no contrato como, por exemplo, o início do pagamento do arrendamento.	Não acatada. A data da assunção definida na minuta de contrato não se confunde com outras datas e/ou marcos.

Minuta de Contrato	1.3.1 Integram o Contrato, para todos os efeitos legais e contratuais, os Anexos relacionados nesta Cláusula:	Importante consignar que somente os anexos mencionados no presente item serão considerados como integrantes do contrato de arrendamento a ser firmado pela arrendatária. Nesse sentido, caso haja informação relevante nos demais documentos técnicos disponibilizados em sede de consulta pública, que a ANTAQ entenda que deva gerar obrigação entre as partes contratantes, tais informações devem ser inseridas no contrato de arrendamento firmado, ou, de forma alternativa, eventual documento a ser considerado deverá ser também inserido como anexo ao contrato.	Não acatada. Lembramos que trata-se de minuta de Contrato e o rol de documentos relacionados não é terminativo, sendo que o Poder Concedente e as partes poderão no futuro Contrato definitivo inserir novos anexos se necessário.
Minuta de Contrato	2.1.1 A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é STS08, localizada no Porto de Santos, possui 137.319 m ² (cento e trinta e sete mil, trezentos e dezenove 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 líquidos, especialmente combustíveis, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.	A cláusula 2.1.1 da minuta do contrato de arrendamento estabelece que as atividades a serem desempenhadas pela arrendatária serão movimentação e armazenagem de granéis líquidos, em especial combustível. Neste sentido, considerando que é permitida a movimentação/armazenagem de qualquer produto em granel líquido na área arrendada, não se limitando a combustível, sugere-se que, para fins de equalização de propostas e em atenção ao princípio da isonomia seja expressamente incluído nos documentos editalícios a possibilidade de se movimentar gás liquefeito de petróleo - GLP no STS08.	Não acatada. Granéis líquidos envolve qualquer carga líquida, inclusive GLP.
Minuta de Contrato	2.1.2 Provisoriamente, durante os 2 (dois) os primeiros anos de vigência contratual, a área provisória do Arrendamento será de 66.873 m ² , conforme planta indicada no Anexo C-1: Figura 1 da Seção C - Engenharia; após esse período, até o final da vigência contratual, a área definitiva do Arrendamento será aquela informada no item 2.1.1 deste contrato.	De acordo com as minutas dos contratos de arrendamento do STS08A e STS08, durante os primeiros dois anos de vigência contratual, a arrendatária do STS08A utilizará de forma provisória a área de 46.767 m ² do STS08, incluindo todas as suas benfeitorias e instalações. Ocorre que as minutas dos contratos de arrendamento não disciplinaram diversas questões relacionadas à utilização provisória da área pela arrendatária do STS08A, o que gera insegurança jurídica para a arrendatária do STS08. Neste contexto, é imprescindível que os contratos de arrendamento do STS08A e STS08 sejam alterados para incorporar os seguintes pontos relacionados à utilização provisória da área: (i) O contrato de arrendamento do STS08 deverá ser alterado para incluir disposições específicas quanto ao recebimento da área provisória pela arrendatária do STS08 por meio da celebração dos termos de aceitação provisória e definitiva e permissão de uso dos ativos da área provisória, estabelecendo o prazo de celebração de tais documentos; (ii) Deverá ser incluído um anexo ao contrato de	(I) Iremos proceder alterações no sentido de tornar mais claras as obrigações contratuais, inclusive quanto ao recebimento da área provisória da área. Contudo, quanto ao estabelecimento de prazo, não vislumbramos a necessidade, uma vez que já existem prazos e metas contratuais a serem cumpridas, o que desincentiva qualquer postergação. (II) Em relação ao bens, o interessado pode realizar vistorias técnicas, conforme previsto em Edital. Outros detalhes também podem ser encontrados nos estudos técnicos.(III) Iremos avaliar essa proposição. (IV) O Poder Concedente é parte no contrato. Quem ter a incumbência de arbitrar eventuais conflitos é a Antaq. (V) Da mesma forma que o item III, iremos avaliar essa proposição.(VI) Não acolhida. A matriz de risco e área do arrendamento, ainda, que provisória estão suficientemente detalhadas no Contrato e seguem o mesmo modelo que os demais leilões.

arrendamento do STS08A detalhando a área provisória, especificando: (a) os bens a serem transferidos; (b) o estado de conservação dos bens; (c) a capacidade operacional dos bens; e (d) demais informações técnicas dos bens; (iii) O contrato de arrendamento do STS08A deverá estabelecer a obrigatoriedade de a arrendatária entregar a área provisória na exata condição que a recebeu, com ressalva dos desgastes naturais pela sua utilização. Caso a arrendatária do STS08A entregue a área provisória em desconformidade, será responsável por indenizar a arrendatária do STS08 pelos gastos incorridos com o reestabelecimento das condições operacionais da área provisória; (iv) Os contratos de arrendamentos deverão estabelecer que o Poder Concedente poderá dirimir eventuais conflitos entre as duas arrendatárias decorrentes da utilização provisória da área pela arrendatária do STS08A; (v) Deve ser incluída cláusula contratual no STS08A especificando que caso a arrendatária entregue a área provisória em desconformidade com as exigências estabelecidas no contrato e seus anexos e não pague a indenização em favor da arrendatária do STS08, a garantia de execução do contrato poderá ser executada; (vi) O contrato de arrendamento do STS08 deverá alterar a cláusula 12ª referente às obrigações e passivos ambientais, sobretudo para prever a possibilidade de a arrendatária do STS08 apresentar laudo ambiental técnico à ANTAQ indicando eventuais passivos ambientais não conhecidos até a assunção da área provisória, no prazo de 360 dias da celebração do termo de aceitação provisória e permissão de uso dos ativos da área provisória. No que se refere aos passivos ambientais, a matriz de risco do contrato do STS08 deverá ser alterada para alocar ao Poder Concedente os riscos decorrentes dos passivos ambientais não conhecidos da área provisória indicados no laudo ambiental técnico apresentado pela arrendatária.

Minuta de Contrato	2.1.2 Provisoriamente, durante os 2 (dois) os primeiros anos de vigência contratual, a área provisória do Arrendamento será de 66.873 m ² , conforme planta indicada no Anexo C-1: Figura 1 da Seção C - Engenharia; após esse período, até o final da vigência contratual, a área definitiva do Arrendamento será aquela informada no item 2.1.1 deste contrato.	O presente item define que parte da área que compõe o arrendamento somente será disponibilizada após 02 anos de vigência do contrato. Esta área será utilizada pelo arrendatário da Área 8A a qual será transferida ao arrendatário da área 8 ao final de dois anos de vigência de contrato. Não há no contrato previsão quanto ao estado no qual esta área provisória deverá ser devolvida, nem a garantia de que quaisquer danos, incluídos danos ambientais, ocorridos neste período serão suportados pelo arrendatário da Área 8A. Também não há tratamento no contrato quanto a eventual atraso na entrega da área provisória. As regras de transição, a forma e o prazo proposto para a segregação dos terminais STS 08 e 08A devem ser muito claros, pois, a não conclusão plena da segregação de todos os serviços auxiliares, porém essenciais à atividade, pode trazer riscos significativos de segurança operacional. Solicitamos esclarecimentos quando a esse aspecto.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que cada arrendatária será responsável pelas áreas que estiverem sob sua responsabilidade, em cada momento do contrato. Caso sejam causados danos às áreas ou estruturas, aplicam-se as penalidades previstas no item 19 da minuta de Contrato. O prazo proposto para a segregação dos terminais é o estabelecido no item 2.1.2 da minuta de Contrato. Quanto aos danos ambientais, aplica-se ainda a regra constante na Cláusula 12.2 da minuta de Contrato, segundo a qual os passivos ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 dias da Data de Assunção, serão de responsabilidade do Poder Concedente.
Minuta de Contrato	2.1.3 A área será entregue livre e desocupada ao futuro arrendatário até a Data da Assunção, sendo responsabilidade da Autoridade Portuária a retirada ou o desmonte de eventuais equipamentos não previstos no Edital, neste Contrato ou nos estudos que o embasaram.	Dado que o arrendamento será composto de duas áreas a serem entregues em momentos diferentes a Data da Assunção deverá ser melhor definida já que o conceito interfere em diversas obrigações assumidas no contrato como, por exemplo, o início do pagamento do arrendamento. Ademais, como a área que será entregue a posteriori está sendo usada pelo arrendatário da Área 8A, o estado da área poderá ser diferente do apresentado na visita técnica, não havendo tratamento no contrato para esta hipótese, como previsão de indenização ou reequilíbrio econômico financeiro do contrato.	A Data de Assunção ser a a de recebimento da primeira área, ou seja, assim que houver a assinatura do Termo Provisório de Recebimento do Bens e Ativos.
Minuta de Contrato	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	As novas licitações impactarão diretamente na operação dos píeres com a entrada de novos agentes, sendo necessária e fundamental a clara determinação das regras e prioridades dadas a cada agente nesse processo visto o impacto no desempenho e na operação de cada arrendatário.	Agradecemos a contribuição. As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária. Informa-se que a presente versão do estudo não definiu prioridades de atração. Quanto aos berços considerados para cálculo de capacidade, foi considerado o uso e compartilhamento atualmente empregado das infraestruturas, visto que consta como premissa do estudo resguardar a continuidade das operações. Por oportuno, registra-se que para ampliação do atendimento dos demais usuários do píer Alamoá, de forma a manter o melhor aproveitamento quanto ao porte do navio de projeto das infraestruturas, consta outro projeto de expansão para a região, denominado "Expansão do Terminal Público de Alamoá", no qual seria realizada a construção de dois novos berços a serem implantados entre a margem e o píer interno (berço Alamoá IV), conforme previsto no Plano Mestre do Porto de Santos.

Minuta de Contrato

2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.

De início, importante esclarecer que, há tempo, existe uma enorme preocupação dos terminais que operam líquido na região da Alemoa ("Terminais") em relação ao nível de ocupação dos berços existentes, de modo que é possível verificar pelo quadro enviado para o e-mail anexo_audiencia072020@antag.gov.br que a situação atingiu um nível crítico já em 2019. A discussão entre os players da região da Alemoa e a CODESP visando o aumento da capacidade dos berços da Alemoa vem ocorrendo desde 2010. Inclusive, em 25/03/2011, foi expedida a Decisão Codesp DIREXE Nº 86.2011, em que se decidiu pela aprovação do Protocolo de Intenções entre Codesp e Terminais para fins de expansão dos píeres daquela região. O referido Protocolo de Intenções foi assinado em 29/04/2011. Neste contexto, e nos termos do Protocolo de Intenções, os Terminais doaram em 2012 projeto executivo e EVTE para a CODESP, de modo que se desse andamento no processo para implementação de mais dois berços na região da Alemoa. Não obstante isso, tal projeto acabou não sendo implementado pela CODESP e, nos termos do EVTEA e dos documentos editalícios disponibilizados pela ANTAQ no âmbito da presente consulta pública, o arrendatário da área STS08A terá a obrigação de construir um novo píer sobre estacas com dois novos berços de atracação (AL05 e AL06). Não obstante isso, tal projeto acabou não sendo implementado pela CODESP e, nos termos do EVTEA e dos documentos editalícios disponibilizados pela ANTAQ no âmbito da presente consulta pública, o arrendatário da área STS08A terá a obrigação de construir um novo píer sobre estacas com dois novos berços de atracação (AL05 e AL06). Ocorre que a modelagem utilizada para a realização dos certames sob consulta pública não resolverá o problema crônico relativo à capacidade dos berços da Alemoa que, há anos, vem impactando diretamente todos os players que atuam na região. Ressalta-se que o EVTEA visou apenas a dar uma capacidade adicional de berço para as áreas do STS08A e STS08, sem, contudo, buscar uma solução ao problema das filas e da falta de capacidade dos berços atualmente existente na Alemoa. Especificamente quanto a este tema, deve-se verificar que as áreas do STS08A e STS08 não dependem, necessariamente, do aumento da capacidade de berço para realizarem suas operações. Corroborando esta afirmativa, evidencia-se que o volume tendencial de 9 Mt/ano para os dois terminais, apresentado nos estudos de demanda não necessita de 3,5 berços (AL 01, 05, 06 e 50% do 02) conforme apontado nos estudos, haja vista que o terminal atual já atingiu em 2014 a movimentação de 8,2 Mt/ano (conforme dados da Tabela 8 da Seção B - Estudos de Mercado) utilizando a capacidade de 1,5 berço (Al 01 e

Agradecemos a contribuição. As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária. Informa-se que a presente versão do estudo não definiu prioridades de atracação. Quanto aos berços considerados para cálculo de capacidade, foi considerado o uso e compartilhamento atualmente empregado das infraestruturas, visto que consta como premissa do estudo resguardar a continuidade das operações. Por oportuno, registra-se que para ampliação do atendimento dos demais usuários do píer Alamoá, de forma a manter o melhor aproveitamento quanto ao porte do navio de projeto das infraestruturas, consta outro projeto de expansão para a região, denominado "Expansão do Terminal Público de Alamoá", no qual seria realizada a construção de dois novos berços a serem implantados entre a margem e o píer interno (berço Alamoá IV), conforme previsto no Plano Mestre do Porto de Santos.

50% do 02). Sendo assim, tendo em vista a urgente necessidade de ser solucionado os problemas de ocupação dos berços da região da Alemoa, se faz essencial a revisão da forma de utilização dos berços pelos arrendatários da região da Alemoa, sendo recomendado que as futuras arrendatárias das áreas STS08A e STS08 passem a utilizar os berços AL05 e 06 e os berços AL01 e 02 sejam utilizados preferencialmente pelos Terminais.

Minuta de Contrato

2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.

Verifica-se que a modelagem dos leilões das áreas STS08 e STS08A contém aspectos contrários ao estabelecimento de um ambiente concorrencial competitivo, bem como à abertura do mercado de combustíveis como um todo. Entre esses aspectos está a ausência de regras claras que garantam acesso isonômico por todos os terminais de combustíveis da Alemoa em relação aos berços existentes bem como em relação aos berços que serão construídos pela futura arrendatária da área STS08A. O projeto constante no Leilão tende a privilegiar não apenas a arrendatária da área STS08A, mas também da área STS08, que não realizará investimentos no pier, porém, terá acesso privilegiado em relação aos demais players. Ressalta-se ainda que a regra constante na cláusula 2.2 do contrato, segundo a qual as condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, não é suficiente para garantir o acesso igualitário entre todos os terminais. Nesse sentido, vale destacar o posicionamento da ANP na revisão da Portaria ANP 251/2000, sobre Regulamentação do Acesso de Terceiros a Terminais Aquaviários, de setembro de 2019. Segundo a Agência: A gestão do controle de tráfego marítimo nos canais de acesso é de responsabilidade da autoridade portuária ou do titular do porto privado (administração portuária). Para atracar em um porto, as embarcações precisam respeitar a prioridade de atracação definida no Regulamento de Exploração de cada porto. Nos portos organizados, conforme competência fixadas no art. 36 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, compete ao Conselho de Autoridade Portuária - CAP sugerir alterações do referido Regulamento. Portanto, quando se fala em acesso ao porto, o Regulamento de Exploração tem grande importância, pois pode restringir ou privilegiar indiretamente determinado agente ou tipo de carga, afetando as possibilidades de acesso efetivo a uma determinada instalação portuária. Pode-se citar como exemplo ilustrativo, a seguinte situação hipotética: dois navios aguardando fora do porto, um com combustível da empresa A e outro da empresa B. Embora existam normas prevendo o atendimento não discriminatório no terminal em si, pode haver regra no porto que preveja preferência ao navio de uma empresa estatal, por exemplo, ou ao

Agradecemos a contribuição. As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária. Informa-se que a presente versão do estudo não definiu prioridades de atracação. Quanto aos berços considerados para cálculo de capacidade, foi considerado o uso e compartilhamento atualmente empregado das infraestruturas, visto que consta como premissa do estudo resguardar a continuidade das operações. Por oportuno, registra-se que para ampliação do atendimento dos demais usuários do pier Alamoia, de forma a manter o melhor aproveitamento quanto ao porte do navio de projeto das infraestruturas, consta outro projeto de expansão para a região, denominado "Expansão do Terminal Público de Alamoia", no qual seria realizada a construção de dois novos berços a serem implantados entre a margem e o pier interno (berço Alamoia IV), conforme previsto no Plano Mestre do Porto de Santos.

		<p>recebimento do produto de B, em detrimento do produto da empresa A. Conforme exposto pela ANP, fica claro que deixar as regras de acesso aos berços serem definidas exclusivamente pela Administração do Porto traz um alto grau de insegurança jurídica para as arrendatárias da região. Neste contexto, sugere-se a inclusão, no item 2.2 do Edital, de subitem prevendo que todos os terminais de combustíveis da Alemoa poderão ter acesso, de forma isonômica, aos berços existentes e aos que serão construídos pela futura arrendatária da área STS08A.</p>	
Minuta de Contrato	<p>3.1 O Prazo de Arrendamento será de 25 (vinte e cinco) Anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato.</p>	<p>Como há duas áreas a serem entregues em momentos diferentes e as operações somente irão ocorrer após dois anos do início de vigência do contrato, solicitamos que seja esclarecido a partir da assunção de que área será contado o início do arrendamento. Solicitamos esclarecimento quanto a se eventuais atrasos na disponibilização das áreas e equipamentos relacionados à área STS 08 ensejarão a revisão dos prazos estabelecidos no contrato.</p>	<p>A Data de Assunção ser a a de recebimento da primeira área, ou seja, assim que houver a assinatura do Termo Provisório de Recebimento do Bens e Ativos.</p>
Minuta de Contrato	(vi)	<p>Excluir item 3.4.1 (vi) Justificativa: Sugerimos que a exigência de comprovação de adimplência se restrinja à licitante vencedora, não sendo extensível às suas controladas, coligadas e controladoras uma vez que pode restringir a competitividade do certame - princípio a ser perseguido em qualquer licitação. Ademais, tal restrição não possui lastro de motivação nos documentos que embasam a licitação, o que fere o dever da administração motivar seus atos, conforme disposto na LINDB. Nessa linha, entende-se que o item deve ser suprimido.</p>	<p>Não Acatada. Fineza conhecer o art. 62, §2º da Lei 12.815/2013 (Marco legal do setor portuário).</p>
Minuta de Contrato	<p>4.1 O Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do Contrato, para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações mencionadas na Subcláusula 4.2 em relação ao PBI.</p>	<p>A cláusula 4.1 estabelece que o Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 dias, contados da assinatura do contrato, para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações em relação ao PBI. Entende-se que caso o Poder Concedente não se manifeste sobre o PBI no prazo de 30 dias da assinatura do contrato de arrendamento, o PBI será considerado tacitamente aprovado, com vistas a não atrasar as obrigações contratuais sob responsabilidade da arrendatária previstas no contrato. Neste contexto, sugere-se a inclusão da cláusula 4.1.1 do contrato de arrendamento: 4.1.1 Caso o Poder Concedente não se manifeste no prazo de 30 (trinta) dias mencionado na cláusula 4.1., o PBI será considerado aprovado.</p>	<p>Acolhida. Em razão da publicação de Lei 13.874/2019, bem como por consideremos razoável que a administração pública emita qualquer manifestação dentro do prazo de 30 (trinta) dias, não podendo o particular ficar à sua mercê; a redação do item passará a conter a seguinte redação: 4.1 O Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do Contrato, para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações mencionadas na Subcláusula 4.2 em relação ao PBI. 4.1.1 Caso o Poder Concedente não se manifeste no prazo de 30 (trinta) dias mencionado na cláusula 4.1., o PBI será considerado aprovado.</p>

Minuta de Contrato	5.3 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.	Dada a complexidade e a quantidade de investimentos previstos para este terminal, além da necessidade de negociação com o Arrendatário da área STS08A e de todo as autorizações e licenças necessárias o prazo de 2 anos não parece apropriado. Demanda-se a revisão desse prazo e a adaptação do EVTE. Quais seriam as eventuais penalidades previstas para o atraso das obras. Ademais, dado que o contrato de arrendamento trata de duas áreas a serem entregues ao arrendatário em momentos distintos, gostaríamos que fosse esclarecido se o prazo de dois anos previsto no item 5.3 se refere somente à primeira porção de terreno a ser entregue ou se o mesmo prazo se estende às obras relativas a segunda porção de terreno a ser entregue posteriormente.	Agradecemos a contribuição. Contudo, discorda-se da afirmação presente na contribuição de que os prazos são insuficientes, esses prazos foram pautados na complexidade e montante de investimentos, bem como nos prazos de licenciamento estimados. Caso os prazos não sejam devidamente atendidos, o futuro arrendatário estará sujeito as penalidades previstas em contrato. Quanto ao item 5.3 informa-se que os prazos são contados a partir da Data de Assunção da área.
Minuta de Contrato	xvi. Ajustar-se às medidas e determinações do Poder Concedente e da ANTAQ relacionadas à correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou na Área de Influência do Porto Organizado;	Pede-se esclarecer quais as interferências previstas para o negócio de forma clara e como aferir as condições de competição imperfeitas citadas?	Competição ou concorrência imperfeita em poucas palavras é quando os preços de um produto não são definidos pelo mercado, quando não temos os preços definidos pela curva de demanda e oferta, pela ação de um monopolista ou oligopolista. Os remédios regulatórios são inúmeros e são definidos de acordo com a prática oportunista.

Minuta 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;	No que tange à utilização por terceiros das instalações portuárias arrendadas, cumpre ressaltar que está em fase de consulta pública a revisão da Portaria nº 251/2000 ANP, a qual estabelece critérios para o livre acesso, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo e seus derivados. A proposta de alteração trazida pela ANP impactaria demasiadamente a atuação da arrendatária, haja vista a previsão de vedação ao exercício do direito de preferência do proprietário quando se trata de exploração em áreas de porto organizado, assim como vedação de contratação firme acima de 50% da capacidade do terminal, trazendo ainda a perda do direito de preferência para pessoas jurídicas coligadas ou pertencentes do mesmo grupo econômico. Nessa linha, a ANTAQ, juntamente com o Poder Concedente devem reavaliar alguns parâmetros operacionais a serem aplicados a arrendatária da área licitada, ou até mesmo, ponderar juntamente com a ANP as restrições trazidas como proposta de alteração à Portaria nº 251 ANP. As propostas de mudanças das regras de acesso aos terminais aquaviários trazidas pela ANP, certamente, afetarão os investimentos, a percepção de risco e a forma como o arrendatário e o proprietário se relacionam e gerem o negócio, trazendo grande insegurança jurídica e regulatória para este processo. No caso em tela da licitação dos terminais STS-08 e 08A, é colocada em risco a logística de abastecimento e eficiência da operação quando, além de eliminar a preferência do proprietário, a proposta de norma limita a previsibilidade de utilização da tancagem desses terminais a 50% da capacidade total. Atualmente a capacidade utilizada chega a atingir 100% mesmo sem considerar saídas emergenciais de equipamentos que integram a malha de abastecimento da região. Outro fator importante a ser observado é o processo de desinvestimento do refino, validado pelo CADE e ANP, e pelos ministérios MME e MINFRA. O Termo de Compromisso de Cessação de Conduta - TCC firmado pela Petrobras com o CADE exige que as refinarias sejam desinvestidas concomitantemente com a respectiva logística associada, de forma a garantir o curso ordinário dos negócios. Portanto, para que não haja insegurança jurídica nos processos, tanto de desinvestimento quanto de leilão dos referidos terminais, sugerimos que os formuladores de políticas públicas analisem meticulosamente o impacto de tais decisões na abertura coordenada do mercado de refino.	Agradecemos a contribuição e informamos que as modelagens para licitações portuárias são realizadas com base na legislação em vigor. No que se refere a Portaria ANP nº 251/2000 infroma-se que o processo de revisão encontra-se suspenso, dessa forma, caso sua revisão seja concluída no período de revisão dos estudos, os mesmos serão revisados em respeito a premissa de respeito a legislação em vigor.
--------------------	---	--	---

Minuta de Contrato	xxiii. No prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses a partir do Prazo Limite para Início das Atividades indicado na Subcláusula 5.3, implantar e certificar sistema de gestão e controle ambiental.	De acordo com a cláusula 7.1.1, xxiii da minuta do contrato de arrendamento, a arrendatária deverá no prazo de até 24 meses a partir do prazo limite para início das atividades indicado na cláusula 5.3, implantar e certificar sistema de gestão e controle ambiental. Considerando que o termo Prazo Limite para Início das Atividades não está definido na cláusula 1.1.1 da minuta do contrato, sugere-se que a sua referência na cláusula 7.1.1, xxiii não seja em maiúsculo e negrito.	Acatada. Iremos alterar a formatação, retirando o negrito e maiúsculo
Minuta de Contrato	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:	A determinação da movimentação do terminal projetada em sua capacidade futura de 143.445 m ³ usando o histórico de uma movimentação de uma tancagem de 38.918 m ³ que era operada de forma integrada não parece adequada devendo ser estabelecidos valores mais conservadores para movimentações futuras principalmente para os primeiros anos de operação, sugere-se a revisão desse valor. Cabe ainda ressaltar que os volumes considerados para fins de cálculo de MME não consideram a previsão de redução de movimentação de diesel e gasolina a ser escoado da região visto o aumento do consumo no Sudeste e Centro-Oeste citado no estudo e a competição com outros players locais incluindo o Arrendatário da área STS08A. Foram considerados os impactos relacionados à crise da COVID 19 nas futuras movimentações?	As capacidades estáticas adicionais para os terminais STS08 e STS08A foram dimensionadas com base na demanda projetada para 2045 em que considera as capacidades estáticas existentes e o giro de estoque. Vide seção 3.4 – Dimensionamento – Estudo de mercado. As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1%a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.

Minuta de Contrato	7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>Nos termos da cláusula 7.1.2.2 da minuta do contrato de arrendamento, a arrendatária do STS08 será responsável pelos investimentos relacionadas a (i) prancha geral média; (ii) procedimento mútuo de operação dos dutos; e (iii) aumentar a capacidade estática do terminal. Verifica-se da divisão de investimentos e obrigações entre os arrendamentos do STS08 e STS08A que a arrendatária do STS08 realizará investimentos significativamente inferiores à arrendatária do STS08A, sobretudo por não ser obrigada a implantar novos píeres na região da Alemoa, além de não ser responsável por indenizar a antiga arrendatária pelos bens não reversíveis a serem transferidos. Apesar de na modelagem dos projetos o valor do arrendamento do STS08 ser maior em razão do menor investimento que será realizado no terminal, fato é que quando se assume o risco de realização de investimentos em um contrato de arrendamento os riscos para a arrendatária é significativamente majorado. Assim, o fato de o arrendatário do STS08 não assumir tais riscos implica em uma vantagem competitiva a este arrendatário, possibilitando-o a praticar preços melhores aos usuários. Existe, portanto, de fato, uma desigualdade de encargos e riscos entre as arrendatárias do STS08 e STS08A que deve ser reavaliada. Neste contexto, é essencial que a modelagem do STS08 seja revista para que exista uma paridade na divisão de investimentos, obrigações e riscos entre o STS08 e o STS08A, de modo que a arrendatária do STS08 seja responsável por (i) indenizar a antiga arrendatária pelos bens que lhe serão transferidos no segundo ano do arrendamento e (ii) contribua com a parcela de investimento do píer proporcional a sua capacidade estática futura considerando os dois terminais (STS08 e 08A). Além da relação desigual entre as arrendatárias do STS08 e STS08A, verifica-se que a arrendatária do STS08 também é beneficiada quando comparada com as demais arrendatárias da região da Alemoa no Porto de Santos, já que não tem o compromisso de realizar vultuosos investimentos e terá posição competitiva privilegiada na utilização dos píeres, conforme mencionado nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental. Diante do exposto, requer-se que a modelagem do terminal do STS08 seja revista no que se refere ao estabelecimento de uma relação de paridade entre as arrendatárias da região da Alemoa no que se refere a utilização dos píeres.</p>	Acatada parcialmente. (I) Em relação ao bens e sua transição no segundo ano de arrendamento, iremos visitar a cláusula. (II) Quanto eventual paridade ou quebra de isonomia entre os arrendatários, entendemos que essa relação é melhor disciplinada pelo Regulamento de Exploração do Porto, sendo temerária sua inclusão em contrato. Ademais, a Agência Reguladora está atenta para quaisquer prática anti-isonomicas.
--------------------	--	---	--

Minuta de Contrato	a) Prancha Geral Média para derivados de petróleo, no sentido de embarque de, no mínimo, 790 toneladas/hora, a partir do 3º ano de contrato. Sendo a Prancha Geral Média o volume de carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado.	Os tempos de prancha geral média podem ser impactados sensivelmente por demora do prático na desatracação, restrições de bordo do navio, liberação da ANVISA, etc. sendo esses fatores alheios ao Operador, cabendo ainda ressaltar que o novo terminal terá que se adaptar nos primeiros anos de operação. Sugerimos a revisão ou exclusão da exigência.	Acatada. Os parâmetros de desempenho serão retirados da minuta de contrato, não se tornando mais obrigação do futuro arrendatário.
Minuta de Contrato	c) Implantar, nos dois primeiros anos de arrendamento, a capacidade estática adicional mínima de 62.719 m³, além dos investimentos em equipamentos e dutos necessários à operação dessa capacidade;	Sugere-se a revisão da capacidade exigida de implantação de tancagem adicional para o terminal e do prazo para a mesma, considerando todos os outros investimentos necessários para a operação do terminal de forma independente e de parte da área estar sendo utilizada pelo Arrendatário da área STS 08A durante as obras. Os leilões anteriores STS-13 e STS-13A consideraram a manutenção da capacidade estática do Terminal STS 08 atual (completo) e já exigiram o aumento de capacidade nestes certames (13 e 13A). Além disso, não foi considerado o incremento de capacidade estática do novo terminal da Triunfo, protocolado na ANTAQ em abril/2020. Pede-se detalhar os sistemas e as linhas disponíveis bem como os novos previstos.	A necessidade de investimentos em expansão de capacidade estática foi definida de acordo com as análises do estudo de demanda na Seção B. A divisão dessa capacidade dos novos tanques entre os terminais STS08 e STS08A foi realizada com base na proposta de divisão das áreas e na correspondente disponibilidade de áreas ociosas, no intuito de melhor aproveitar as estruturas existentes e resguardar a continuidade das operações.
Minuta de Contrato	d) Implantar, entre o terceiro e o quinto ano de arrendamento, a capacidade estática adicional mínima de 41.767 m³, além dos investimentos em equipamentos e dutos necessários à operação dessa capacidade e	Sugere-se a revisão da capacidade exigida de implantação de tancagem adicional para o terminal e do prazo para a mesma, considerando que essa obra estará sendo realizada durante os primeiros anos de operação do novo terminal. Já existe uma expectativa de aumento significativo da tancagem da região de Santos conforme já comentado. Pede-se detalhar as linhas disponíveis e as previstas.	A necessidade de investimentos em expansão de capacidade estática foi definida de acordo com as análises do estudo de demanda na Seção B. A divisão dessa capacidade dos novos tanques entre os terminais STS08 e STS08A foi realizada com base na proposta de divisão das áreas e na correspondente disponibilidade de áreas ociosas, no intuito de melhor aproveitar as estruturas existentes e resguardar a continuidade das operações.
Minuta de Contrato	e) Implantar, entre o terceiro e o quinto ano de arrendamento, a partir da recepção dos tanques existentes da CODESP, a capacidade estática de 39.525 m³.	Pede-se confirmar a capacidade operacional total a ser disponibilizada. Todos os tanques atuais estão operacionais. Pede-se detalhar as linhas disponíveis e as previstas.	Os quantitativos de capacidade de tanques, operacional e a ser implantada, estão disponíveis na Seção C - Engenharia.

Minuta de Contrato	e) Implantar, entre o terceiro e o quinto ano de arrendamento, a partir da recepção dos tanques existentes da CODESP, a capacidade estática de 39.525 m³.	A cláusula 7.1.2.2 e da minuta do contrato de arrendamento estabelece que a futura arrendatária deverá implementar, entre o terceiro e quinto ano do arrendamento, a partir da recepção dos tanques existentes da CODESP, a capacidade estática de 39.525 m³. Todavia, considerando que esta obrigação não se refere ao aumento da capacidade estática do terminal, mas tão somente adequação da capacidade contida na área provisoriamente utilizada pela arrendatária do STS08A nos dois primeiros anos do arrendamento, sugere-se adequar a redação da cláusula 7.1.2.2 e da minuta do contrato de arrendamento da seguinte forma: e) Adequar, entre o terceiro e o quinto ano de arrendamento, a partir da recepção dos tanques existentes da CODESP, a capacidade estática de 39.525 m³.	Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta.
Minuta de Contrato	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	A nota técnica nº 35/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA específica que foi estabelecido o percentual de divisão de 50% entre os valores de arrendamento fixo e variável, tendo em vista o cenário estável da economia. Ocorre que o advento da pandemia da COVID-19 e as medidas adotadas de distanciamento social para diminuir a disseminação da doença afetaram gravemente a estabilidade da economia do país, sendo estimada uma retração de 6% do Produto Interno Bruto - PIB para o ano de 2020. Neste contexto, se faz necessário reavaliar o percentual de divisão entre os valores de arrendamento fixo e variável.	Agradecemos a contribuição e informamos que já existe parecer jurídico do Ministério da Infraestrutura que considera a pandemia de COVID-19 como "força maior". Dessa forma, entende-se desnecessários ajustes que vinculem o empreendimento por todo o prazo contratual uma vez que os impactos da COVID-19 tendem a ter duração muito inferior ao contrato.
Minuta de Contrato	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	Entende-se que os valores de arrendamento foram superestimados. Tanto os volumes considerados para fins de movimentação quanto as tarifas estão baseados em histórico de operação integrados e são superiores inclusive aos praticados atualmente, levando a uma previsão de receita superestimada. Além disso, com a consideração de custos a menor visto a característica do terreno, dificuldade para separação e construção de novos sistemas e a implantação e execução de obras em área compartilhada durante os primeiros anos. Cabe ressaltar ainda que as tarifas deverão remunerar um arrendamento muito superior ao praticado atualmente levando a necessidade de um aumento substancial dos preços atuais mesmo comparado aos terminais atualmente já licitados, podendo levar a uma redução de movimentação por parte dos usuários.	A contribuição deixou de motivar seu apontamento, o que dificulta a realização de eventuais análises complementares sobre o tema. Por oportuno, informa-se que As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1% a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários

			<p>de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente. Infirmamos ainda que a metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme pratica comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamenta para a correta precificação do ativo publico a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises pretéritas de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como “tarifa” o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019).</p>
Minuta de Contrato	<p>9.2.2 O Valor do Arrendamento previsto no item i da Subcláusula 9.2.1 será pago pela Arrendatária à Administração do Porto, a partir da Data da Assunção até o final do Prazo do Arrendamento, em moeda corrente nacional, no prazo de até 30 (trinta) dias contados a partir do último dia do mês de referência, mediante depósito em conta corrente a ser oportunamente indicada ou mediante guia específica.</p>	<p>Como visto, a área total do arrendamento será disponibilizada ao arrendatário em duas etapas, o que parece não ter sido contemplado ao longo do contrato, como no caso do valor do arrendamento, uma vez que pela previsão do item 9.2.2 o pagamento do valor do arrendamento se dará a partir da Data da Assunção, sem especificar de qual área, se da primeira porção ou da área total (após passados os dois primeiros anos do contrato de arrendamento), juntando-se ao fato de que somente poderá haver operações na área 08 após os dois primeiros anos do contrato de arrendamento. Gostaríamos que fosse esclarecido a partir que qual momento o pagamento do valor do arrendamento será exigido.</p>	<p>Acatar. O valor a ser pago a título de arrendamento será devido a partir da data de assunção do contrato. No modelo de fluxo de caixa descontado, todas as variáveis imputáveis (receita, despesa, custo, investimento) são levadas em consideração cada qual ao seu tempo. Tudo idso resulta num VPL, que é convertido em arrendamento. Já o prazo do contrato, item 3.1 do contrato, deverá considerar a primeira assunção de área.</p>

Minuta de Contrato	10.1 A seguinte Tarifa de Serviço e' devida pelos Usuários quando da efetiva prestação das Atividades relacionadas a graneis líquidos pela Arrendatária e tem por objetivo remunerar a Arrendatária pelos serviços prestados:	Os elevados valores de tarifa-teto aumentam significativamente os custos das tarifas atualmente utilizadas no terminal dificultando a entrada no mercado. O fato de não haver faturamento durante os dois primeiros anos e o elevado valor estimado de arrendamento apresentado levam a dificuldade de estabelecimento de tarifas competitivas podendo inviabilizar o empreendimento.	Esclarecimento. As justificativas que motivaram a ação da tarifa-teto encontram-se no item XII do Ato Justificatório. De qualquer sorte, no modelo de fluxo de caixa descontado, todas as variáveis imputáveis (receita, despesa, custo, investimento) são levadas em consideração cada qual a seu tempo e precedidos de ampla pesquisa de mercado, a fim de poder gerar um maior nível de veracidade. Doutro modo, o estudo é referencial e apenas baliza a decisão do licitante.
Minuta de Contrato	10.1 A seguinte Tarifa de Serviço e' devida pelos Usuários quando da efetiva prestação das Atividades relacionadas a graneis líquidos pela Arrendatária e tem por objetivo remunerar a Arrendatária pelos serviços prestados:	A cláusula 10.1 da minuta do contrato de arrendamento prevê que as tarifas de serviço remunerarão a futura arrendatária pelos serviços prestados referente à armazenagem, abastecimento e expedição. Portanto, entende-se que a futura arrendatária não estará sujeita às tarifas de serviço relacionadas às atividades de recebimento de navios, aplicando-se para tais serviços o regime de preço previsto na cláusula 10.4 do contrato de arrendamento. Neste contexto, requer-se que a minuta do contrato de arrendamento estabeleça expressamente que as atividades relacionadas ao recebimento de navio não serão remuneradas por meio da tarifa de serviço.	Esclarecimento. As justificativas que motivaram a ação da tarifa-teto encontram-se no item XII do Ato Justificatório. De qualquer sorte, no modelo de fluxo de caixa descontado, todas as variáveis imputáveis (receita, despesa, custo, investimento) são levadas em consideração cada qual a seu tempo e precedidos de ampla pesquisa de mercado, a fim de poder gerar um maior nível de veracidade. Doutro modo, o estudo é referencial e apenas baliza a decisão do licitante. Quanto ao estabelecimento da tarifa-teto, apenas aqueles itens listados e limitados no 10 são passíveis de teto. Interpretando-se a contrário sensu, os itens não listados como teto poderão ter preço de mercado.
Minuta de Contrato	10.3 A Tarifa de Movimentação tem por finalidade remunerar todas as atividades necessárias e suficientes para a expedição rodoviária ou ferroviária, armazenagem pelo período mínimo de 15 (quinze) dias, movimentação no armazém e transferência de embarque ou desembarque dos navios ou embarcações.	A cláusula 10.3 da minuta do contrato de arrendamento especifica quais atividades são remuneradas pela tarifa de movimentação, dentre as quais, o armazenamento pelo período mínimo de 15 dias. Desta forma, entende-se que se a carga ficar armazenada por período superior a 15 dias, a remuneração da arrendatária estará sujeita ao regime de preço estabelecido na cláusula 10.4 do contrato de arrendamento. Neste contexto, requer-se que a minuta do contrato de arrendamento estabeleça expressamente que, se a carga ficar armazenada no terminal por período superior a 15 dias, a remuneração da arrendatária não se dará pelo regime de tarifa de serviço.	Não acatar. A tarifa de movimentação remunera todas as atividades necessárias e suficientes para a expedição rodoviária, armazenagem pelo período mínimo de 15 dias. Assim, considerando que se trata de período mínimo, também abrange períodos maiores a 15 dias.

Minuta de Contrato	10.4 Como contrapartida às Atividades distintas daquelas constantes na Cláusulas 10.1, a Arrendatária poderá estabelecer o Preço a ser cobrado do Usuário, observada a prerrogativa da ANTAQ de coibir eventual abuso de poder econômico contra os usuários, mediante prévio procedimento administrativo, no qual poderá solicitar e utilizar informações fornecidas pelos interessados.	A cláusula 10.3 da minuta do contrato de arrendamento especifica quais atividades são remuneradas pela tarifa de movimentação, dentre as quais, o armazenamento pelo período mínimo de 15 dias. Desta forma, entende-se que se a carga ficar armazenada por período superior a 15 dias, a remuneração da arrendatária estará sujeita ao regime de preço estabelecido na cláusula 10.4 do contrato de arrendamento. Neste contexto, requer-se que a minuta do contrato de arrendamento estabeleça expressamente que, se a carga ficar armazenada no terminal por período superior a 15 dias, a remuneração da arrendatária não se dará pelo regime de tarifa de serviço.	Não acatar. A tarifa de movimentação remunera todas as atividades necessárias e suficientes para a expedição rodoviária, armazenagem pelo período mínimo de 15 dias. Assim, considerando que se trata de período mínimo, também abrange períodos maiores a 15 dias.
Minuta de Contrato	10.4 Como contrapartida às Atividades distintas daquelas constantes na Cláusulas 10.1, a Arrendatária poderá estabelecer o Preço a ser cobrado do Usuário, observada a prerrogativa da ANTAQ de coibir eventual abuso de poder econômico contra os usuários, mediante prévio procedimento administrativo, no qual poderá solicitar e utilizar informações fornecidas pelos interessados.	A cláusula 10.1 da minuta do contrato de arrendamento prevê que as tarifas de serviço remunerarão a futura arrendatária pelos serviços prestados referente à armazenagem, abastecimento e expedição. Portanto, entende-se que a futura arrendatária não estará sujeita às tarifas de serviço relacionadas às atividades de recebimento de navios, aplicando-se para tais serviços o regime de preço previsto na cláusula 10.4 do contrato de arrendamento. Neste contexto, requer-se que a minuta do contrato de arrendamento estabeleça expressamente que as atividades relacionadas ao recebimento de navio não serão remuneradas por meio da tarifa de serviço.	Esclarecimento. As justificativas que motivaram a ação da tarifa-teto encontram-se no item XII do Ato Justificatório. De qualquer sorte, no modelo de fluxo de caixa descontado, todas as variáveis imputáveis (receita, despesa, custo, investimento) são levadas em consideração cada qual a seu tempo e precedidos de ampla pesquisa de mercado, a fim de poder gerar um maior nível de veracidade. Doutro modo, o estudo é referencial e apenas baliza a decisão do licitante. Quanto ao estabelecimento da tarifa-teto, apenas aqueles itens listados e limitados no 10 são passíveis de teto. Interpretando-se a contrário sensu, os itens não listados como teto poderão ter preço de mercado.
Minuta de Contrato	12.3 No prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção, a Arrendatária poderá contratar consultoria ambiental independente e apresentar um laudo ambiental técnico à ANTAQ, com indicação de eventuais passivos ambientais não conhecidos até a Data de Assunção.	Dado que as áreas destinadas à licitação STS08 serão disponibilizadas em duas etapas é necessário a definição clara de responsabilidade dos passivos em função do momento da disponibilização de cada área. Os prazos para avaliação e responsabilidades sobre os eventuais passivos só devem ser contados até a partir da liberação da área para o Arrendatário.	Esclarecimento. O prazo será contado para cada assunção. Assim, haverá 360 dias para cada etapa.

Minuta de Contrato	13.1 Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao Arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:	O escoamento de produtos derivados de petróleo das refinarias paulistas é essencial para assegurar a demanda dos terminais STS08 e STS08A garantindo a viabilidade dos projetos de arrendamento, conforme se depreende do EVTEA. Não obstante o risco de demanda ser alocado à arrendatária nos termos da cláusula 3.1.19 da minuta do contrato de arrendamento, é essencial para a viabilidade dos projetos dos terminais STS08 e STS08A que a arrendatária não assume o risco de demanda decorrente da implantação de novas instalações portuárias, dentro e fora da área de influência do Porto Organizado. Neste contexto, requer-se que a cláusula 3.1.19 da minuta do contrato de arrendamento seja alterada da seguinte forma: 3.1.19 Não efetivação da demanda projetada, exceto por atos atribuíveis ao Poder Concedente.	Não acatar. Os riscos assumidos pela arrendatária no item 13.1, mas que possam ser expressamente atribuíveis ao Poder Público, estão listados no item 13.2, especialmente no item 13.2.1. É dizer que a arrendatária não é responsável pelos riscos relacionados ao arrendamento por descumprimento de obrigação contratual atribuída ao Poder Concedente.
Minuta de Contrato	13.1.5 Atraso no cumprimento dos cronogramas previstos neste Contrato ou de outros prazos estabelecidos entre as Partes ao longo da vigência do Contrato;	O item 13.1.5 prevê os riscos relativos às obras da área 8 estão alocados para a arrendatária. No entanto não há tratamento específico no contrato da hipótese de atraso por caso fortuito ou força maior (como por exemplo a extensão do prazo para cumprimento da obra sem aplicação de penalidade) ou mesmo em função de atraso conseqüente do atraso das obras da área 8A. Ademais, a minuta não traz tratamento quanto às conseqüências do atraso da entrega das obras previstas para a área 8A na execução do contrato da área 8, não prevê como hipótese de reequilíbrio do contrato, extensão do prazo de realização das obras ou mesmo do prazo do arrendamento.	Não acatar. Os riscos assumidos pela arrendatária no item 13.1, mas que possam ser expressamente atribuíveis ao Poder Público, estão listados no item 13.2, especialmente no item 13.2.1. É dizer que a arrendatária não é responsável pelos riscos relacionados ao arrendamento por descumprimento de obrigação contratual atribuída ao Poder Concedente.
Minuta de Contrato	13.1.13 Caso fortuito e força maior que estejam disponíveis para cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros;	Excluir item 13.1.13. Justificativa: Haja vista o estabelecimento de condição que eventuais danos sofridos em razão da ocorrência de caso fortuito e força maior serão integralmente assumidos pela arrendatária, a não ser na hipótese de não haver seguro disponível no mercado brasileiro, para esta cobertura se faz necessário que a autoridade competente explicita os seguros a que faz referência. Ou que, de forma alternativa, caso não seja possível expor de forma expressa qual a contratação pretendida, que proceda a exclusão do item.	Não acatada. Informamos que, no caso relatado, caberá à arrendatária demonstrar a indisponibilidade do seguro em questão.

Minuta de Contrato	13.1.19 Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado;	Redação sugerida: 13.1.19 Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado, salvo caso esta decorra dos impactos da pandemia causada pelo SARS-CoV-2 (COVID-19). Justificativa: Considerando o cenário atual de redução de demanda por combustíveis fósseis, provocado principalmente pela pandemia do COVID e pelos preços da commodity, o que terá um efeito previsível, porém, ainda não mensurável neste momento em relação à movimentação no terminal, recomenda-se que a não projeção de demanda decorrente de tal pandemia não seja considerada risco integral do Arrendatário, posto que esta poderá impactar diretamente na competitividade da presente licitação.	Agradecemos a contribuição e informamos que já existe parecer jurídico do Ministério da Infraestrutura que considera a pandemia de COVID-19 como "força maior". Dessa forma, entende-se desnecessário o ajuste da cláusula citada uma vez que conforme Cláusula 13.2.6 da minuta de Contrato, a Arrendatária não é responsável por riscos relacionados a caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência, em condições normais do mercado de seguros.
Minuta de Contrato	13.1.19 Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado;	O escoamento de produtos derivados de petróleo das refinarias paulistas é essencial para assegurar a demanda dos terminais STS08 e STS08A garantindo a viabilidade dos projetos de arrendamento, conforme se depreende do EVTEA. Não obstante o risco de demanda ser alocado à arrendatária nos termos da cláusula 3.1.19 da minuta do contrato de arrendamento, é essencial para a viabilidade dos projetos dos terminais STS08 e STS08A que a arrendatária não assume o risco de demanda decorrente da implantação de novas instalações portuárias, dentro e fora da área de influência do Porto Organizado. Neste contexto, requer-se que a cláusula 3.1.19 da minuta do contrato de arrendamento seja alterada da seguinte forma: 3.1.19 Não efetivação da demanda projetada, exceto por atos atribuíveis ao Poder Concedente.	Não acatar. Os riscos assumidos pela arrendatária no item 13.1, mas que possam ser expressamente atribuíveis ao Poder Público, estão listados no item 13.2, especialmente no item 13.2.1. É dizer que a arrendatária não é responsável pelos riscos relacionados ao arrendamento por descumprimento de obrigação contratual atribuída ao Poder Concedente.
Minuta de Contrato	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Conforme previsto no Estudo Financeiro (Seção E do EVTEA), o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI foi considerado como uma das premissas da modelagem financeira do projeto. Neste contexto, dado que os benefícios econômicos advindos do REIDI são importantes para viabilidade financeira do projeto, sugere-se que seja incluída a cláusula 13.2.8 na minuta do contrato de arrendamento com a seguinte redação: 13.2.8 Não concessão de benefício tributário do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI.	Não acatada. O estudo conceitual considerou os benefícios do REIDI, que poderão ser arguidos pelo licitante vencedor quando da aquisição de seus ativos, devendo observar o que preconiza a Portaria 512/MTPA, de 27/9/2018,

Minuta de Contrato	13.2.1 Descumprimento de obrigações contratuais atribuídas ao Poder Concedente;	De acordo com a cláusula 13.2.1 da minuta do contrato de arrendamento, a arrendatária não é responsável pelos riscos decorrentes do descumprimento de obrigações contratuais atribuídas ao Poder Concedente. Todavia, essa cláusula foi silente com relação aos atrasos no cumprimento de cronogramas ou prazos previstos no contrato por culpa do Poder Concedente. Neste contexto, considerando que os riscos devem ser alocados à parte que (i) tem melhor condições para avaliar, controlar e gerenciá-los, (ii) tem melhor acesso a seus mitigadores e (iii) possui menor custo de suportá-los, sugere-se que a cláusula 13.2.1 seja alterada da seguinte forma: 13.2.1 Descumprimento de obrigações contratuais atribuídas ao Poder Concedente ou atraso no cumprimento dos cronogramas e prazos estabelecidos neste Contrato por culpa do Poder Concedente.	Não acatar. Os riscos assumidos pela arrendatária no item 13.1, mas que possam ser expressamente atribuíveis ao Poder Público, estão listados no item 13.2, especialmente no item 13.2.1. É dizer que a arrendatária não é responsável pelos riscos relacionados ao arrendamento por descumprimento de obrigação contratual atribuída ao Poder Concedente.
Minuta de Contrato	14.1.1 A Arrendatária poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos casos em que, após a celebração deste Contrato, vier a se materializar quaisquer dos riscos expressamente assumidos pelo Poder Concedente nos termos deste Contrato, com reflexos econômico-financeiros negativos para a Arrendatária.	Incluir subitem 14.1.1.1: 14.1.1.1 Serão também considerados para fins de solicitação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, os eventuais impactos decorrentes de caso fortuito ou força maior que não foram considerados nas informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos utilizados pela ANTAQ para fins de precificação do Leilão. Justificativa: Sugere-se a inclusão do subitem 14.1.1.1, pois, o cenário atual de redução de demanda por combustíveis fósseis, provocado principalmente pela pandemia do COVID e pelos preços da commodity, aflige todas as empresas da cadeia logística de óleo e gás levando a uma revisão de todos os custos e investimentos no setor. Considerando que as projeções de demanda constantes dos estudos da EPL foram realizadas sem considerar tal impacto, porém, estes serão sentidos após a formalização do contrato, caso mantida a redação não será possível pleitear o reequilíbrio econômico por conta da exigência formal de que este é válido apenas para fatos ocorridos após a celebração do contrato.	Não acatar. Os impactos da Covid dizem respeito ao curto prazo e deve ser bem mensurado pelo licitante quando de seu estudo de viabilidade. Ademais, trata-se de contrato de 25 anos, com efeitos diluídos em todo o período.

Minuta de Contrato	14.1.3 O Poder Concedente deverá instaurar concomitante procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, caso determine ou autorize previamente investimentos pela Arrendatária dentro ou fora do arrendamento na infraestrutura do Porto Organizado, bem como eventuais execuções de serviços de interesse público ou expansão ou redução da área arrendada.	Pelo item 14.1.3 há a possibilidade de o poder concedente solicitar investimentos diversos do previsto no arrendamento. No entanto, não há previsão de como e em quais circunstâncias essa solicitação poderá ser realizada. Solicitamos que haja a explicitação no contrato do procedimento de como o poder concedente poderá realizar solicitação e as consequências do não atendimento pelo arrendatário.	Contribuição não acatada. Informamos que as situações em que o poder concedente poderá solicitar a realização de investimentos são inúmeras, não cabendo no contrato o estabelecimento de um rol taxativo. Informamos ainda que o poder concedente poderá realizar a solicitação diretamente à arrendatária e que o seu descumprimento implica aplicação das penalidades previstas no item 19 da minuta de Contrato.
--------------------	---	--	--

<p>Minuta de Contrato</p>	<p>15.6 Ressalvados os casos de Revisão Extraordinária previstos na Subcláusula 14.1.3, todos os Bens do Arrendamento ou investimentos neles realizados, inclusive na manutenção da atualidade e modernidade dos Bens do Arrendamento e das Atividades a eles associadas, deverão ser integralmente amortizados pela Arrendatária no prazo de vigência do Contrato, de acordo com os termos da legislação vigente e deste Contrato, não cabendo qualquer pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no advento do termo contratual.</p>	<p>Redação sugerida: 15.6 Ressalvados os casos de Revisão Extraordinária previstos na Subcláusula 14.1.2, assim como eventual montante que venha a ser comprovado pela arrendatária, quando da sua não amortização, ao final do contrato, todos os Bens do Arrendamento ou investimentos neles realizados, inclusive na manutenção da atualidade e modernidade dos Bens do Arrendamento e das Atividades a eles associadas, deverão ser integralmente amortizados pela Arrendatária no prazo de vigência do Contrato, de acordo com os termos da legislação vigente e deste Contrato, não cabendo qualquer pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no advento do termo contratual. Justificativa: Não há no contrato a lista de bens reversíveis conforme previsão do item 29.2 do Edital. Como é parte essencial do contrato, haverá necessidade de descrição minuciosa de tais bens. No que tange a reversão de todos os bens, ao final do contrato de arrendamento, haja vista a presunção de que teriam sido totalmente amortizados, importante consignar que, muitas vezes, próximo ao fim da vigência do contrato, a arrendatária necessita realizar manutenções que não estariam no escopo do montante a ser amortizado, inclusive por exigências para a segurança operacional. Dessa forma, o montante desembolsado pela arrendatária para atendimento de sua obrigação contratual não seria a esta indenizado. Assim sendo, busca-se esclarecer como a ANTAQ entende tal situação, sendo solicitado que, eventualmente, haja previsão expressa no contrato de arrendamento no sentido de que, caso comprovada a não amortização, a arrendatária fará jus à indenização referente à manutenção no bem e/ou equipamento que, por ter sido realizada em prazo próximo quando próximo do fim da vigência do contrato, não foi completamente amortizada. Ademais também não foi considerada a possibilidade de paralisação das atividades por motivo alheio à vontade do arrendatário. As consequências dessa hipótese deverão ser previstas no contrato, como, por exemplo a possibilidade de extensão do prazo contratual.</p>	<p>Recomendação não acatada. A Portaria MINFRA nº 530-2019 apregoa que: Art. 22. O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, a realização de investimentos imediatos e urgentes previamente à análise que cabe à Antaq nas hipóteses de: I - investimento necessário para o cumprimento de exigências de órgãos ou entidades integrantes da administração pública com competência para intervir nas operações portuárias; II - investimento necessário para restaurar a operacionalidade da instalação portuária em razão de fato superveniente que impeça ou dificulte a oferta de serviços portuários; ou III - investimento para fins de aumento da eficiência operacional ou ampliação de capacidade da instalação portuária quando a medida for comprovadamente urgente para o atendimento adequado aos usuários. Art. 54. Não será admitida a postergação de investimento para o último quinquênio de vigência do contrato. Portanto, não há que se falar em não amortização de investimentos realizados no final do contrato.</p>
---------------------------	--	--	--

Minuta de Contrato	17.5.2 Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral e Cruzada, dando cobertura aos riscos decorrentes das Atividades, cobrindo a Arrendatária e o Poder Concedente, bem como seus administradores, empregados, funcionários e contratados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), pessoais, morais, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, decorrentes das Atividades, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o Poder Concedente;	Excluir item 17.5.2. Justificativa: A cláusula de seguros se mostra rígida, beneficiando unilateralmente o Poder Concedente, sendo exigido da futura arrendatária a obtenção de uma série de coberturas securitárias que podem vir a dificultar a contratação dos seguros (e as coberturas neles previstas) ou mesmo onerá-los de forma demasiada. Exemplo seria a exigência de contratação de coberturas de lucros cessantes e danos emergentes, bem como a inclusão de financiadores como segurados adicionais inseridas na cláusula de seguros o que, via de regra, pode implicar um aumento substancial no custo de contratação das apólices de seguros que cobrem os grandes riscos segurados nesta operação de arrendamento Dessa forma, tais exigências não se mostram razoáveis, portanto, solicita-se que as mesmas sejam excluídas nos moldes dos itens a serem apresentados especificamente a cada ponto. No que tange ao item 17.5.2, referente à contratação de seguro que venha a cobrir danos emergentes e lucros cessantes, entende-se que tal exigência deverá ser suprimida, uma vez que esse tipo de cobertura pode não ser facilmente obtida no mercado para apólices que envolvam a cobertura de grandes riscos como no caso concreto, ou, quando obtidas, irão apresentar elevada onerosidade na contratação para a arrendatária.	Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a metodologia de seguros, assim como Matriz de Risco, foi utilizada em todos os arrendamentos realizados até aqui tendo sido alvo de análises por parte do Tribunal de Contas da União - TCU. Ressalta-se ainda que as alíquotas dos seguros e garantias estão baseados em amostras levantadas no âmbito da Nota Técnica 26/2019/GEINF/DPL/EPL "Revisão da metodologia para estimação da rubrica Seguros na avaliação econômico-financeira dos estudos de viabilidade para arrendamentos portuários", de 03/10/2019'.
Minuta de Contrato	17.7 A Arrendatária assume toda a responsabilidade pela abrangência ou omissões decorrentes da contratação dos seguros de que trata o presente Contrato.	Excluir item 17.7. Justificativa: No que tange ao item 17.7 sugerimos exclusão total do item, haja vista que, se o Poder Concedente tomará pleno conhecimento do seu conteúdo, deverá manifestar eventual discordância prévia no que se refere às abrangências e omissões cobertas nas apólices em questão. Dessa forma, ambas as partes, Poder Concedente e Arrendatária, devem responsabilizar-se igualmente por essa obrigação e não apenas a Arrendatária.	Contribuição não acatada. Os seguros obrigatórios referem-se à riscos alocados à arrendatária, sendo perfeitamente válido atribuir a responsabilidade por quaisquer omissões à essa.
Minuta de Contrato	17.8 A Arrendatária é responsável pelo pagamento integral da franquia, em caso de utilização de qualquer seguro previsto no Contrato.	Incluir subitem 17.8.1: 17.8.1 Excetua-se a previsão do item 17.8, quando o sinistro tiver sido causado pelo Poder Concedente ou seus representantes, hipótese em que fica o Poder Concedente responsável pelo pagamento integral da franquia, em caso de utilização de qualquer seguro previsto no Contrato. Justificativa: Sugerimos a inclusão de observação no sentido de que, caso o sinistro tenha ocorrido por culpa do Poder Concedente ou se seus representantes, como, por exemplo, a Autoridade Portuária, este deverá arcar com o pagamento da franquia.	Contribuição não acatada. Os seguros obrigatórios referem-se à riscos alocados à arrendatária, sendo perfeitamente válido atribuir à essa o pagamento da franquia pela eventual utilização dos seguros.

Minuta de Contrato	19 Penalidades	O presente item necessita ser melhor detalhado, em especial quando se trata da aplicação de penalidade de multa, haja vista que a mesma não possui gradação nem limites mínimos ou máximos para sua aplicação.	Contribuição não acatada. Segundo a Lei 10.233/01 Art. 51-A. Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. Assim, a fiscalização do cumprimento do contrato de arrendamento é atribuição da agência reguladora, que por intermédio da Resolução nº 3.274/14 define as infrações administrativas e os tetos das multas pecuniárias correspondentes. Ademais, durante o processo administrativo sancionador, onde é repetido o princípio do contraditório e ampla defesa, a ANTAQ se utiliza de metodologia de dosimetria, considerando circunstâncias atenuantes e agravantes para modular o valor da multa a ser aplicada em caso de materialidade da infração imputada ao agente regulado.
Minuta de Contrato	25.4.2 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.	Redação sugerida: 25.4.2 O Poder Concedente não poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária nos casos de ocorrência de caso fortuito ou força maior. Justificativa: Haja vista que tanto o caso fortuito quanto a força maior são situações que não estariam inseridas no campo de atuação e ingerência da arrendatária, entende-se que não há justificativa para que sejam fatos seguráveis. Dessa forma, sugere-se que seja alterada a redação, conforme proposto.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que, embora o fato fortuito ou força maior realmente não estejam no campo de ingerência da arrendatária, esta poderá realizar a contratação de seguros. A premissa adotada em relação à essa regra é que caberá à arrendatária contratar os seguros necessários para a proteção das áreas e infraestruturas do arrendamento de sua titularidade. Somente diante da impossibilidade de contratação de seguro a arrendatária estará isenta de responsabilidade.

Minuta de Contrato	26.1 A Arrendatária cede, gratuitamente, ao Poder Concedente todos os projetos, Planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais, de qualquer natureza, que se revelem necessários ao desempenho das funções que incumbem ao Poder Concedente ou ao exercício dos direitos que lhe assistem, nos termos do Contrato, e que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento das Atividades integradas no Arrendamento, seja diretamente pela Arrendatária, seja por terceiros por ela contratados.	Redação sugerida: 26.1 A Arrendatária cede, gratuitamente, ao Poder Concedente todos os projetos, Planos, plantas e documentos, que se revelem necessários ao desempenho das funções que incumbem ao Poder Concedente ou ao exercício dos direitos que lhe assistem, nos termos do Contrato, e que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento das Atividades integradas no Arrendamento, seja diretamente pela Arrendatária, seja por terceiros por ela contratados. Justificativa: A obrigação de ceder, gratuitamente, todos os direitos de propriedade intelectual presentes no terminal parece excessiva. Gostaríamos que fosse fundamentada a real necessidade da disponibilização de todos os documentos, sistemas e programas mencionados, ou seja, que fosse especificado quais documentos e sistemas de fato atenderiam a necessidade do Poder Concedente uma vez que podem existir sistemas e informações que lidem com informações sensíveis de negócio da arrendatária. Na ausência de fundamentação jurídica para tal disponibilização, recomenda-se que o item seja suprimido ou que esta cláusula deve ser limitada à documentação de projeto	Recomendação não acatada. A Lei 8.987 de 1995, em cumprimento ao art. 175 da Constituição tratar do regime jurídico de prestação dos serviços públicos por meio de concessões e permissões, incluindo as relações de prestação e seus atores, trazendo tal qual o citado Código o fizera em seus arts. 6º, X, e 22, caput, e sem prejuízo do quanto nele disposto, o direito do usuário de prestação do serviço adequado (art. 7º, I) – já determinado na Constituição da República como obrigação do Estado ou de quem lhe faça as vezes (art. 175, parágrafo único, IV) – e definindo-o como “o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas”. Dessa forma, o requerido nesse dispositivo visa à preservação no princípio da continuidade dos serviços públicos, contemplando os meios e ferramentas necessárias para o pleno funcionamento da instalação portuária após o fim da concessão.
Minuta de Contrato	Apêndice 2. Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos	Pela redação do item 3.1 não há exceções quando ao não cabimento de indenização por benfeitorias realizadas no âmbito do contrato. Solicitamos esclarecer se na hipótese de extinção antecipada do contrato por iniciativa ou culpa do poder concedente, os valores relativos às benfeitorias estariam excluídas da indenização devida à arrendatária.	Esclarecimento: pelo item 3.1 do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos quaisquer benfeitorias realizadas pela arrendatária não é passível de retenção ou indenização.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	2. Conforme mencionado no Estudo, o terminal faz parte de um sistema interligado de quatro refinarias, terminais terrestres e mais de 2.000 quilômetros de dutos, onde a produção, o refino e o abastecimento são sincronizados. Com essas condições, entende-se que tanto o terminal STS-08 quanto o 08A estarão sujeitos às movimentações oriundas da Petrobras. Como se dará o controle e a interligação dos dutos com dois Arrendatários distintos? A área STS 08 dependerá da passagem pela área STS08A para acesso aos dutos?	O uso de dutos de transporte destinados à movimentação de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, por terceiros interessados, está regulamento pela Resolução ANP nº 35/2012 e Resolução ANP nº 716/2018.

Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	3.4. É mencionado no Estudo que as áreas do terminal STS08 conectam-se atualmente ao sistema de dutos que interliga a Alamoá à rede da Transpetro/Petrobras, e estará sujeito a regramento específico para seu uso como já exposto neste documento. Foi analisado o risco para o novo arrendatário caso haja a desconexão destes dutos com o terminal? Como será estabelecida a regulação entre as áreas STS08 e STS 08A para o acesso aos dutos?	Agradecemos a contribuição e informamos que o risco da demanda faz parte da matriz de risco do arrendatário. O uso de dutos de transporte destinados à movimentação de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, por terceiros interessados, está regulamentado pela Resolução ANP nº 35/2012 e Resolução ANP nº 716/2018.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	4. Dos 6 tanques atualmente presentes na área, 4 são reversíveis. Entretanto, não foi identificado no Edital e na minuta de Contrato menção sobre indenização dos outros 2 tanques pelo futuro arrendatário nem de suas linhas, entende-se que esses ativos serão repassados para o Arrendatário da área STS 08 sem custos de indenização. Como se viabilizará o recebimento destes tanques?	Os tanques não reversíveis a Autoridade Portuária deverão ser indenizados pelo futuro arrendatário STS08A, passando a integrar o rol de ativos reversíveis que serão disponibilizados ao futuro STS08arrendamento STS08. O STS08 realizará o ressarcimento dos ativos não reversíveis ao antigo arrendatário de forma a que passem a integrar o rol de ativos reversíveis do futuro arrendamento STS08.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	4. Não foi visto refletido no material da licitação a recomendação a seguir "Com a divisão da área, atualmente ocupada pela Transpetro, em dois terminais distintos, resultando nas áreas de arrendamento STS08 e STS08A, faz-se imprescindível a definição de regras que regulem, pelo prazo necessário as respectivas adaptações, (i) a exploração conjunta do acesso dutoviário aos terminais e (ii) o condomínio da infraestrutura de serviços gerais (utilities) disponíveis a área". Esses fatores influenciam diretamente os futuros custos do terminal e devem estar claramente acertados antes da proposta final para a licitação.	No Capex dos estudos estão previsto os itens mínimos em especificação e quantitativos suficientes para segregação e plena operação dos terminais.

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>1. O foco do Estudo é o mercado relevante para as operações granéis líquidos derivados de petróleo e químicos. No entanto, não foram considerados para fins de determinação de volumes e de capacidade estática os volumes movimentados nos terminais empresas Vopak, Ultracargo, Stolthaven, Ageo e Aba, bem como a capacidade estática prevista no projeto da empresa TRIUNFO Participações, que protocolou projeto de terminal na ANTAQ em abril/2020, além da citada competição entre outros Portos que com o aumento das tarifas em Santos se tornam mais competitivos. Observa-se ainda que a capacidade hoje instalada já atende às movimentações da Petrobras e que no ano de 2014 atendeu completamente a movimentação de 8.196.053 toneladas. Com isso toda a tancagem adicional seria desnecessária até esse volume de movimentação que só está projetado para 2038 levando a uma grande ineficiência do sistema. Além disso a utilização da capacidade disponível como indicador da proporção de movimentação de produtos não parece adequada pois no caso de competição, os primeiros volumes a serem preenchidos serão os mais baratos e dadas as características competitivas, os preços devem ser diferenciados. A previsão de movimentação deveria ser no máximo proporcional ao volume de tancagem existente atualmente na área STS08.</p>	<p>Resp. As empresas Vopak, Ultracargo e Stolthaven possuem características diferenciadas no que tange a vocação operacional em relação ao terminal existente. Estes terminais operam majoritariamente produtos químicos, etanol, soda cáustica e óleo vegetais, e apresentam giro médio de estoque inferior a 8 vezes ao ano. Já o terminal do arrendamento STS08 (transpetro) na região da Alemoa é vocacionado para o escoamento logístico das refinarias do Estado de São Paulo operando derivados de petróleo claros e escuros com giro médio observado de 28 vezes ao ano. Nesse sentido, não foram consideradas as tancagens estáticas destes terminais, tendo em vista as características diferenciadas de suas operações e nichos específicos de mercado. Com relação à demanda, o ponto de partida das movimentações portuárias para os terminais STS08 e STS08A foi ajustado com base na movimentação ocorrida em 2019. Com relação às projeções de demanda os instrumentos oficiais de planejamento indicam crescimento da demanda de claros (diesel e gasolina) e escuros (óleo combustível). Sendo que o óleo combustível corresponde a 56,8% da demanda prevista para 2021 e 66,4% para 2045. Nesse sentido, o estudo de mercado estimou o crescimento da demanda de óleo combustível em 2,6% a.a correspondendo a um crescimento acumulado em 25 anos em torno de 90%.</p>
-----------------------------	-----------------------------	---	--

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3. Como o volume movimentado no terminal considera como principal carregador a PETROBRAS, com o escoamento do excedente de diesel e gasolina das refinarias de São Paulo, entendemos que é equivocado considerar crescimento de movimentação no terminal quando há o aumento da demanda de combustíveis no Sudeste e Centro-Oeste, pois isto diminuiria o excedente das refinarias a ser escoado pelo terminal em Santos.	As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1%a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3.2. É mencionado que o terminal atua como regulador de estoques da produção de derivados da Petrobras. Neste sentido, e considerando a mudança no cenário de refino no Brasil, como seriam mitigados os riscos de alteração de movimentação para o Arrendatário?	Conforme matriz de risco estabelecida no instrumento contratual, o risco de demanda deve ser suportado pelo futuro arrendatário. O instrumento contratual restringe-se a eventuais reduções no pagamento do arrendamento variável (R\$/ton), até o limite da Movimentação Mínima Exigida – MME, conforme detalha na Seção D – Operacional do estudo de viabilidade.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3.3. É mencionado que o terminal STS08 é o operador responsável pelo escoamento da produção de derivados de petróleo das refinarias e terminais terrestres localizados no Estado de São Paulo. Sendo assim, e considerando a mudança no cenário de refino no Brasil, como seriam mitigados os riscos de alteração de movimentação para o Arrendatário?	Conforme matriz de risco estabelecida no instrumento contratual, o risco de demanda deve ser suportado pelo futuro arrendatário. O instrumento contratual restringe-se a eventuais reduções no pagamento do arrendamento variável (R\$/ton), até o limite da Movimentação Mínima Exigida – MME, conforme detalha na Seção D – Operacional do estudo de viabilidade.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3.4. Não está claro como foi avaliada a necessidade de investimentos adicionais de 62.719 m ³ e 41.767 m ³ , dados os crescimentos previstos nos outros terminais do entorno.	O dimensionamento da capacidade estática necessária não considerou as tancagens de outros terminais na retro área da região da Alemoa em Santos, tendo em vista as características diferenciadas de suas operações e nichos específicos de mercado.

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3.4. O pico de movimentação esperado de 9.470.101 t + 10% está superestimado, dada a premissa equivocada de movimentação de claros pelo terminal.	A contribuição deixou de motivar seu apontamento, o que dificulta a realização de eventuais análises complementares sobre o tema. Por oportuno, informa-se que As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1%a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	4. A revisão da Portaria ANP 251/2000, que versa sobre o livre acesso a terminais e os direitos de preferência do proprietário, inviabiliza a garantia de escoamento e movimentação de produtos das refinarias da Petrobras. Como não terá preferência e ficará limitada pela regulação substituta da PANP 251 à contratação de apenas 50% da capacidade do terminal, levará a limitação da movimentação no terminal reduzindo sensivelmente o retorno do empreendimento. Sugere-se a avaliação do impacto dessas medidas no modelo econômico.	Tendo como referência as manifestações da ANP sobre o tema, registradas na tabela 42 da NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 07/2020, não foi identificado impacto no modelo econômico. De acordo com a ANP, "Em relação à limitação ao acesso de um único cliente a 50% da capacidade do terminal, deve-se ressaltar que essa restrição só se aplica na celebração de contratos firmes. Dessa forma, se não houver qualquer outro interessado em celebrar contratos firmes para a movimentação, em determinado terminal, nada impede a celebração de contratos spot para a movimentação do restante da capacidade do terminal."

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>4. A premissa de desconto de 20% nas tarifas de internet são normalmente utilizadas em contratos tipo "spot". Para volumes da ordem de grandeza dos movimentados pela PETROBRAS (atendimento ao escoamento de suas refinarias de São Paulo), dadas as condições de contrato de longo prazo, volume firme, dentre outros, o desconto a ser dado é significativamente maior. Tomando por base os preços teto dos contratos isso ainda implicará em custos mais elevados. No caso de aumento de custos novas alternativas serão utilizadas. No caso em questão, há um superdimensionamento do volume movimentado que não é acompanhado de uma redução de tarifa, resultando em receitas superestimadas e, conseqüentemente, altos valores de arrendamento previstos que poderão inviabilizar o empreendimento. Sugere-se a revisão do modelo econômico quanto aos volumes movimentados e às tarifas praticadas.</p>	<p>A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme prática comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamenta para a correta precificação do ativo público a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises pretéritas de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como "tarifa" o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019)</p>
-----------------------------	-----------------------------	---	--

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>O terminal é utilizado para movimentação do excedente de produção de derivados de petróleo das refinarias paulistas por cabotagem ou navegação de longo curso. De acordo com a tabela 8 dos Estudos de Mercado, a movimentação total desse terminal esteve em queda entre os anos de 2014 e 2019, tendo em vista o aumento de consumo de combustíveis nos mercados de influência (Estado de Paulo, parte do Estado de Minas Gerais e região Centro-oeste). Neste contexto, não é coerente calcular o aumento da movimentação do terminal para diesel e gasolina considerando a taxa de crescimento de consumo desses combustíveis na região de influência, pois a tendência é que com o maior consumo dos combustíveis na região de influência, menor será a necessidade de escoamento do excedente de produção das refinarias pelo terminal. Ainda, no caso de óleo combustível, não existe previsão de ampliação da produção desse derivado de petróleo nas refinarias paulistas, razão pela qual o ideal seria prever uma manutenção dos volumes médios movimentados nos últimos anos para o terminal e não um aumento dos volumes de óleo combustível. Neste contexto, solicita-se que o Estudo de Mercado seja reanalisado considerando os comentários acima visando sobretudo evitar que a projeção de movimentação do terminal não seja superestimada.</p>	<p>As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1% a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.</p>
-----------------------------	-----------------------------	--	---

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>A Seção B - Estudo de Mercado menciona à pg. 17 que: Para se chegar à demanda micro, torna-se relevante a definição da estimativa de divisão de mercado [market share) para o horizonte contratual, a qual possui alinhamento com a divisão de capacidades (capacity share) do mercado. Contudo, não se verifica nos estudos nenhuma avaliação sobre o mercado de granéis líquidos no Porto de Santos/SP. Os estudos apresentados desconsideram o cenário de competição no Porto de Santos no segmento de granéis líquidos, contrariando os recentes estudos lançados para as áreas STS13 e STS13A (já licitadas). Considerando a contradição entre metodologia e resultados apresentados no próprio estudo, solicita-se a revisão completa dos estudos de mercado, de acordo com o modelo que vem sendo realizado nos demais terminais licitados pelo Governo Federal até então.</p>	<p>As empresas Vopak, Ultracargo e Stolthaven possuem características diferenciadas no que tange a vocação operacional em relação ao terminal existente. Estes terminais operam majoritariamente produtos químicos, etanol, soda cáustica e óleo vegetais, e apresentam giro médio de estoque inferior a 8 vezes ao ano. Já o terminal do arrendamento STS08 (transpetro) na região da Alemoa é vocacionado para o escoamento logístico das refinarias do Estado de São Paulo operando derivados de petróleo claros e escuros com giro médio observado de 28 vezes ao ano. Nesse sentido, não foram consideradas as tancagens estáticas destes terminais, tendo em vista as características diferenciadas de suas operações e nichos específicos de mercado. Com relação à demanda, o ponto de partida das movimentações portuárias para os terminais STS08 e STS08A foi ajustado com base na movimentação ocorrida em 2019. Com relação às projeções de demanda os instrumentos oficiais de planejamento indicam crescimento da demanda de claros (diesel e gasolina) e escuros (óleo combustível). Sendo que o óleo combustível corresponde a 56,8% da demanda prevista para 2021 e 66,4% para 2045. Nesse sentido, o estudo de mercado estimou o crescimento da demanda de óleo combustível em 2,6% a.a correspondendo a um crescimento acumulado em 25 anos em torno de 90%.</p>
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>Considerando que as refinarias próximas ao Porto de Santos além de direcionarem a produção para o atual terminal da Petrobrás da região da Alemoa também podem direcionar para seu terminal de uso privado (TUP) localizado em São Sebastião (onde já ocorre movimentação de claros), nota-se que não há garantia de que a demanda da refinaria vai ser exclusiva para o Porto de Santos. Os documentos jurídicos corroboram no mesmo sentido. Considerando ainda a crescente tendência de participação dos terminais de líquidos independentes na movimentação de combustíveis no Porto de Santos, demonstrada pelos números a seguir: - 32% em 2015; - 42% em 2017; - 50% em 2019. Diante do exposto, é fundamental a revisão da modelagem dos estudos de mercados, de forma a refletir um ambiente concorrencial, onde os players do Porto de Santos poderiam disputar a prestação de serviços às refinarias, obviamente com atenção ao processo de transição, que poderia implicar em adaptação da rede de dutos.</p>	<p>Não há qualquer óbice que impeça a participação dos players de mercado na licitação dos arrendamentos STS08 e STS08A.</p>

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Os estudos de demanda apontam que o produto GLP será movimentado apenas na área do STS08A, utilizando as esferas existentes da Petrobrás. Nessa linha de raciocínio, a demanda de GLP foi integralmente alocada no terminal STS08A. Ocorre que segundo os documentos jurídicos de ambas as áreas não há qualquer menção de habilitação ou vedação nos objetos das minutas de contrato relativas às operações de GLP, mas tão somente a modelagem de demanda dos estudos, a qual não é vinculativa nos termos do edital. Diante disso, esta comissão há que concordar que existe possibilidade da área STS08 passar a movimentar GLP e tornar-se concorrente da área STS08A. Assim, pedimos a CPLA que confirme a possibilidade de ambas as áreas realizarem operações de GLP, e conseqüentemente adeque os estudos de demanda de forma a: (i) dividir os volumes entre as áreas, tendo como premissa de participação a dimensão das áreas (similar aos demais estudos licitados).	A demanda de GLP foi alocada no arrendamento STS08A, tendo em vista a especialização deste terminal para a movimentação de GLP, principalmente no tocante as estruturas operacionais existentes. Cabe ressaltar que o objeto da licitação é a movimentação e armazenagem de granéis líquidos. Portanto, não há óbice para a movimentação de GLP na área denominada STS08.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Os dados de projeções de volumes (baseada em consumo) apontadas pela Empresa de Planejamento Energético - EPE foram elaborados com data-base em SETEMBRO DE 2019, ou seja, antes da calamidade pública decorrente do coronavírus, não sendo incorporado aos estudos as reduções de demanda observadas neste momento. Considerando os significativos impactos econômicos gerados no mundo, não é aceitável supor que imediatamente após o término da decretação da calamidade pública em razão da pandemia a demanda será positiva. É necessário um ajuste pontual na demanda para os primeiros anos de contrato, refletindo a redução dos volumes nesse período e a posterior recuperação gradativa no médio/longo prazo.	Agradecemos a contribuição e informamos que já existe parecer jurídico do Ministério da Infraestrutura que considera a pandemia de COVID-19 como "força maior". Dessa forma, entende-se que os impactos nas projeções de demanda ainda não são possível de serem auferidos, em especial para um contrato com o prazo de 25 anos.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	A tabela 9 do Estudo de Mercado apresenta o histórico de consumo de bordo movimentado em toneladas no Porto de Santos no período de 2014 a 2018. Ocorre que a referida tabela demonstra que o consumo de diesel e óleo combustível é exatamente igual para os 5 anos de análise. Considerando que muito provavelmente ocorreu uma variação do consumo de tais derivados de petróleo no período de 5 anos, é necessário verificar se os dados contidos na tabela 8 estão corretos.	A tabela 09 evidencia o consumo de bordo no período entre 2014 a 2018 disponibilizados pela CODESP. Assim, calculou-se a média do período em que o consumo de bunker representou 53,73% do total movimentado de óleo combustível.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Considerando que haverá a segregação da atual operação do terminal STS08 haja vista que a sua área será dividida em dois terminais (STS08 e STS08A), requer-se que os Estudos de Engenharia contenham um melhor detalhamento das infraestruturas necessárias para a segregação das operações dos terminais STS08 e STS08A, de modo que os licitantes consigam elaborar suas propostas de forma mais precisa em relação ao dimensionamento dos investimentos e prazo de execução.	Agradecemos a contribuição. A Seção C será reavaliada no sentido de realizar eventuais complementações que melhor subsidiem os licitantes. Por oportuno, descata-se que a proposta do estudo se encontra em nível conceitual, cabendo aos futuros arrendatários os correspondentes detalhamentos técnicos para implantação e desenvolvimento da infraestrutura, de forma a atingir e manter os parâmetros de desempenho, bem como realizar os estudos necessários para subsidiar adequadamente duas propostas.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Com vistas a facilitar a elaboração das propostas pelos licitantes, requer-se que sejam disponibilizados os documentos de ASBUILT atuais do STS08 em CAD e o projeto conceitual elaborado como parte do atual certame licitatório.	Agradecemos a contribuição e informamos que as plantas anexas a Seção C são suficientes para transmitir os conceitos do estudo.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2. Não são previstas obras de segregação de infraestrutura, tais como sistema de drenagem, sala de controle de operações, utilidades como captação de água, eletricidade, dentre outras. Exceto pela previsão de construção de novas linhas e de novo pátio de bombas, as demais infraestruturas compartilhadas não foram previstas e demandam grande complexidade e custo para segregação com garantia de continuidade operacional. Ressalta-se ainda que durante os primeiros anos parte da área vai estar indisponível com operação por terceiros podendo trazer problemas de responsabilidades cruzadas.	No Capex dos estudos estão previsto os itens mínimos em especificação e quantitativos suficientes para segregação e plena operação dos terminais. Ademais, não se vislumbra risco de responsabilidades cruzadas, visto que as áreas estarão sob a reponsabilidade definida nos respectivos termos de assunção, cada área a seu tempo, conforme as regras de transição previstas na minuta de contrato.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2. É citada a necessidade de instalação de novas linhas de dutos (aproximadamente 50%), o que significa isso? Número de linhas? Capacidade? Comprimento? Peso? É fundamental uma clara definição dos limites de bateria e o detalhamento de todas as linhas que serão disponibilizadas para o arrendamento da área STS08.	Os quantitativos de linhas de dutos estão lançados na unidade metro linear. Quanto a implnatação do STS08, informa-se que foram previstas duas fases de implantação conforme regras de transição previstas na minuta de contrato.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2.d. Instalação de duas estações de descarga de caminhão. Para quais produtos? Foi feita avaliação quanto à possibilidade de movimentação rodoviária para o terminal? Foi feita a avaliação de área para movimentação e manobras de caminhões no terminal? Qual a base econômica para esse investimento?	A inclusão das estações de recepção/expedição rodoviária foram recomendações da ANP acolhidas no estudo. A definição de áreas para as estações e para as manobras de caminhão estão apresentadas nas figuras anexas a Seção C. NOTA TÉCNICA Nº 1/2020/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, de 17/01/2020: "Atualmente o terminal não conta com carregamento ou descarregamento rodoviário. Todavia, a inclusão desse modo de transporte na modelagem de quaisquer das duas áreas em estudo (STS08 e STS08A) ampliará a sua flexibilidade operacional, ao proporcionar o recebimento de biocombustíveis e a expedição de combustível já misturado para os postos revendedores".

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2.1. As regras de compartilhamento de berços previstas nos estudos devem ser apresentadas e validadas pela Administração Portuária, visto que esta é responsável pela definição destas e dado o impacto no negócio a depender das regras.	As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária. Informa-se que a presente versão do estudo não definiu prioridades de atracação. Quanto aos berços considerados para cálculo de capacidade, foi considerado o uso e compartilhamento atualmente empregado das infraestruturas, visto que consta como premissa do estudo resguardar a continuidade das operações.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2.1 Adequação do sistema de embarque e desembarque de produtos, com substituição dos braços de carregamento nos berços AL 01 e AL 02 e automação dos píeres de barcasas". Entende-se que estas facilidades vão estar disponíveis para a operação da área STS08 a partir do terceiro ano.	As benfeitorias mencionadas estão previstas no CAPEX do STS08A, para entrarem em operação a partir do terceiro ano contratual.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2.2. Não está claro como foi avaliada a necessidade de investimentos adicionais de 62.719 m ³ e 41.767 m ³ de tancagem, dados os investimentos previstos nos outros terminais do entorno e que a tancagem existente é suficiente para movimentação de até de 8.196.053 toneladas conforme realizado no ano de 2014.	A necessidade de investimentos em expansão de capacidade estática foi definida de acordo com as análises do estudo de demanda na Seção B. A divisão dessa capacidade dos novos tanques entre os terminais STS08 e STS08A foi realizada com base na proposta de divisão das áreas e na correspondente disponibilidade de áreas ociosas, no intuito de melhor aproveitar as estruturas existentes e resguardar a continuidade das operações.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2.3. No sistema de expedição terrestre, é mencionado que "o único acesso operacional utilizado na área de arrendamento se dá por meio de dutos que interligam o Terminal STS08A à refinaria Presidente Bernardes e ao Terminal de Cubatão, por meio do qual se conecta com as refinarias existentes no Estado de São Paulo." e que como "os dutos para o Terminal de Cubatão são privados, caberá ao futuro arrendatário realizar as tratativas necessárias junto à operadora dos dutos para viabilizar suas atividades." Dada esta limitação, será prevista alguma salvaguarda contratual para o arrendatário caso haja problemas nos dutos de terceiros? Como se dará a ligação da área STS08 com os dutos? Como serão reguladas as operações envolvendo as áreas STS08 e STS 08A e dos dutos?	O uso de dutos de transporte destinados à movimentação de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, por terceiros interessados, está regulamento pela Resolução ANP nº 35/2012 e Resolução ANP nº 716/2018. Ademais, no Capex do STS08 foi previsto a implantação de dutos que conectem o terminal a rede de dutos externos ao porto organizado, de forma que tanto o STS08 quanto o STS08A tenham acesso aos dutos para o Terminal de Cubatão.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>2.3 "Além do sistema dutoviário, foram previstas operações de descarregamento de caminhões para maior flexibilidade operacional do terminal. No que se refere à recepção rodoviária de combustíveis, foi prevista a implantação de duas novas plataformas de carregamento que tenham condições de atender carretas "rodo trem", com 2 posições de descarregamento em cada plataforma, possibilitando a operação simultânea de 4 caminhões (um veículo em cada lado). Estima-se a implantação das novas plataformas na primeira fase de investimentos." Qual a necessidade desse investimento sem a ligação ferroviária? Qual a base econômica para esse investimento no dois primeiros anos do terminal?</p>	<p>A inclusão das estações de recepção/expedição rodoviária foram recomendações da ANP acolhidas no estudo. NOTA TÉCNICA Nº 1/2020/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, de 17/01/2020: "Atualmente o terminal não conta com carregamento ou descarregamento rodoviário. Todavia, a inclusão desse modo de transporte na modelagem de quaisquer das duas áreas em estudo (STS08 e STS08A) ampliará a sua flexibilidade operacional, ao proporcionar o recebimento de biocombustíveis e a expedição de combustível já misturado para os postos revendedores".</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>A ampliação da capacidade berços na região da Alamoia é assunto debatido na agenda da comunidade portuária como de extrema importância. O novo projeto apresentado pela Ministério da Infraestrutura prevê a construção de 2 (dois) novos berços em área adjacente aos berços atuais. Infelizmente, notamos na modelagem contratual que não há uma regra para permitir o uso racional e otimizado do conjunto de berços (atuais e previstos), podendo qualquer arrendatário se utilizar de qualquer berço. Considerando ainda a crescente tendência de participação dos terminais de líquidos independentes na movimentação de combustíveis no Porto de Santos, demonstrada pelos números a seguir: - 32% em 2015; - 42% em 2017; - 50% em 2019. Sugere-se a especialização de uso dos novos berços pelos futuros arrendatários das áreas STS08 e STS08A e que os berços atuais sejam disponibilizados aos demais usuários do porto organizado, após o período de transição (construção dos novos berços).</p>	<p>As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária. Quanto aos berços considerados para cálculo de capacidade, foi considerado o uso e compartilhamento atualmente empregado das infraestruturas, visto que consta como premissa do estudo resguardar a continuidade das operações. Por oportuno, registra-se que para ampliação do atendimento dos demais usuários do píer Alamoia, de forma a manter o melhor aproveitamento quanto ao porte do navio de projeto das infraestruturas, consta outro projeto de expansão para a região, denominado "Expansão do Terminal Público de Alamoia", no qual seria realizada a construção de dois novos berços a serem implantados entre a margem e o píer interno (berço Alamoia IV), conforme previsto no Plano Mestre do Porto de Santos.</p>

Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	3.5. Atentamos que os dados de demanda micro projetada consideram um crescimento da movimentação de claros pelo terminal, em direção oposta ao crescimento do consumo dos produtos na região Sudeste, conforme previsto pela EPE. Assim, a movimentação projetada está acima da que seria prevista com o crescimento da demanda na região.	As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1%a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	4.2.4. Entendemos que incentivos fiscais como REIDI e REPORTO não devem ser considerados, visto que podem ter seu benefício suspenso durante a vigência do contrato.	Agradecemos a contribuição e informamos que no momento da modelagem devem ser considerados os incentivos fiscais vigentes da região do arrendamento. Caso aja algum tipo de alteração desta natureza ao longo da vigência contratual que traga prejuízos ao equilíbrio financeiro do Contrato deverá haver uma análise conforme as previsões existentes na Portaria SNPTA nº 530/2019.

Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>O item 3.3 do Estudo Operacional previu a taxa média de ocupação dos berços existentes na Alemoa (Alemoa 1 e Alemoa 2) especificando que a futura arrendatária do STS08A deverá implantar novos berços, o que inclusive foi recepcionado na minuta do contrato de concessão na cláusula 7.1.2.2 e . Ocorre que a modelagem operacional deveria considerar a possibilidade de atracação de navios dos terminais existentes da Alemoa (Ultracargo, Vopak, Stolt e Granel Química) nos berços 1 e 2 e deslocar as movimentações dos terminais STS08 e STS08A para os novos berços (05 e 06). A melhor modelagem operacional resolveria o problema crônico de capacidade de berços de atracação existente hoje na Alemoa. Com relação a arrendatária responsável pelo investimento nos píeres, o correto seria equalizá-lo em relação a tancagem futura obrigatória dos dois terminais (STS08 e STS08A) de forma a deixar equilibrado os investimentos para cada área. Neste contexto, requer-se que o Estudo Operacional seja revisto para considerar os comentários acima.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que a definição de utilização dos berço cabe à Autoridade Portuária. Em relação à divisão dos investimentos em estruturas aquaviárias entre os dois terminais, informa-se que essa possibilidade está sendo avaliada no âmbito da versão final do estudo.</p>
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>A tabela 5 do Estudo Operacional contém a variação alpha para derivados de petróleo. Todavia, a tabela não explica como foi calculada a variação alpha, tendo em vista que o valor de 3.972.430 k não é a média dos valores apresentados entre 2014 e 2018.</p>	<p>A metodologia está detalhada na pagina 5 da Seção D. Trata-se da média do histórico mensal da movimentação nacional de combustíveis minerais observado entre 2000 e 2018. O valor de 3.972.429k é a média de todos os valores observados entre 2000 e 2018.</p>
Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	<p>A tabela 1 do Estudo Financeiro contém as premissas básicas para modelagem financeira do terminal, dentre as quais considera que o projeto será beneficiado pelo Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO. Ocorre que, nos termos da Lei Federal nº 11.033/2004, que instituiu o REPORTO, este regime tributário vigorará para aquisições e importações realizadas até 31 de dezembro de 2020, ou seja, não poderá ser utilizado pela futura arrendatária na execução do projeto. Neste contexto, faz-se necessário revisar o Estudo Financeiro do EVTEA para retirar das suas premissas o incentivo fiscal decorrente do REPORTO.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que no momento da modelagem devem ser considerados os incentivos fiscais vigentes da região do arrendamento. Caso aja algum tipo de alteração desta natureza ao longo da vigência contratual que traga prejuízos ao equilíbrio financeiro do Contrato deverá haver uma análise conforme as previsões existentes na Portaria SNPTA nº 530/2019.</p>

Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	De acordo com a Resolução DIPRE nº 43.2020 da Autoridade Portuária de Santos, os serviços de amarração, desamarração e puxadas de navios não serão realizados pela Autoridade Portuária nos terminais portuários/arrendatários que fazem uso preferencial do berço público, dentre eles, os berços 01 e 02 da Alemoa quando se referir aos navios operados pela Transpetro. Considerando que a Resolução DIPRE nº 43.2020 foi editada após a elaboração do EVTEA, entende-se que os Estudos Financeiros contidos na seção E devem ser revistos para incorporar as suas especificidades.	Agradecemos a contribuição e informamos que será verificada junto à Autoridade Portuária se esta Resolução ensejará alterações nos estudos.
Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	Os valores previstos de Receita (movimentação/tarifas), CAPEX, OPEX, bem como os de Arrendamento, resultado destes anteriores, devem ser revistos conforme apontado nas seções referentes aos Estudos EPL.	Não foi identificada contribuição que possa ser respondida.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	4. Licenciamento Ambiental, Definição das Licenças e Estudo Ambiental Necessário ao Licenciamento. Não ficou claro como será dada a licença para a área a ser construída nos dois primeiros anos sem as facilidades e interligações com a área hoje já licenciada, que deverá ser operada pelos dois primeiros anos pelo Arrendatário da área STS08A. Como serão indicadas as movimentações previstas, o uso de utilidades, tratamentos de efluentes, combate a incêndio, controles, entre outros se as área não estiverem juntas? Como será feito um licenciamento de estações para recebimento de Rodo trens sem previsões de movimentações desse modal? Visto que o recebimento por oleodutos terão interferências com a área STS08A, como serão informados e estabelecidos os limites de responsabilidade nas áreas comuns? Entende-se que a área STS08 deve ter uma única licença.	Agradecemos a contribuição. As questões levantadas e os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	5 . Avaliação dos Potenciais Passivos Ambientais. Conforme citado "Posto isso, caso permaneça a regra que tem sido adotada nos editais do Programa de Arrendamentos, serão de responsabilidade do poder público novos passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, desde que identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção." Ressalta-se que parte da área só será disponibilizada no terceiro ano devendo o prazo de 360 dias contar a partir da disponibilização da área.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o prazo de 360 dias é contado a partir da data de assunção da área.

Minuta Edital	Seção II - Do Objeto	O item XXVI do Ato Justificatório "Das limitações à participação do Leilão" do ato justificatório datado do dia 12 de março de 2020 determina que uma mesma empresa ou grupo econômico não poderá ser declarada vencedora das duas áreas STS08 e STS08A. Poderiam incluir essa informação também se encontra disponível nos demais documentos (minuta do Edital ou na minuta do Contrato) por gentileza?	O Edital será adequado ao Ato Justificatório, ou seja, uma mesma empresa não poderá se sagrar vencedora nas duas áreas. A justificativa está definida no citado documento.
Minuta Edital	Seção II - Do Objeto	O item XXVI do Ato Justificatório "Das limitações à participação do Leilão" do ato justificatório datado do dia 12 de março de 2020 determina que uma mesma empresa ou grupo econômico não poderá ser declarada vencedora das duas áreas STS08 e STS08A. Em diversas notificações referentes a licitação foi falado sobre o impedimento de participação no certame por parte da atual arrendatária Transpetro/Petrobras estaria impedida de participar. Poderiam confirmar este ponto e em caso positivo incluir na documentação pertinente?	Não acatada. A atual arrendatária não está proibida de participar.

Minuta Edital	<p>2.1.1. A área total do Arrendamento em Santos - SP, cujo código de identificação é STS08, possui 137.319 m² (cento e trinta e sete mil, trezentos e dezenove metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados no desembarque, embarque e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.</p>	<p>Desconsiderar a contribuição 73, substituindo-a pela seguinte redação: 2.1.1 A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é STS08, localizada no Porto de Santos, possui XX m² (XXXX 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 líquidos, especialmente combustíveis, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos. Justificativa: Para a determinação da área objeto do arrendamento, é necessário considerar que no ano de 1976 a PETROBRAS adquiriu da então Rede Ferroviária Federal SA - RFFSA, o "Oleodutos Santos - São Paulo", lhe sendo concedido, através da Cessão de Direitos (conforme demonstrado no documento anexo que será disponibilizado,) o direito de uso e gozo (domínio útil) das áreas ali discriminadas. Ressalta-se que a mencionada área compõe uma faixa de dutos que inicia-se no Km 0 (zero) localizado no bairro de Alemoa em Santos - SP, onde estão as duas antigas casas de bombas (claros e escuros), ambas, atualmente, inoperantes/desativadas (na época denominada Estação de Alemoa) e, estende-se até o km 49, no Terminal de Utinga (atual Terminal de São Caetano do Sul), em frente à empresa Utingás, no município de São Caetano do Sul - SP Nessa linha, pelos documentos que comprovam o direito de ocupação da PETROBRAS, contata-se que a faixa de dutos é lindeira ao atual Terminal de Alemoa/Santos (área STS08 + STS08A), operado pela Transpetro, e ocupa um trecho que vai desde o Km 0 até o km 1+ 300, no qual há uma infinidade de dutos e interligações enterrados inerentes às operações do Terminal objeto de licitação. Dessa forma, no que tange à área objeto da presente licitação, no trecho da faixa de dutos localizado entre o Km 0 e Km 1+ 300, a PETROBRAS possui sobre o mesmo o domínio útil, conforme documentos anexos à presente contribuição. Nesse sentido, solicita-se que seja excluída da área total do terreno objeto de arrendamento na presente licitação aquela relativa à faixa de dutos, cujo domínio útil pertence à PETROBRAS, conforme documentos e desenhos da área que seguem em anexo.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que analisaremos a questão e verificaremos a necessidade ou não de adequação da área do terminal.</p>
---------------	---	--	--

Minuta Edital	2.1.1. A área total do Arrendamento em Santos - SP, cujo código de identificação é STS08, possui 137.319 m ² (cento e trinta e sete mil, trezentos e dezenove metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados no desembarque, embarque e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.	As minutas de editais e contratos apontam que o leilão será destinado ao arrendamento de áreas vocacionadas à armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis, sendo a movimentação deste último a única contabilizada para fins de verificação do atingimento da Movimentação Mínima Contratual. Sugere-se a exclusão da expressão especialmente combustíveis, bem como a contabilização de todo e qualquer granel líquido químico para fins de movimentação mínima contratual, de modo a tornar mais aderente a previsão contratual com as atividades que serão desenvolvidas na área e para conferir maior segurança aos potenciais proponentes quanto a possibilidade de atendimento das exigências estabelecidas, especialmente em vista do prazo contratual.	Não acatada. Os terminais possuem uma vocação específica, de acordo com a política pública definida para o setor. Retirar tal condicionalmente permite que o futuro arrendatário desvirtue completamente a finalidade da concessão da área.
---------------	---	--	---

Minuta Edital	<p>2.1.1. A área total do Arrendamento em Santos - SP, cujo código de identificação é STS08, possui 137.319 m² (cento e trinta e sete mil, trezentos e dezenove metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados no desembarque, embarque e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.</p>	<p>Redação Sugerida: 2.1.1 A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é STS08, localizada no Porto de Santos, possui XX m² (XXXX 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 líquidos e gasosos, especialmente combustíveis e GLP, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos. Justificativa: Para a determinação da área objeto do arrendamento, é necessário considerar que no ano de 1976 a PETROBRAS adquiriu da então Rede Ferroviária Federal SA - RFFSA, o "Oleodutos Santos - São Paulo", lhe sendo concedido, através da Cessão de Direitos (conforme demonstrado no documento anexo que será disponibilizado,) o direito de uso e gozo (domínio útil) das áreas ali discriminadas. Ressalta-se que a mencionada área compõe uma faixa de dutos que inicia-se no Km 0 (zero) localizado no bairro de Alemoa em Santos - SP, onde estão as duas antigas casas de bombas (claros e escuros), ambas, atualmente, inoperantes/desativadas (na época denominada Estação de Alemoa) e, estende-se até o km 49, no Terminal de Utinga (atual Terminal de São Caetano do Sul), em frente à empresa Utingás, no município de São Caetano do Sul - SP Nessa linha, pelos documentos que comprovam o direito de ocupação da PETROBRAS, contata-se que a faixa de dutos é lindeira ao atual Terminal de Alemoa/Santos (área STS08 + STSO8A), operado pela Transpetro, e ocupa um trecho que vai desde o Km 0 até o km 1+ 300, no qual há uma infinidade de dutos e interligações enterrados inerentes às operações do Terminal objeto de licitação. Dessa forma, no que tange à área objeto da presente licitação, no trecho da faixa de dutos localizado entre o Km 0 e Km 1+ 300, a PETROBRAS possui sobre o mesmo o domínio útil, conforme documentos anexos à presente contribuição. Nesse sentido, solicita-se que seja excluída da área total do terreno objeto de arrendamento na presente licitação aquela relativa à faixa de dutos, cujo domínio útil pertence à PETROBRAS, conforme documentos e desenhos da área que seguem em anexo.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que analisaremos a questão e verificaremos a necessidade ou não de adequação da área do terminal.</p>
---------------	---	---	--

Minuta Edital	4.2.3. que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, que não constem expressamente do Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento;	4.2.3. Algumas informações constantes no Edital e minuta do Contrato são oriundas de estudos e demais documentos disponibilizados pela ANTAQ em seu site, mesmo sem referência expressa naqueles documentos. Consideramos prudente que esta CPLA responda todos os questionamentos relativos aos documentos disponibilizados para evitar divergências futuras.	Não acatada. Durante o certame os esclarecimentos de responsabilidade da Comissão é única e exclusivamente do texto editalício e da minuta de contrato.
Minuta Edital	4.2.3. que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, que não constem expressamente do Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento;	4.2.3. Algumas informações constantes no Edital e minuta do Contrato são oriundas de estudos e demais documentos disponibilizados pela ANTAQ em seu site, mesmo sem referência expressa naqueles documentos. Consideramos prudente que esta CPLA responda todos os questionamentos relativos aos documentos disponibilizados para evitar divergências futuras.	Não acatada. Durante o certame os esclarecimentos de responsabilidade da Comissão é única e exclusivamente do texto editalício e da minuta de contrato.

Minuta Edital	<p>5.1. Os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes, sem prejuízo de outras instruções complementares a serem divulgadas pela CPLA e demais órgãos competentes.</p>	<p>É necessário que, durante as visitas técnicas, seja facultado às Proponentes realizar não apenas vistorias físicas mas também documentais, por meio da disponibilização de documentos que permitam avaliar efetivamente a situação dos ativos, incluindo histórico recente de manutenções/inspeções técnicas na infraestrutura, tanques e equipamentos, manutenções programadas e relatórios de desempenho dos equipamentos, ou similares. Sugerimos acrescentar a vistoria deste rol de documentos técnicos dentre as atividades que poderão ser realizadas pelas Proponentes durante as vistorias técnicas, sem prejuízo que estes documentos sejam também disponibilizados pela CPLA em outros canais.</p>	<p>Não acatada. Conforme condições contratuais os bens do arrendamento serão entregues no estado em que se encontram (mantidos as condições normais de uso, ressalvado o desgaste natural pela utilização), sendo que todos os documentos disponíveis podem ser obtidos por meio do sítio eletrônico da ANTAQ (Audências e Consultas Públicas). Ademais conforme item 4.2.3 do Edital a CPLA não prestará esclarecimentos a pedidos que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, que não constem expressamente do Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento</p>
---------------	--	--	---

Minuta Edital	<p>5.1. Os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes, sem prejuízo de outras instruções complementares a serem divulgadas pela CPLA e demais órgãos competentes.</p>	<p>Os leilões destinados ao arrendamento das áreas do STS08 e STS08A possuem características muito peculiares, notadamente em razão do fato de atualmente a área ser indivisa, operada por um único arrendatário, bem como da particularidade de que parte das operações iniciais serão realizadas por um arrendatário (STS08A) e, na sequência, parte da área será transferida a outro arrendatário (STS08). Ademais, nos documentos técnicos subentende-se compartilhamento de infraestruturas, tais como Estação de Tratamento de Efluentes, Sistema de Queima de Vapores e conexão dutoviária para a refinaria Presidente Bernardes e o Terminal de Cubatão. Entretanto, tais documentos não trazem maiores detalhamento técnico sobre essas infraestruturas, a delimitação de responsabilidade pelas respectivas manutenções, tampouco a forma de compatibilização do uso. Por esta razão, sugere-se a alteração do item 5.1 do edital para indicar a possibilidade de inclusão de um número maior de visitas técnicas para possibilitar aos futuros proponentes o conhecimento mais adequado do funcionamento das infraestruturas, notadamente as que serão de uso compartilhado, com vistas a permitir a devida e necessária avaliação das condições indispensáveis para apresentação de propostas híbridas no respectivo leilão.</p>	<p>Acatada. O edital será alterado para permitir três visitas técnicas.</p>
---------------	--	--	---

Minuta Edital	<p>5.1. Os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes, sem prejuízo de outras instruções complementares a serem divulgadas pela CPLA e demais órgãos competentes.</p>	<p>Sugere-se a alteração do item 5.1 de Minuta de Edital para garantir que as visitas técnicas tenham tempo de duração mínima de 4 (quatro) horas, assegurando aos potenciais licitantes período suficiente no local para a avaliação e inspeções necessárias. A realização de visita técnica é essencial para a devida avaliação dos ativos instalados no terminal, bem como do estado de conservação das instalações físicas do terminal, impactando na precificação dos investimentos necessários à futura operação, e, conseqüentemente, na modelagem financeira a ser elaborada por potenciais interessados na participação da licitação.</p>	<p>Não acatada. Não há previsão de período mínimo ou máximo para as visitas técnicas, ficando a cargo do interessado.</p>
Minuta Edital	<p>5.4. As visitas técnicas deverão ser agendadas diretamente com a Santos Port Authority - SPA, através do responsável [Nome] - [Cargo], estabelecido na [Endereço], e-mail: [Endereço eletrônico].</p>	<p>Considerando que a visita técnica realizada em um único dia e horário torna prejudicial a obtenção de proposta mais vantajosa para a o ente licitante, uma vez que possibilita que as empresas tomem conhecimento de quantos e quais são os participantes do certame, questionamos se poderá ser previsto no edital que a visita serão agendadas por demonstração de interesse de cada licitante, em dias e horários distintos.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que a participação na visita técnica não é obrigatória, conforme expressamente estabelecido no item 5.3 da minuta de Edital. Quanto ao dia e horários, poderão ser marcados diretamente com a administração portuária, sem prejuízo de marcar datas separadas dos demais interessados.</p>

Minuta Edital	<p>7.2. Não serão considerados, para efeitos de avaliação e julgamento das Propostas, documentos de origem estrangeira apresentados em outras línguas sem (i) a autenticação dos respectivos consulados brasileiros, e (ii) a tradução juramentada para a língua portuguesa, bem como aqueles que forem apresentados em desacordo com as exigências da legislação vigente no que tange aos requisitos necessários à confirmação de sua validade jurídica.</p>	<p>O item 7.2 da Minuta de Edital determina a necessidade de que documentos de licitantes estrangeiras sejam previamente consularizados/apostilados. Considerando os impactos globais gerados pela pandemia do COVID-19 é possível que, no período determinado para a licitação, haja restrições impostas por governos de países-sede de potenciais licitantes que inviabilizem o cumprimento da exigência e consularização/apostilamento, ou até mesmo para o envio postal de documentos originais. Neste contexto, sugere-se a inclusão de regra no Edital resguardando a participação de empresas estrangeiras que enfrentem tais problemas, permitindo, mediante comprovação, por parte dos licitantes da ocorrência de restrições em seus países-sede: I - A apresentação de documentos sem consularização/apostilamento para fins de habilitação; e/ou II - Apresentação de documentos em cópia digital, ao invés de originais.</p>	<p>Contribuição não acatada. Os serviços consulares, ainda que limitados em alguns países em função da Pandemia do COVID-19, não foram interrompidos e tendem a voltar a normalidade gradativamente ao longo do tempo.</p>
Minuta Edital	<p>7.10. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados disponibilizados no sítio eletrônico da ANTAQ foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação do Leilão, não possuindo qualquer caráter vinculativo que responsabilize a ANTAQ e/ou o Poder Concedente perante as Proponentes e/ou perante a futura Arrendatária.</p>	<p>7.10. As informações e demais documentos disponibilizados no site da ANTAQ possuem finalidade além da precificação do leilão, pois refletem-se em exigências de investimentos em aumento de capacidade, performance e outras obrigações contratuais. Favor esclarecer sobre o caráter vinculativo ou não destes.</p>	<p>Não acatada. A diretriz do Poder Concedente é de não vinculação dos estudos para a solução a ser implementada pelo novo arrendatário. Acredite-se que o arrendatário detém maiores informação e expertise para propor a solução de engenharia.</p>

Minuta Edital	7.10. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados disponibilizados no sítio eletrônico da ANTAQ foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação do Leilão, não possuindo qualquer caráter vinculativo que responsabilize a ANTAQ e/ou o Poder Concedente perante as Proponentes e/ou perante a futura Arrendatária.	7.10. As informações e demais documentos disponibilizados no site da ANTAQ possuem finalidade além da precificação do leilão, pois refletem-se em exigências de investimentos em aumento de capacidade, performance e outras obrigações contratuais. Favor esclarecer sobre o caráter vinculativo ou não destes.	Não acatada. A diretriz do Poder Concedente é de não vinculação dos estudos para a solução a ser implementada pelo novo arrendatário. Acredite-se que o arrendatário detém maiores informação e expertise para propor a solução de engenharia.
Minuta Edital	10.4. Na hipótese de inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste Edital ou, então, de órgão(s) no país de origem que os autentique(m), deverá a Proponente apresentar declaração informando tal fato, consoante Modelo 18 do Apêndice 1 - Modelos do Edital.	Diante do risco de assimetria na participação entre empresas nacionais e empresas estrangeiras, sugerimos que a apresentação da declaração constante do item 10.4 do Edital seja feita por meio de instituição pública oficial, devidamente traduzida por meio de tradutor juramentado.	Não acatada. Não há previsão legal de tal exigência. E o proponente é responsável pela suas declarações e sendo confirmada a falsidade há consequências civis e criminais.
Minuta Edital	11.1.5. No caso de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira.	A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9847/2020/ME, de 17 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 07/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08, no Porto de Santos/SP. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia072020@antag.gov.br. A minuta de edital permite a participação de licitante estrangeiro na disputa do certame. Permite-se que tal licitante dispute de forma isolada ou em consórcio. Por outro lado, obriga que as empresas estrangeiras, no caso de formarem consórcio para participar do leilão, sejam lideradas por empresas brasileiras (cláusula 11.1.5 da minuta de edital). Conforme já mencionado no Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF, tal obrigação não	Não acatada. A redação do Edital segue a Legislação, mormente o § 2º do art. 51 do Decreto 7.581/11, segundo o qual, no consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira.

parece razoável, dado que as empresas estrangeiras podem participar de forma isolada do leilão. Pode-se interpretar, inclusive, que é possível haver consórcio formado exclusivamente por empresas estrangeiras. Em ambos os casos, não haveria participação de empresa brasileira. No relatório com as respostas às contribuições recebidas em sede de audiência pública prévia ao leilão para arrendamento de terminal portuário - relativo à Audiência Pública Antaq nº 03/2020 -, a Antaq menciona o seguinte para a sugestão: Não acatada. A redação do Edital segue a Legislação, mormente o § 2º do art. 51 do Decreto 7.581/11, segundo o qual, no consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira. De fato, o decreto mencionado, que regulamenta a Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011, que institui o Regime Diferenciado de Contratações (RDC), traz a disposição citada pela Antaq. Por outro lado, no ato justificatório, explicita-se que o RDC será utilizado no leilão de STS08A, citando-se dispositivo da Lei dos Portos em que se aplica ao leilão de arrendamentos portuários, de forma subsidiária, a lei do RDC, a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Lei das Concessões), bem como a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993 (Lei de Licitações). O ato justificatório prossegue afirmando que a aplicação do RDC objetiva a adoção de leilão com apresentação de lances públicos e sucessivos, além da fase em viva-voz, além de se aplicar fase recursal única. Ou seja, em nenhum momento o ato justificatório menciona que a utilização do RDC objetiva, também, garantir a liderança para empresa brasileira em caso de consórcio entre empresas nacionais e estrangeiras. Dessa forma, buscando aumentar o número de interessados no leilão e aumentar a concorrência no certame - e tendo em vista a ausência de justificativa adequada para imposição de liderança por parte de empresa brasileira -, esta Seae reforça o entendimento expressado no Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF, de forma que a Antaq siga a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) - cujos leilões nunca deram vazios -, em que não há tal obrigação de liderança por empresa brasileira, reiterando a recomendação de que não haja obrigatoriedade de liderança por empresa brasileira no caso de consórcio formado por empresas brasileiras e estrangeiras.

Minuta Edital	11.5. Caso uma Proponente participe de um Consórcio, ficará ela também impedida de participar isoladamente do Leilão para quaisquer dos Arrendamentos do respectivo Leilão, restrição que compreenderá igualmente suas Controladas, Controladoras, Coligadas e entidades sujeitas ao mesmo controle comum.	Sugere-se a exclusão do item 11.5 da Minuta de Edital. O texto atual não é aplicável ao caso, considerando que haverá dois leilões diferentes e não arrendamentos múltiplos em um mesmo leilão. Assim, e considerando que a regra do item 22.14 da Minuta de Edital já impede que uma empresa ou grupo econômico passe a deter, após os leilões, mais de 40% de participação no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos, não seria necessária a imposição da restrição prevista no item 11.5 da Minute de Edital (ainda que com adaptações).	Parcialmente acatada. A cláusula será alterada para não permitir que a mesma empresa participe do mesmo leilão isoladamente ou consórcio.
Minuta Edital	13.1.1. As certidões que não consignarem seu prazo de validade serão aceitas se tiverem sido emitidas até 90 (noventa) dias antes da Data para Recebimento dos Volumes.	13.1.1. Dadas as complicações adicionais oriundas da COVID-19, ainda de difícil mensuração, solicitamos a extensão de prazo para 180 dias.	Contribuição acatada.
Minuta Edital	13.1.1. As certidões que não consignarem seu prazo de validade serão aceitas se tiverem sido emitidas até 90 (noventa) dias antes da Data para Recebimento dos Volumes.	13.1.1. Dadas as complicações adicionais oriundas da COVID-19, ainda de difícil mensuração, solicitamos a extensão de prazo para 180 dias.	Contribuição acatada.
Minuta Edital	13.3.1. A Garantia de Proposta será devolvida pela ANTAQ, com assessoria da B3, às Proponentes em até 15 (quinze) dias após a assinatura do Contrato.	Verificar a possibilidade de incluir o subitem 13.3.1., a fim de prever que a devolução da garantia será realizada com a correção monetária dos valores: 13.3.1.1 Quando a garantia de proposta for realizada por meio de caução em dinheiro, os valores serão devolvidos pela ANTAQ após a realização da devida correção monetária.	Não acatada. Não há previsão legal de correção da Garantia de Proposta.

Minuta Edital	16.2. Para aportar a Garantia de Proposta, deverão as Proponentes entregar Carta de Apresentação de Garantia de Proposta, seguindo o modelo constante no Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 4), bem como observar as regras descritas no Manual de Procedimentos, sem prejuízo das diretrizes constantes da presente seção.	Não foi localizado item que trate sobre Garantia de Proposta no "Manual de Procedimentos" disponibilizado no site da B3, emitido em março 2020. Favor confirmar se será emitido Manual específico para o referido leilão.	Será elaborado e publicado o Manual de Procedimentos.
Minuta Edital	16.2. Para aportar a Garantia de Proposta, deverão as Proponentes entregar Carta de Apresentação de Garantia de Proposta, seguindo o modelo constante no Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 4), bem como observar as regras descritas no Manual de Procedimentos, sem prejuízo das diretrizes constantes da presente seção.	Não foi localizado item que trate sobre Garantia de Proposta no "Manual de Procedimentos" disponibilizado no site da B3, emitido em março 2020. Favor confirmar se será emitido Manual específico para o referido leilão.	Será elaborado e publicado o Manual de Procedimentos.

Minuta Edital	19.2.1. Caso a empresa que participe de forma isolada não opte pela constituição de Sociedade de Propósito Específico, deverá apresentar Comprovante do compromisso público ou particular de constituição de unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, na forma e no grau de detalhamento previsto no art. 3º da Resolução Normativa nº 28/2019 da ANTAQ, nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade - CFC, em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem, na forma do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 21);	19.2.1. Entendemos que existe a possibilidade apenas de comprovação para empresa que já tenha constituída unidade operacional, como filial, sucursal ou assemelhada que atenda os requisitos descritos no referido item. Favor confirmar.	Não acatda. A empresa deve obrigatoriamente firmar o compromisso nos termos do Edital.
---------------	---	---	--

Minuta Edital	19.2.1. Caso a empresa que participe de forma isolada não opte pela constituição de Sociedade de Propósito Específico, deverá apresentar Comprovante do compromisso público ou particular de constituição de unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, na forma e no grau de detalhamento previsto no art. 3º da Resolução Normativa nº 28/2019 da ANTAQ, nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade - CFC, em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem, na forma do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 21);	19.2.1. Entendemos que existe a possibilidade apenas de comprovação para empresa que já tenha constituída unidade operacional, como filial, sucursal ou assemelhada que atenda os requisitos descritos no referido item. Favor confirmar.	Não acatda. A empresa deve obrigatoriamente firmar o compromisso nos termos do Edital.
Minuta Edital	Subseção IV - Da Qualificação Técnica	Em relação ao agendamento das Visitas Técnicas existe alguma alteração de procedimento devido a atual pandemia? A obrigatoriedade do Atestado de Visita Técnica ou Declaração de Pleno Conhecimento se mantem ou sofrerá alguma flexibilização?	Nas licitações atuais a alteração do procedimento de visita. Tais alterações, se necessárias serão informadas durante o certame. E será obrigatória a apresentação de um dos dois documentos.
Minuta Edital	Seção III - Da Sessão Pública do Leilão	A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9847/2020/ME, de 17 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 07/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08, no Porto de Santos/SP. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia072020@antag.gov.br. O	Não acatada. A diretriz do poder concedente é de maior concorrência no certame licitatório. Em contraponto a regulação ex-ante que alguns órgãos tentam impor nas licitações portuárias, totalmente de encontro com viés liberal da política majoritária deste Governo, o poder concedente e a ANTAQ propõe um regulação ex-post em caso de abusividade. Na ANTAQ não há registro de denúncias de negação de acesso a terminais de líquidos e um sobre-regulação neste quesito poderia trazer danos ao mercado sem justificativa. Citando o professor Cass Sustein, seria uma

mencionado parecer trata sobre os problemas de integração vertical na cadeia de petróleo e da importância do terminal portuário para promover contestabilidade em elos dessa cadeia, apontando manifestações da ANP e do Grupo Abastece Brasil - Combustíveis (do qual participam, dentre outros, Ministério da Economia, Ministério de Minas e Energia, Cade e ANP). Alguns trechos: importa recordar esse arranjo produtivo - integração vertical - não é, per se, problemático. Por outro lado, deve-se lembrar também que, na presença de falhas de mercado, eventuais benefícios podem ser superados pelas ineficiências criadas. Ao se observar o trecho acima, nota-se que um grupo no qual participam, dentre outros, ANP, Ministério da Economia, Cade, é peremptório ao afirmar que a cadeia de derivados de petróleo apresenta-se, no Brasil, bastante concentrada no setor de refino, além de haver concentração relevante nos mercados de distribuição. O trecho do relatório aponta, também, o possível papel que um terminal portuário pode exercer na contestabilidade de mercados a jusante, além de ser o ponto de entrada de mercadorias importadas - ou transportadas de outros centros produtores no País - para contestar o produto das refinarias. Cabe lembrar, também, que o presente parecer já apontou, em seções precedentes, relatos de atos que podem se configurar como infrações à ordem econômica na cadeia de derivados de petróleo. A ANP, na Nota Técnica Conjunta nº 2/2019/SDR/ANP-RJ-e (Versão Pública), aponta preocupações relativas à integração vertical no setor de distribuição de combustíveis quando do leilão de arrendamentos de áreas portuárias utilizadas na movimentação e armazenagem desses produtos: 13. É importante frisar que, em diversas manifestações recentes (...), a ANP vem defendendo que as áreas localizadas dentro dos portos organizados e destinadas à movimentação de combustíveis, sejam operadas prioritariamente por sociedades empresárias ou consórcios cujo escopo de atuação seja voltado para as operações logísticas e de armazenagem de combustíveis para terceiros, visando a promover a máxima utilização da capacidade dessas instalações, a favorecer a concorrência na cadeia de distribuição e a conferir tratamento isonômico aos usuários das áreas portuárias, afastando, conseqüentemente, a indesejável prática de uso exclusivo ou restrito dessas instalações. Percebe-se que um dos possíveis efeitos indesejados da integração vertical é a atuação do ente verticalizado para dificultar a ação - ou mesmo impedir a entrada - de concorrentes em elos a jusante da cadeia. Nesse sentido, especificamente na cadeia que envolve terminais aquaviários e o setor de combustíveis, há relatos de que tal fato está ocorrendo. Ademais, vale mencionar que, apesar de não haver documento da ANP no âmbito da presente audiência pública, a documentação

"padadoxo da função regulatória das licitações", pois iríamos diminuir o número de competidores para mitigar um risco que não se conhece na prática, e sim somente nos livros de regulação.

disponibilizada menciona explicitamente que essa agência defende que as áreas em estudo devem ser, sempre que possível, licitadas para operadores logísticos não verticalizados. Por outro lado, entende-se que o Minfra observe, precipuamente, o mercado de terminais portuários, de forma que, possivelmente, o maior interesse desse ministério seja promover um leilão que obtenha sucesso em conceder os dois terminais à iniciativa privada. Importante notar que esse ministério não tem, como objetivo principal, um leilão de cunho arrecadatório, isto é, o objetivo prioritário é conceder a infraestrutura de forma que seja operada eficientemente. Tanto é assim que o lance mínimo do leilão é R\$ 1,00, o que reforça que obter outorgas vultosas não é prioridade. Dessa forma, após discorrer acerca de eventuais problemas de integração vertical em mercados não maduros - citando documentos em que houve participação do Cade, da ANP, do Ministério da Economia, do Ministério de Minas e Energia, dentre outros -, e tendo em conta o objetivo do Minfra de promover um leilão bem sucedido, esta Seae recomenda que o leilão das áreas STS08A e STS08 seja feito em duas rodadas: na primeira, poderão participar apenas grupos econômicos que não tenham participação relevante (conforme a Lei nº 12.529/2011) nos mercados a jusante ou a montante do terminal; no caso de não haver proponente vencedor em uma das áreas ou em nenhuma das duas, promove-se a segunda rodada, em que qualquer grupo econômico possa participar. Assim, entende-se que todos os interesses serão atendidos.

Minuta Edital

22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.

22.14. De acordo com a NT nº 35/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA, Ato Justificatório para modelagem destes leilões, em seu item 314, uma mesma empresa ou grupos econômicos não poderão ser declaradas vencedoras das duas áreas STS08 e STS08A. Na mesma linha, a ANP divulgou Nota Técnica Conjunta Nº 14/2020, em 25/05/2020, que conclui pela obrigatoriedade do procedimento licitatório facultado a quaisquer operadores logísticos com expertise e que as áreas sejam adjudicadas para operadores distintos. No entanto, a linha seguida pela ANTAQ no item 22.14 das minutas de Edital traz interpretação diversa destas recomendações. Sugerimos que a cláusula seja retirada, visto que os mecanismos de proteção a práticas anticoncorrenciais já são previstos na ordem vigente, seja por meio do CADE, seja pela fixação de tarifa-teto, e outros controles a que tem acesso a ANTAQ e ANP. Caso a exclusão do item não seja acolhida, requer, como pedido sucessivo, que seja apresentada a justificativa que embasa a limitação prevista e o percentual fixado.

Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.

Minuta Edital	22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9847/2020/ME, de 17 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 07/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08, no Porto de Santos/SP. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia072020@antag.gov.br. Sobre a cláusula 22.14 da minuta de edital, trata-se de medida par evitar que um mesmo proponente vença o leilão das áreas STS08A e STS08. A Seae entende que a forma escolhida traz um rito complicado para impedir que um mesmo licitante arremate as duas áreas: somente após o leilão será avaliada da participação de mercado de cada empresa para fins de enquadramento na regra trazida no item 22.14.2.1. Acrescente-se que não há, nos documentos disponibilizados na presente audiência pública, justificativa para estabelecimento do corte em 40% , o que pode ser um ponto de questionamento administrativo ou judicial quanto ao leilão. Assim, buscando simplificar o edital e atingir o objetivo pretendido - evitar que as duas áreas sejam arrematadas pelo mesmo licitante, a Seae recomenda que a cláusula 22.14 e suas subcláusulas sejam excluídas, incluindo-se cláusula na Seção III do Capítulo III do edital - Das Limitações à Participação com o texto Um mesmo proponente não poderá arrematar as áreas STS08A e STS08, devendo escolher elas no caso de sagrar-se vencedor no leilão de ambas as áreas .	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.
Minuta Edital	22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	O item 22.14 estabelece que empresas ou grupos econômicos com participação de mercado superior a 40% só poderão ser declaradas vencedoras na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida. Qual será a fonte de informações que será consultada para verificação do market share?	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.

Minuta Edital	22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	A minuta de edital de ambos os leilões aponta no item 22.14 que Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida. Entretanto, a minuta dos instrumentos convocatórios não indica (i) a forma de cálculo desta participação, (ii) tampouco esclarece se, para fins do respectivo cálculo, serão considerados os terminais públicos e privados instalados no Complexo Portuário de Santos. A exemplo do que se verificou recentemente no bojo leilões das áreas STS14 e STS14A (Leilão 01/2020-ANTAQ e Leilão 02/2020-ANTAQ), em que as minutas já indicavam a capacidade dinâmica de cada instalação portuária (pública ou privada) e o seu correspondente market share, sugere-se a inclusão de cláusula nos editais das áreas STS08 e STS08A indicando expressamente a participação de mercado de cada terminal (arrendado ou autorizado) no Complexo Portuário de Santos na data da publicação dos editais, considerado, para fins de market share, a capacidade dinâmica de cada uma das instalações portuárias frente a capacidade total do Complexo Portuário de Santos (incluídas a das áreas STS08 e STS08A), tal como feito nos Leilões das áreas STS14 e STS14A.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.
Minuta Edital	22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Sugere-se as seguintes alterações no item 22.14 da Minuta de Edital: I - Inclusão de referência explícita ao critério de market share na movimentação portuária de combustíveis para o cálculo da "participação de mercado acima de 40%", conforme demonstra o Documento Seção B - Estudo de Mercado; II - Inclusão de referência explícita no sentido de que a desistência de instalações em caso de empresas ou grupos econômicos que detenham acima de 40% do mercado conforme calculado ao final dos leilões ocorre especificamente em relação a uma das áreas objeto dos leilões (STS08 e STS08A). A sugestão visa evitar interpretações de que seria possível à alguma empresa desistir de outras instalações portuárias no Complexo de Portuário de Santos e, assim, deter participação em ambas as áreas STS08 e STS08A (o que poderia ocorrer, por exemplo, em caso de Consórcios); e III - Inclusão de subitem determinando que a desistência de áreas na situação descrita no item 22.14.2.1 da Minuta de Edital deve ser feita imediatamente, assim que a empresa em questão for comunicada que passaria a deter acima de 40% de participação no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.

Minuta Edital	22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Primeiramente, não fica claro o conceito de "mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos/SP", se seria o mercado de tancagem ou de movimentação de combustíveis. Caso seja relacionada à movimentação, esclarecer qual período será considerado e se possível já estabelecer no edital o percentual de participação considerado em cada área do complexo portuário de Santos.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.
Minuta Edital	22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	No caso de participação em consórcio, como será contabilizada a participação do mercado que trata o item 22.14. Serão contabilizadas as participações de todas as consorciadas ou médio ponderada, por exemplo?	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.
Minuta Edital	22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	Em caso dois consórcios diferentes se sagrarem vencedores dos dois certames (STS08 e STS08A), porém com um consorciado em comum nos dois, haverá algum impeditivo para homologação do resultado? Faz diferença se este consorciado em comum nos dois certames é o líder ou não de cada um dos consórcios vencedores?	Cada edital diz respeito a licitações independentes, que não se comunicam. Desta forma, não haverá impeditivo para homologação do certame, desde que observadas as regras editalícias.

Minuta Edital	22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.	22.14. De acordo com a NT nº 35/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA, Ato Justificatório para modelagem destes leilões, em seu item 314, uma mesma empresa ou grupos econômicos não poderão ser declaradas vencedoras das duas áreas STS08 e STS08A. Na mesma linha, a ANP divulgou Nota Técnica Conjunta Nº 14/2020, em 25/05/2020, que conclui pela obrigatoriedade do procedimento licitatório facultado a quaisquer operadores logísticos com expertise e que as áreas sejam adjudicadas para operadores distintos. No entanto, a linha seguida pela ANTAQ no item 22.14 das minutas de Edital traz interpretação diversa destas recomendações. Sugerimos que a cláusula seja retirada, visto que os mecanismos de proteção a práticas anticoncorrenciais já são previstos na ordem vigente, seja por meio do CADE, seja pela fixação de tarifa-teto, e outros controles a que tem acesso a ANTAQ e ANP. Caso a exclusão do item não seja acolhida, requer, como pedido sucessivo, que seja apresentada a justificativa que embasa a limitação prevista e o percentual fixado.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.
Minuta Edital	22.14.1.A regra prevista no item 22.14 se estende às sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, e sujeitas ao mesmo controle comum.	22.14.1. Sugerimos que a cláusula seja retirada, visto que os mecanismos de proteção a práticas anticoncorrenciais já são previstos na ordem vigente, seja por meio do CADE, seja pela fixação de tarifa-teto, e outros controles a que tem acesso a ANTAQ e ANP.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.
Minuta Edital	22.14.1.A regra prevista no item 22.14 se estende às sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, e sujeitas ao mesmo controle comum.	22.14.1. Sugerimos que a cláusula seja retirada, visto que os mecanismos de proteção a práticas anticoncorrenciais já são previstos na ordem vigente, seja por meio do CADE, seja pela fixação de tarifa-teto, e outros controles a que tem acesso a ANTAQ e ANP.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.

Minuta Edital	22.14.2. A participação do mercado será calculada ao final dos leilões das áreas no Porto de Santos - SP, somando a participação da instalação portuária já existente da Proponente, se for o caso, com as áreas arrematadas.	22.14.2. Sugerimos que a cláusula seja retirada, visto que os mecanismos de proteção a práticas anticoncorrenciais já são previstos na ordem vigente, seja por meio do CADE, seja pela fixação de tarifa-teto, e outros controles a que tem acesso a ANTAQ e ANP.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.
Minuta Edital	22.14.2. A participação do mercado será calculada ao final dos leilões das áreas no Porto de Santos - SP, somando a participação da instalação portuária já existente da Proponente, se for o caso, com as áreas arrematadas.	22.14.2. Sugerimos que a cláusula seja retirada, visto que os mecanismos de proteção a práticas anticoncorrenciais já são previstos na ordem vigente, seja por meio do CADE, seja pela fixação de tarifa-teto, e outros controles a que tem acesso a ANTAQ e ANP.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a regra adotada visa evitar a concentração de mercado e vem sendo utilizada como diretriz nas licitações de arrendamentos portuários. No presente caso, conforme informado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020 (disponível no site da Antaq), a regra foi adotada conforme determinação expressa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), visando coibir a concentração de mercado. Informa-se ainda que a regra será melhor detalhada em nova versão da Cláusula 22.14 do Edital onde será prevista apenas que uma mesma empresa não poderá ser declarada vencedora das duas áreas, salvo em caso de propostas única.
Minuta Edital	23.5. A inabilitação da Proponente que tenha sido considerada a vencedora do certame, garantida a ampla defesa e o contraditório, ensejará a fixação de multa, equivalente ao valor da Garantia de Proposta, a qual será integralmente executada para quitação do débito.	A falta de algum documento de habilitação não deveria importar na execução da garantia da proposta, considerando que a ausência de algum documento de habilitação não necessariamente indica um ato doloso da licitante, além de a entrega da documentação ocorrer em fase posterior ao lances e anterior à adjudicação e homologação, não havendo prejuízo ao Poder concedente na inabilitação do licitante. Assim, sugerimos a exclusão do item 23.5.	Não acatada. Cumpre esclarecer que qualquer procedimento de caráter penalizador será motivado e antecido de contraditório e ampla defesa. Além disso, é uma cláusula importante para desincentivar que participantes não efetivamente dispostos a assumir o leilão atrapalhem seu bom andamento. Dessa forma, a referida cláusula protege tanto a administração quanto o particular, culminando em um certame efetivo.

Minuta Edital	27.2.8. Certidão hábil a comprovar a adimplência perante à Santos Port Authority e à ANTAQ, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas, Coligadas ou possuam controlador comum com a Adjudicatária.	27.2.8. Sugerimos delimitar a abrangência do item, de forma que a certidão de adimplência perante a SPA seja exigível da proponente e das pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas, Coligadas ou possuam controlador comum, e tenham ou possam vir a ter relacionamento com a Autoridade Portuária.	Não acatada. A questão envolve uma determinação legal e não um posicionamento técnico da Agência. O art. 62, §2º da Lei 12.815/2013 dispõe que o impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.
Minuta Edital	27.2.8. Certidão hábil a comprovar a adimplência perante à Santos Port Authority e à ANTAQ, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas, Coligadas ou possuam controlador comum com a Adjudicatária.	27.2.8. Sugerimos delimitar a abrangência do item, de forma que a certidão de adimplência perante a SPA seja exigível da proponente e das pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas, Coligadas ou possuam controlador comum, e tenham ou possam vir a ter relacionamento com a Autoridade Portuária.	Não acatada. A questão envolve uma determinação legal e não um posicionamento técnico da Agência. O art. 62, §2º da Lei 12.815/2013 dispõe que o impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.
Minuta Edital	27.2.8. Certidão hábil a comprovar a adimplência perante à Santos Port Authority e à ANTAQ, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas, Coligadas ou possuam controlador comum com a Adjudicatária.	Considerando que todas as obrigações do arrendamento serão assumidas pela adjudicatária do certame, entende-se que a comprovação de adimplência deve se restringir exclusivamente à adjudicatária, conforme redação abaixo: 27.2.8. Certidão hábil a comprovar a sua adimplência perante à Santos Port Authority e à ANTAQ	Não acatada. A questão envolve uma determinação legal e não um posicionamento técnico da Agência. O art. 62, §2º da Lei 12.815/2013 dispõe que o impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.
Minuta Edital	29.2. Os bens reversíveis vinculados ao Arrendamento são todos aqueles indicados na Minuta do Contrato de Arrendamento.	29.2. Não foi identificada a indicação dos bens reversíveis na minuta do contrato de arrendamento.	Acatada. A relação de bens reversíveis será apresentada na licitação.
Minuta Edital	29.2. Os bens reversíveis vinculados ao Arrendamento são todos aqueles indicados na Minuta do Contrato de Arrendamento.	29.2. Não foi identificada a indicação dos bens reversíveis na minuta do contrato de arrendamento.	Acatada. A relação de bens reversíveis será apresentada na licitação.

Minuta Edital	CAPÍTULO VIII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS	A minuta de Edital não contempla Plano de Transferência Operacional - PTO, conforme exigido no Ato Justificatório NOTA TÉCNICA Nº 35/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA. Devem ser melhor detalhadas as regras de transição para a continuidade operacional dos 2 terminais. Além disso, importante frisar que a Portaria ANP 251 está em processo de revisão, com propostas de mudanças relevantes para o acesso a terminais aquaviários, como desverticalização, preferência do proprietário e exclusividade de uso pós investimentos. Entendemos que antes de qualquer definição sobre o processo de licitação, deve estar clara a revisão e os impactos desta nova resolução para a atratividade do negócio.	Não acatada. A contribuição não mostrou o que deve ser aprofundado nas regras de decisão. Ademais, o PTO será proposto pelo novo arrendatário que tem maior expertise para elaborar. Sobre a possível aletração da Portaria da ANP, informamos que os estudos e as minutas de documentos serão elaborados com a legislação e os normativos em vigor.
Minuta Edital	CAPÍTULO VIII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS	A minuta de Edital não contempla Plano de Transferência Operacional - PTO, conforme exigido no Ato Justificatório NOTA TÉCNICA Nº 35/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA. Devem ser melhor detalhadas as regras de transição para a continuidade operacional dos 2 terminais. Além disso, importante frisar que a Portaria ANP 251 está em processo de revisão, com propostas de mudanças relevantes para o acesso a terminais aquaviários, como desverticalização, preferência do proprietário e exclusividade de uso pós investimentos. Entendemos que antes de qualquer definição sobre o processo de licitação, deve estar clara a revisão e os impactos desta nova resolução para a atratividade do negócio.	Não acatada. A contribuição não mostrou o que deve ser aprofundado nas regras de decisão. Ademais, o PTO será proposto pelo novo arrendatário que tem maior expertise para elaborar. Sobre a possível aletração da Portaria da ANP, informamos que os estudos e as minutas de documentos serão elaborados com a legislação e os normativos em vigor.
Minuta Edital	31.2. Sem prejuízo do disposto no Item anterior, o Leilão somente poderá ser revogado, pelo Poder Concedente, por razões de interesse público decorrentes de fato superveniente devidamente comprovado, pertinente e suficiente para justificar tal revogação.	31.2 O item precisa ser aperfeiçoado para incluir, dentre as hipóteses de revisão por interesse público, a que resultar do reconhecimento do processo de inexigibilidade de licitação (vide itens 177 e 194 da Nota Técnica Conjunta nº 07/2020).	Não acatada. A aplicação do instituto da inexigibilidade na licitação foi inclusive estudada, como se observa do Ato Justificatório. Contudo, o Ministério da Infraestrutura decidiu pela licitação da área sem oferecer qualquer espécie vantagem no certame, optando por realizá-lo de forma isonômica.

Minuta Edital	31.2. Sem prejuízo do disposto no Item anterior, o Leilão somente poderá ser revogado, pelo Poder Concedente, por razões de interesse público decorrentes de fato superveniente devidamente comprovado, pertinente e suficiente para justificar tal revogação.	31.2 O item precisa ser aperfeiçoado para incluir, dentre as hipóteses de revlsão por interesse publico, a que resultar do reconhecimento do processo de inexigibilidade de licitação (vide itens 177 e 194 da Nota Técnica Conjunta nº 07/2020).	Não acatada. A aplicação do instituto da inexigibilidade na licitação foi inclusive estudada, como se observa do Ato Justificatório. Contudo, o Ministério da Infraestrutura decidiu pela licitação da área sem oferecer qualquer espécie vantagem no certame, optando por realizá-lo de forma isonômica.
Minuta de Contrato	(xviii) Data da Assunção: data de celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos previsto na Subcláusula 3.1.1.	xviii. A Data de Assunção não considera outros marcos como a transferência das operações e a conclusão da implementação do PTO - Plano de Transferência Operacional, previstos no Ato Justificatório NOTA TÉCNICA Nº 35/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA	Acatada. Iremos visitar os prazos.
Minuta de Contrato	(xviii) Data da Assunção: data de celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos previsto na Subcláusula 3.1.1.	xviii. A Data de Assunção não considera outros marcos como a transferência das operações e a conclusão da implementação do PTO - Plano de Transferência Operacional, previstos no Ato Justificatório NOTA TÉCNICA Nº 35/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA	Acatada. Iremos visitar os prazos.

Minuta de Contrato	(xxxii) Plano Básico de Implantação (PBI): Plano com as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pela Arrendatária com vistas ao atendimento da Proposta pelo Arrendamento, bem como aos Parâmetros do Arrendamento.	A Minuta do Contrato de Arrendamento da área STS08A indica a obrigação do futuro arrendatário apresentar, além do Plano Básico de Implantação (PBI), um Plano de Transição Operacional (PTO), destinado a apresentar o cronograma e a estratégia para não interrupção das atividades desenvolvidas no terminal. Esse plano de transição disciplinará as operações entre o 1º e o 5º ano contratual (conforme itens 66 e 67 do Ato Justificatório do STS08A - Nota Técnica nº 38/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA), período em que deverá ocorrer a consolidação de todas as operações então existentes na área do STS08A, resguardando a continuidade das operações enquanto perdurarem as obras de expansão operacional na área do STS08. Sugere-se a inclusão de cláusula na minuta de ambos os contratos delimitando (i) as responsabilidades de cada um dos futuros arrendatários durante o Plano de Transição Operacional; (ii) quais balizas deverão ser observadas quando da efetivação do Plano de Transição Operacional das áreas; (iii) quais os limites da responsabilidade do arrendatário do STS08A enquanto estiver operando provisoriamente parte da futura área do STS08 (obrigações de conservação e operação adequada dos ativos ali existentes, contratação de seguros, entre outros), de forma que o arrendatário do STS08 receba a área em condições operacionais e possa adimplir suas obrigações contratuais.	Agradecemos pela contribuição. Avaliaremos a possibilidade de alteração dos documentos para inclusão das sugestões apresentadas.
Minuta de Contrato	(xxxii) Plano Básico de Implantação (PBI): Plano com as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pela Arrendatária com vistas ao atendimento da Proposta pelo Arrendamento, bem como aos Parâmetros do Arrendamento.	A minuta do contrato de arrendamento do STS08A, apesar de indicar que nos dois primeiros anos a arrendatária será responsável pela operação de parte da área que será futuramente transferida ao arrendatário do STS08, não indica a forma de controle da manutenção da área que futuramente será recebida arrendatária do STS08. Desta forma, sugere-se a inclusão de obrigação ao arrendatário do STS08A de realizar as manutenções mínimas necessárias para que o arrendatário do STS08 receba a área em perfeitas condições para uso imediato.	Acatada. Iremos visitar as cláusulas que tratam da transferência dos bens após o segundo ano de arrendamento.
Minuta de Contrato	(xxxvi) Preço: valor cobrado pela Arrendatária dos Usuários como contrapartida às Atividades prestadas, com exceção das Atividades cobradas por meio de Tarifa de Serviço, podendo ser livremente estabelecido pela Arrendatária.	xxxvi. O preço a que se refere o item pode ser livremente estabelecido. No entanto, as tarifas-teto de serviço são limitadas a 7 anos para derivados (apesar da prerrogativa da ANTAQ de permitir, a qualquer tempo a alteração desta regra). Estas limitações e ressalvas trazem imprevisibilidades para operador do terminal, visto que o carregador único das refinarias interligadas ao terminal pode retirar seus produtos deste e optar por solução própria, impactando de forma agressiva a movimentação prevista pelo terminal.	Não acatada. Pelo contrário, a disposição contratual confere um segurança jurídica e econômica ao arrendatário, pois ele terá previsibilidade para modelar seu negócio. Não havendo mudanças no cenário concorrencial ou havendo mudanças que não sejam capazes de afetar significativamente o mercado de granéis líquidos combustíveis em Santos, a ponto de ser necessária a revisão da limitação de preços, não haverá mudança durante o prazo estabelecido em contrato.

Minuta de Contrato	(xxxvi) Preço: valor cobrado pela Arrendatária dos Usuários como contrapartida às Atividades prestadas, com exceção das Atividades cobradas por meio de Tarifa de Serviço, podendo ser livremente estabelecido pela Arrendatária.	xxxvi. O preço a que se refere o item pode ser livremente estabelecido. No entanto, as tarifas-teto de serviço são limitadas a 7 anos para derivados (apesar da prerrogativa da ANTAQ de permitir, a qualquer tempo a alteração desta regra). Estas limitações e ressalvas trazem imprevisibilidades para operador do terminal, visto que o carregador único das refinarias interligadas ao terminal pode retirar seus produtos deste e optar por solução própria, impactando de forma agressiva a movimentação prevista pelo terminal.	Não acatada. Pelo contrário, a disposição contratual confere um segurança jurídica e econômica ao arrendatário, pois ele terá previsibilidade para modelar seu negócio. Não havendo mudanças no cenário concorrencial ou havendo mudanças que não sejam capazes de afetar significativamente o mercado de graneis líquidos combustíveis em Santos, a ponto de ser necessária a revisão da limitação de preços, não haverá mudança durante o prazo estabelecido em contrato.
Minuta de Contrato	(xlili) Tarifa de Serviço: os valores devidos à Arrendatária pelos Usuários em razão da prestação das Atividades a ela correspondentes, prevista no contrato ou em instrumento previamente aprovado pela ANTAQ.	xlili. As ressalvas da ANTAQ em poder alterar a qualquer tempo as regras de tarifas de serviço trazem imprevisibilidades para o futuro arrendatário do terminal.	Não há no item citado ressalvas que a ANTAQ pode alterar as regras de tarifa de serviço. O instituto definiu que a qualquer tempo, agindo de acordo com as suas atribuições a ANTAQ pode definir Tarifa de Serviço (preço-teto) para alguns serviços, sempre motivado e em caso de abuso de poder econômico.
Minuta de Contrato	(xlili) Tarifa de Serviço: os valores devidos à Arrendatária pelos Usuários em razão da prestação das Atividades a ela correspondentes, prevista no contrato ou em instrumento previamente aprovado pela ANTAQ.	xlili. As ressalvas da ANTAQ em poder alterar a qualquer tempo as regras de tarifas de serviço trazem imprevisibilidades para o futuro arrendatário do terminal.	Não há no item citado ressalvas que a ANTAQ pode alterar as regras de tarifa de serviço. O instituto definiu que a qualquer tempo, agindo de acordo com as suas atribuições a ANTAQ pode definir Tarifa de Serviço (preço-teto) para alguns serviços, sempre motivado e em caso de abuso de poder econômico.
Minuta de Contrato	1.3.1 Integram o Contrato, para todos os efeitos legais e contratuais, os Anexos relacionados nesta Cláusula:	1.3.1. Os documentos disponibilizados no site da ANTAQ, tais como Estudos, Notas técnicas e atos justificatórios não fazem parte do Contrato? Favor esclarecer.	Não acatada. De acordo, com a Cláusula 1.3, integram o contrato: (I) Termo de Referência Ambiental, quando aplicável; e (II). Outros Anexos: Composição Societária e Atos Constitutivos da Arrendatária, Edital e Proposta pelo Arrendamento (escrita). Portanto, os estudos servem, tão somente, para precificar o contrato e subsidiar o leilão.
Minuta de Contrato	1.3.1 Integram o Contrato, para todos os efeitos legais e contratuais, os Anexos relacionados nesta Cláusula:	1.3.1. Os documentos disponibilizados no site da ANTAQ, tais como Estudos, Notas técnicas e atos justificatórios não fazem parte do Contrato? Favor esclarecer.	Não acatada. De acordo, com a Cláusula 1.3, integram o contrato: (I) Termo de Referência Ambiental, quando aplicável; e (II). Outros Anexos: Composição Societária e Atos Constitutivos da Arrendatária, Edital e Proposta pelo Arrendamento (escrita). Portanto, os estudos servem, tão somente, para precificar o contrato e subsidiar o leilão.

<p>Minuta de Contrato</p>	<p>2.1.1 A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é STS08, localizada no Porto de Santos, possui 137.319 m² (cento e trinta e sete mil, trezentos e dezenove metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de grânéis líquidos, especialmente combustíveis, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.</p>	<p>Redação Sugerida: 2.1.1 A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é STS08, localizada no Porto de Santos, possui XX m² (XXXX metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de grânéis líquidos e gasosos, especialmente combustíveis e GLP, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos. Justificativa: Para a determinação da área objeto do arrendamento, é necessário considerar que no ano de 1976 a PETROBRAS adquiriu da então Rede Ferroviária Federal SA - RFFSA, o "Oleodutos Santos - São Paulo", lhe sendo concedido, através da Cessão de Direitos (conforme demonstrado no documento anexo que será disponibilizado,) o direito de uso e gozo (domínio útil) das áreas ali discriminadas. Ressalta-se que a mencionada área compõe uma faixa de dutos que inicia-se no Km 0 (zero) localizado no bairro de Alemoa em Santos - SP, onde estão as duas antigas casas de bombas (claros e escuros), ambas, atualmente, inoperantes/desativadas (na época denominada Estação de Alemoa) e, estende-se até o km 49, no Terminal de Utinga (atual Terminal de São Caetano do Sul), em frente à empresa Utingás, no município de São Caetano do Sul - SP Nessa linha, pelos documentos que comprovam o direito de ocupação da PETROBRAS, contata-se que a faixa de dutos é lindeira ao atual Terminal de Alemoa/Santos (área STS08 + STSO8A), operado pela Transpetro, e ocupa um trecho que vai desde o Km 0 até o km 1+ 300, no qual há uma infinidade de dutos e interligações enterrados inerentes às operações do Terminal objeto de licitação. Dessa forma, no que tange à área objeto da presente licitação, no trecho da faixa de dutos localizado entre o Km 0 e Km 1+ 300, a PETROBRAS possui sobre o mesmo o domínio útil, conforme documentos anexos à presente contribuição. Nesse sentido, solicita-se que seja excluída da área total do terreno objeto de arrendamento na presente licitação aquela relativa à faixa de dutos, cujo domínio útil pertence à PETROBRAS, conforme documentos e desenhos da área que seguem em anexo.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que analisaremos a questão e verificaremos a necessidade ou não de adequação da área do terminal.</p>
---------------------------	---	---	--

<p>Minuta de Contrato</p>	<p>2.1.1 A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é STS08, localizada no Porto de Santos, possui 137.319 m² (cento e trinta e sete mil, trezentos e dezenove 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 líquidos, especialmente combustíveis, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.</p>	<p>Desconsiderar a contribuição 72, considerando a seguinte redação: 2.1.1 A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é STS08, localizada no Porto de Santos, possui XX m² (XXXX 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 líquidos, especialmente combustíveis, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos. Justificativa: Para a determinação da área objeto do arrendamento, é necessário considerar que no ano de 1976 a PETROBRAS adquiriu da então Rede Ferroviária Federal SA - RFFSA, o "Oleodutos Santos - São Paulo", lhe sendo concedido, através da Cessão de Direitos (conforme demonstrado no documento anexo que será disponibilizado,) o direito de uso e gozo (domínio útil) das áreas ali discriminadas. Ressalta-se que a mencionada área compõe uma faixa de dutos que inicia-se no Km 0 (zero) localizado no bairro de Alemoa em Santos - SP, onde estão as duas antigas casas de bombas (claros e escuros), ambas, atualmente, inoperantes/desativadas (na época denominada Estação de Alemoa) e, estende-se até o km 49, no Terminal de Utinga (atual Terminal de São Caetano do Sul), em frente à empresa Utingás, no município de São Caetano do Sul - SP Nessa linha, pelos documentos que comprovam o direito de ocupação da PETROBRAS, contata-se que a faixa de dutos é lindeira ao atual Terminal de Alemoa/Santos (área STS08 + STSO8A), operado pela Transpetro, e ocupa um trecho que vai desde o Km 0 até o km 1+ 300, no qual há uma infinidade de dutos e interligações enterrados inerentes às operações do Terminal objeto de licitação. Dessa forma, no que tange à área objeto da presente licitação, no trecho da faixa de dutos localizado entre o Km 0 e Km 1+ 300, a PETROBRAS possui sobre o mesmo o domínio útil, conforme documentos anexos à presente contribuição. Nesse sentido, solicita-se que seja excluída da área total do terreno objeto de arrendamento na presente licitação aquela relativa à faixa de dutos, cujo domínio útil pertence à PETROBRAS, conforme documentos e desenhos da área que seguem em anexo.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que analisaremos a questão e verificaremos a necessidade ou não de adequação da área do terminal.</p>
---------------------------	---	---	--

Minuta de Contrato	2.1.2 Provisoriamente, durante os 2 (dois) os primeiros anos de vigência contratual, a área provisória do Arrendamento será de 66.873 m ² , conforme planta indicada no Anexo C-1: Figura 1 da Seção C - Engenharia; após esse período, até o final da vigência contratual, a área definitiva do Arrendamento será aquela informada no item 2.1.1 deste contrato.	A regra de transição de áreas prevista na cláusula 2.1.2 do contrato, elaborada com o objetivo de assegurar a continuidade das operações no terminal STS08A, trata-se de medida inadequada, que traz insegurança jurídica às arrendatárias e reduz desnecessariamente a capacidade de movimentação da área STS08 no início do contrato. Isso porque a continuidade da operação poderia ser preservada de outras formas que trariam menos insegurança ao processo como, por exemplo, mediante o aumento do giro e da produtividade considerados para o dimensionamento do terminal STS08A, ou, ainda, antecipação do cronograma dos investimentos em tancagem, garantindo, assim, o suprimento dos volumes oriundos das refinarias. Nesse contexto, sugere-se a supressão da regra de transição de áreas atualmente constante nos contratos, de modo que cada arrendatária já receba, no início do contrato, a sua área definitiva.	Agradecemos a contribuição. A estratégia de transição de área tem como principal intuito resguardar a continuidade operacional dos ativos existentes. Ao se prorrogar a segregação operacional desde o primeiro ano contratual, vislumbra-se riscos referentes ao desmembramento da licença de operação, ao uso compartilhado do sistema de combate a incêndio, bem como outros decorrentes do compartilhamento de estruturas de dutos de recepção e expedição, que, s.m.j., poderiam ser mitigados com o intervalo de 2 anos previsto na 1ª etapa de transição constante da minuta de contrato. Por oportuno, não se vislumbra insegurança jurídica visto que as áreas estarão sob a reponsabilidade definida nos respectivos termos de assunção, cada área a seu tempo, conforme as regras de transição previstas na minuta de contrato.
Minuta de Contrato	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	A falta de detalhamento sobre as condições e regras de acesso aos berços, sobretudo após o início da operação dos novos berços AL05 e AL06, cria incertezas e impede que as propostas formuladas transiram o máximo valor do arrendamento à sociedade na forma de ágios. Neste sentido, recomenda-se que a documentação seja complementada, informando se, após o início da operação dos novos berços AL05 e AL06... ... (i) o arrendamento STS08A permanecerá com preferência de atracação nos berços AL01 e AL02, em para quais tipos de cargas; ... (ii) os demais usuários do Porto de Santos, que atualmente não podem utilizar o berço AL01 e não possuem preferência no uso do berço AL02, poderão se conectar e utilizar estes berços, e se gozarão de preferência de atracação similar ou inferior às dos arrendamentos STS08 e STS08A. Com relação ao item (i) acima, entendemos que seria harmônico aos estudos que o STS08A dispusesse de preferência de atracação nos berços existentes apenas quando se tratar de operação com GLP, uma vez que os derivados líquidos poderão ser movimentados nos berços AL05 e AL06.	Agradecemos a contribuição. As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária.
Minuta de Contrato	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	2.2. Mesmo considerando as regras de acesso aos berços como de responsabilidade da Administração Portuária, entendemos que esta informação impacta no desempenho exigido no Contrato. Portanto, é necessário que se tenham claras as regras de acesso aos novos berços, se haverá prioridade para cada terminal e se haverá alteração de regras de acesso aos berços AL 01 e 02. Dadas as incertezas, também é prudente que a exclusão de exigência de performance de berços da minuta do Contrato.	Agradecemos a contribuição. As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária.

Minuta de Contrato	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	2.2. Mesmo considerando as regras de acesso aos berços como de responsabilidade da Administração Portuária, entendemos que esta informação impacta no desempenho exigido no Contrato. Portanto, é necessário que se tenham claras as regras de acesso aos novos berços, se haverá prioridade para cada terminal e se haverá alteração de regras de acesso aos berços AL 01 e 02. Dadas as incertezas, também é prudente que a exclusão de exigência de performance de berços da minuta do Contrato.	Agradecemos a contribuição. As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária.
Minuta de Contrato	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	O contrato coloca que as condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto. O cálculo da capacidade de embarque/desembarque utiliza o percentual de 60%, média de 2014 a 2018, e nos documentos praticamente a totalidade dessa capacidade está dimensionada aos terminais STS08 e STS08A. Haverá alguma restrição, preferência estabelecida para a utilização ou disponibilidade dos berços? Entendemos que essa definição pode interferir significativamente nas operações dos terminais estabelecidos. Qual será a regra para a compartilhamento dos berços?	Agradecemos a contribuição. As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária.

Minuta de Contrato	<p>3.1.1 O Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, previsto no Apêndice 2 do Contrato, deverá ser celebrado pelas Partes em até 30 (trinta) dias, contados da comunicação de não objeção, pelo Poder Concedente, ao Plano Básico de Implantação apresentado pela Arrendatária como condição para a celebração deste Contrato.</p>	<p>Considerando que: i. a Arrendatária incorporará ao longo do contrato uma nova área operacional de cerca de 70 mil m2, anteriormente explorada pela Arrendatária do STS08A, mas que não foi por ela avaliada previamente à Data de Assunção; ii. ao longo da exploração desta área de cerca de 70.000m2 por cerca de 2 anos pelo STS08A poderão ter sido gerados por esta Arrendatária novos passivos de diferentes naturezas; iii. ao longo da exploração desta área de cerca de 70.000m2 por cerca de 2 anos pelo STS08A os equipamentos, tanques, etc. poderão ter se deteriorado em função do uso e da sua eventual falta de manutenção adequada; iv. as Arrendatárias STS08 e STS08A possivelmente serão concorrentes no mercado; e iv. que os estudos de viabilidade presumem que a Arrendatária STS08 receberá a área de cerca de 70.000m² da Arrendatária STS08A no estado em que foram licitadas, mas nada garante que isso de fato vá acontecer dados os itens acima. Sugere-se que a transferência da área de cerca de 70.000m2 do STS08A para o STS08 seja regulada por um Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos adicional, conferindo ao STS08 o direito de recusar a transferência caso as condições do edital para esta área adicional não estejam satisfeitas, bem como ter seu contrato reequilibrado em função da eventual demora em explorar esta área adicional por culpa de terceiros. Sendo assim, e considerando que a Arrendatária do STS08 não pode assumir riscos relativos à atuação da arrendatária do STS08A, sugere-se adicionar aos riscos alocados ao Poder Concedente (item 13.2 do contrato) os prejuízos decorrentes no atraso na disponibilização da área de cerca de 70.000m2, bem como na sua disponibilização com passivos ou benfeitorias deterioradas. Na mesma toada, recomendamos que, uma vez firmado o novo Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, a Arrendatária do STS08 deva cumprir para esta área adicional as obrigações previstas nos itens 7.1.1. xii e xiii do contrato, bem como tenha o direito de identificar e alocar ao Poder Concedente passivos ambientais por meio do que dispõe o item 12.3 do contrato. Os dispêndios previstos na modelagem econômico-financeira do STS08 deveriam ser alterados para refletir as investigações adicionais a serem feitas, conforme o parágrafo acima.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que estamos trabalhando para aperfeiçoar e detalhar esta premissa para as novas versões dos estudos a serem publicadas.</p>
Minuta de Contrato	<p>3.3 O presente Contrato poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a exclusivo critério do Poder Concedente, nos termos deste Contrato e seus Anexos, até o limite máximo</p>	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9847/2020/ME, de 17 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 07/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08, no Porto de Santos/SP. Por oportuno, informa-se</p>	<p>Não acatada. Conforme mencionado pela própria SEAE/ME, o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, prevê a possibilidade de prorrogações sucessivas até o prazo total de setenta anos, conforme se depreende do art. 19: "Os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo determinado de até trinta e cinco anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite</p>

de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia072020@antag.gov.br. Sobre a o item 3.3 da minuta de contrato, o prazo contratual para o arrendamento ora analisado foi fixado em 25 anos; conforme os documentos disponibilizados na presente audiência pública, esse prazo foi estabelecido de forma que comportasse de maneira adequada os investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as outorgas fixas e variáveis. Ou seja, o prazo é suficiente para amortizar os investimentos e manter em níveis considerados razoáveis os pagamentos a título de valor de arrendamento (tanto a parcela fixa quanto a variável). Por outro lado, semelhante às Audiências Públicas Antaq nº 01, 02 e 03 de 2018, às Audiências Pública Antaq nº 06, 09 e 16 de 2019 e à Audiência Pública Antaq nº 03/2020, a minuta de contrato disponibilizada na presente audiência pública permite, a critério do Poder Concedente, que haja sucessivas prorrogações do prazo do arrendamento até o prazo total de 70 anos. Apesar de esta ser uma possibilidade trazida no Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, entende-se que a prorrogação contratual deveria ser restrita pelos motivos a seguir, como mencionado no Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF (a Seprac foi sucedida por esta Seae/ME): Do ponto de vista concorrencial e regulatório, a licitação é um momento importante para mercados monopolísticos de prestação de serviços públicos, pois promove a concorrência pelo mercado além de dar transparência para todas as informações que estão envolvidas no processo. Esta concorrência possibilita que diversos agentes econômicos realizem suas próprias projeções sobre o futuro e façam suas ofertas para obter o direito de exploração dos serviços. Nesse sentido, a licitação permite que os agentes concorram, o que tende a levar a que o agente mais eficiente obtenha o direito de exploração do serviço, promovendo efeitos positivos para toda a sociedade. Cabe ainda mencionar que a concorrência comportará um ajuste contratual modernizado de acordo com as práticas então vigentes, incorporando melhorias advindas da curva de aprendizado experimentada pelo poder concedente. Não se descuida de que, de fato, prorrogações de prazos contratuais em contratos de concessão, quando previstas nos respectivos contratos, são competência do Poder Concedente, observada a conveniência e a oportunidade de fazê-lo. Por outro lado, ao demonstrar que os prazos de tais contratos serão o estritamente necessário para proporcionar o adequado retorno ao parceiro privado, é enviado um sinal de que haverá um mercado constante de leilões para operação de infraestrutura, possibilitando mais

máximo de setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações." Portanto, eventual prorrogação contratual recai sobre o juízo de conveniência e oportunidade do Poder Público, no caso a União, não sem, contudo, analisar e motivar a vantajosidade de possíveis prorrogações, como apregoa o parágrafo primeiro do art. 19 do Decreto nº 8.033: "§ 1º Nas hipóteses em que for possível a prorrogação dos contratos, caberá ao órgão ou à entidade competente fundamentar a vantagem das prorrogações em relação à realização de nova licitação de contrato de concessão ou de arrendamento.

		<p>oportunidades de que novos agentes eficientes passem a operar essas infraestruturas. Reiterando as justificativas apontadas por esta Seae, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em documento intitulado Avaliações de Impacto Concorrencial - Portugal 2018 , destaca o seguinte: Em Portugal, a duração das concessões de terminais é definida de forma discricionária pelas autoridades, com limites estabelecidos em lei; Evidências empíricas sugerem que algumas concessões foram feitas por períodos de tempos superiores ao estritamente necessário para recuperar o capital investido; Ademais, algumas concessões de terminais foram renovadas no fim do contrato, por um período a mais de tempo, sem que fossem abertos novos processos licitatórios; Dessa forma, pode haver um dano substancial à concorrência, devido à redução do número de processos licitatórios, seja pelo fato de as concessões serem feitas com tempo demasiadamente longo, seja pelo fato de haver renovações ao fim dos termos iniciais dos contratos; Mesmo em processos licitatórios bem desenhados para promover competição, tempos contratuais demasiadamente longos impedem a possibilidade de novos operadores inovarem e contestarem os incumbentes; Por fim, recomenda-se que os tomadores de decisão devem estabelecer critérios claros, objetivos e transparentes para determinar o prazo de uma concessão, baseado no nível de investimento requerido. Assim, por todo o exposto - ainda mais tendo em vista que os estudos afirmam que o prazo contratual de 25 anos é suficiente para amortizar os investimentos realizados -, esta Secretaria reitera a recomendação para que a prorrogação do prazo do arrendamento seja permitida unicamente para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e apenas uma única vez, a exemplo dos contratos de concessão de aeroportos.</p>	
Minuta de Contrato	(vi)	3.4.1. (vi) Sugerimos delimitar a abrangência do item, de forma que a certidão de adimplência perante a SPA seja exigível da proponente e das pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas, Coligadas ou possuam controlador comum, e tenham ou possam vir a ter relacionamento com a Autoridade Portuária.	Não Acatada. Fineza conhecer o art. 62, §2º da Lei 12.815/2013 (Marco legal do setor portuário).
Minuta de Contrato	(vi)	3.4.1. (vi) Sugerimos delimitar a abrangência do item, de forma que a certidão de adimplência perante a SPA seja exigível da proponente e das pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas, Coligadas ou possuam controlador comum, e tenham ou possam vir a ter relacionamento com a Autoridade Portuária.	Não Acatada. Fineza conhecer o art. 62, §2º da Lei 12.815/2013 (Marco legal do setor portuário).

Minuta de Contrato	5.3 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.	5.3. Entendemos que o prazo de 5 anos é insuficiente dada a complexidade e a quantidade de investimentos previstos para este terminal. A realização de estudos, concepção de projetos, contratação de engenharia, obtenção de autorizações, licenças, segregação de instalações compartilhadas demandariam, no mínimo, 7 anos para todos os investimentos.	Agradecemos a contribuição. Contudo, discorda-se da afirmação presente na contribuição de que o prazo de 5 anos é insuficiente, esse prazo está pautado na complexidade e montante de investimentos, bem como nos prazos de licenciamento estimados. Caso os prazos não sejam devidamente atendidos, o futuro arrendatário estará sujeito as penalidades previstas em contrato.
Minuta de Contrato	5.3 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.	5.3. Entendemos que o prazo de 5 anos é insuficiente dada a complexidade e a quantidade de investimentos previstos para este terminal. A realização de estudos, concepção de projetos, contratação de engenharia, obtenção de autorizações, licenças, segregação de instalações compartilhadas demandariam, no mínimo, 7 anos para todos os investimentos.	Agradecemos a contribuição. Contudo, discorda-se da afirmação presente na contribuição de que o prazo de 5 anos é insuficiente, esse prazo está pautado na complexidade e montante de investimentos, bem como nos prazos de licenciamento estimados. Caso os prazos não sejam devidamente atendidos, o futuro arrendatário estará sujeito as penalidades previstas em contrato.
Minuta de Contrato	6.1 A transferência, total ou parcial, direta ou indireta, do controle societário da Arrendatária ficará sujeita à análise e aprovação da ANTAQ, sob pena de descumprimento contratual, declaração de extinção do Arrendamento por culpa da Arrendatária e aplicação das penalidades cabíveis.	6.1. A previsão de submissão prévia à ANTAQ sobre a transferência do controle societário da Arrendatária não se coaduna com a Lei 6.404/1976 ou com o Código Civil, e os mecanismos de proteção contra práticas anticoncorrenciais já são previstos na ordem jurídica vigente por meio do CADE. Sugerimos exclusão do item, ou, como pedido sucessivo, que seja movido para hipóteses de extinção na cláusula 25.1.	Não acatada.Fineza conhecer o Art. 3º, I do Decreto 8.033/2013, vejamos:Art. 3º Sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica, compete à Antaq: I - analisar a transferência de titularidade de contratos de concessão, de arrendamento ou de autorização;
Minuta de Contrato	6.1 A transferência, total ou parcial, direta ou indireta, do controle societário da Arrendatária ficará sujeita à análise e aprovação da ANTAQ, sob pena de descumprimento contratual, declaração de extinção do Arrendamento por culpa da Arrendatária e aplicação das penalidades cabíveis.	6.1. A previsão de submissão prévia à ANTAQ sobre a transferência do controle societário da Arrendatária não se coaduna com a Lei 6.404/1976 ou com o Código Civil, e os mecanismos de proteção contra práticas anticoncorrenciais já são previstos na ordem jurídica vigente por meio do CADE. Sugerimos exclusão do item, ou, como pedido sucessivo, que seja movido para hipóteses de extinção na cláusula 25.1.	Não acatada.Fineza conhecer o Art. 3º, I do Decreto 8.033/2013, vejamos:Art. 3º Sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica, compete à Antaq: I - analisar a transferência de titularidade de contratos de concessão, de arrendamento ou de autorização;

Minuta de Contrato	xvi. Ajustar-se às medidas e determinações do Poder Concedente e da ANTAQ relacionadas à correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou na Área de Influência do Porto Organizado;	7.1.1 (xvi) Esclarecer o significado da expressão "competição imperfeita".	Competição ou concorrência imperfeita em poucas palavras é quando os preços de um produto não são definidos pelo mercado, quando não temos os preços definidos pela curva de demanda e oferta, pela ação de um monopolista ou oligopolista.
Minuta de Contrato	xvi. Ajustar-se às medidas e determinações do Poder Concedente e da ANTAQ relacionadas à correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou na Área de Influência do Porto Organizado;	7.1.1 (xvi) Esclarecer o significado da expressão "competição imperfeita".	Competição ou concorrência imperfeita em poucas palavras é quando os preços de um produto não são definidos pelo mercado, quando não temos os preços definidos pela curva de demanda e oferta, pela ação de um monopolista ou oligopolista.
Minuta 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;	7.1.1 (xxi) O item foi proposto com base nas atuais previsões da Portaria nº 251/2000 da ANP, todavia, a referida norma está em processo de revisão no âmbito da Consulta Pública 01/2020 da ANP e, se for alterada, na forma apresentada por tal Agência Reguladora, impactará a proposta de quaisquer das licitantes. Sugerimos, pois, a interrupção das presentes Consultas Públicas nº 06 e 07/2020 até a conclusão da revisão da Portaria nº 251 pela ANP, para aperfeiçoamento oportuno das minutas divulgadas.	Não acatada. A modelagem da licitação leva em conta a legislação em vigor.
Minuta 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;	7.1.1 (xxi) O item foi proposto com base nas atuais previsões da Portaria nº 251/2000 da ANP, todavia, a referida norma está em processo de revisão no âmbito da Consulta Pública 01/2020 da ANP e, se for alterada, na forma apresentada por tal Agência Reguladora, impactará a proposta de quaisquer das licitantes. Sugerimos, pois, a interrupção das presentes Consultas Públicas nº 06 e 07/2020 até a conclusão da revisão da Portaria nº 251 pela ANP, para aperfeiçoamento oportuno das minutas divulgadas.	Não acatada. A modelagem da licitação leva em conta a legislação em vigor.

Minuta de Contrato	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:	Os estudos disponibilizados e a minuta de contrato pressupõem que a área operacional de cerca de 70 mil m2 explorada inicialmente pela Arrendatária do STS08A e depois transferida à Arrendatária do STS08 poderão ser imediatamente exploradas. Todavia, há grande probabilidade de ser necessário obter nova licença ambiental para esta área, considerando que se trata de outra titularidade e de outro contexto operacional (a área passa a estar integrada ao STS08, e não mais ao STS08A, passando a utilizar outro píer e servir outras cargas, possivelmente com vocação e volumetria diferente da anteriormente licenciada) Não obstante, a minuta de contrato do STS08 já prevê MME em patamares normais para o Ano 3 da concessão. Sendo assim, recomendamos que se considera nos estudos e no contrato um tempo de licenciamento ambiental da nova área, tendo como implicações os seguintes ajustes: (A) No contrato: (i) Ajustar a MME do STS08 no Ano 3 (considerando um prazo de licenciamento + eventuais obras de 1 ano); ou (ii) Alocar como risco do Poder Concedente (item 13.2 do Contrato) a necessidade de novo licenciamento ambiental da área de cerca de 70.000m2 após a disponibilização para o STS08 (B) Nos estudos, na hipótese de aceitação do item (i): ajustar a demanda, receitas e custos variáveis do STS08 no Ano 3 (considerando um prazo de licenciamento + eventuais obras de 1 ano), bem como incorporar um custo adicional de obtenção de licenças.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise.
Minuta de Contrato	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:	7.1.2. A exigência de movimentação mínima (MME) foi utilizada como medida de mitigação para não estrangulamento e garantia do escoamento das refinarias, conforme disposto na Nota Técnica Conjunta 07 da EPL. No entanto, considerando os volumes movimentados pelo Terminal e a aplicação do fator alpha na determinação deste MME, entende-se que esta medida não garante a continuidade do escoamento de todo o volume oriundo das refinarias de São Paulo. Além disso, os volumes considerados para fins de cálculo de MME não consideram a previsão de redução de escoamento de derivados como diesel e gasolina pelo aumento do consumo no Sudeste e Centro-Oeste, que será atendido por estas refinarias de SP. Neste contexto, há elevado risco para o futuro operador do terminal, caso o carregador único opte por escoar seus produtos por outra solução logística.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise.

Minuta de Contrato	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:	7.1.2. A exigência de movimentação mínima (MME) foi utilizada como medida de mitigação para não estrangulamento e garantia do escoamento das refinarias, conforme disposto na Nota Técnica Conjunta 07 da EPL. No entanto, considerando os volumes movimentados pelo Terminal e a aplicação do fator alpha na determinação deste MME, entende-se que esta medida não garante a continuidade do escoamento de todo o volume oriundo das refinarias de São Paulo. Além disso, os volumes considerados para fins de cálculo de MME não consideram a previsão de redução de escoamento de derivados como diesel e gasolina pelo aumento do consumo no Sudeste e Centro-Oeste, que será atendido por estas refinarias de SP. Neste contexto, há elevado risco para o futuro operador do terminal, caso o carregador único opte por escoar seus produtos por outra solução logística.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise.
Minuta de Contrato	7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	É correto nosso entendimento que a obrigação contratual do Arrendatário prevista em 7.1.2.2 referente aos investimentos obrigatórios não será compartilhada entre os arrendatários do lote STS08 e STS08A?	Agradecemos a contribuição e informamos que o entendimento está correto.
Minuta de Contrato	7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	O contrato confere ao Arrendatário 2 anos, contados da Data de Assunção, para implementar um grande volume de investimentos especificado no item "c" da cláusula 7.1.2.2 do Contrato. Considerando as dificuldades inerentes ao licenciamento ambiental de uma instalação que movimenta volumes substanciais de produtos inflamáveis, e a provável necessidade de ter que se tirar nova licença ambiental (exceto se a Arrendatária for a atual titular da área), entendemos que o prazo está muito apertado. Desta forma, sugerimos estender o prazo para 3 anos. Entendemos que os investimentos previstos na Seção C devem ser refaseados de acordo.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise.

Minuta de Contrato	7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>Os indicadores de produtividade de embarque (prancha média geral) apontados como sendo de atendimento obrigatório pela arrendatária no item 7.1.2.2 do Contrato são diferentes dos apresentados no capítulo 3.2 da Seção D. Além disso, com as informações e premissas disponibilizadas não é possível aferir que as obrigações de produtividade sejam exequíveis. Explica-se. Segundo o item 81 da Nota Técnica Conjunta nº 7/2020, o racional considerado para balizar a prancha mínima de embarque no STS08 foi o valor de melhor desempenho observado nos últimos 5 anos no píer Alamoia (de 790t/h). Contudo, segundo os dados do Anuário Estatístico da ANTAQ, este valor mínimo não representa a totalidade dos berços e sim o melhor desempenho já observado pelo berço mais eficiente (Alamoia 1). Como o arrendamento deverá utilizar outros berços do píer da Alamoia, desde o de melhor até o de pior desempenho operacional, recomenda-se que este parâmetro seja alterado para a média global dos berços da Alamoia, ponderada pela quantidade de derivados de petróleo embarcada em cada um, a fim de evitar distorções de representatividade. Importante ressaltar que a prancha de embarque depende de inúmeros fatores alheios a gestão do arrendatário, como tipo de produto movimentado, tamanho das consignações de embarque, porte e características estruturais dos navios atendidos, dentre outros. Adotar como obrigação mínima contratual o melhor dentre os melhores registros já observados gera uma grande insegurança quanto a viabilidade operacional do empreendimento, ainda mais quando os estudos não apresentam qualquer relação entre as benfeitorias, ou qualquer outro tipo de ação de controle efetivo dos arrendatários, e os aumentos de produtividade exigidos em contrato. Diante do exposto, recomenda-se a revisão dos estudos para solucionar as divergências identificadas, bem como a revisão das exigências contratuais relativos à prancha geral média para valores justificáveis e aderentes a realidade operacional de terminais portuários de mesmas características dos arrendamentos em questão.</p>	Parcialmente acatada. Os parâmetros de desempenho serão retirados da minuta de contrato, não se tornando mais obrigação do futuro arrendatário.
--------------------	--	---	---

Minuta de Contrato	a) Prancha Geral Média para derivados de petróleo, no sentido de embarque de, no mínimo, 790 toneladas/hora, a partir do 3º ano de contrato. Sendo a Prancha Geral Média o volume de carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado.	Favor esclarecer como deverá ser calculada a prancha média de embarque (para fins do atendimento à exigência constante na cláusula 7.1.2.2. do Contrato) para as atracções em que são realizadas tanto operações de embarque como desembarque de derivados de petróleo.	Os parâmetros de desempenho serão retirados da minuta de contrato, não se tornando mais obrigação do futuro arrendatário.
Minuta de Contrato	a) Prancha Geral Média para derivados de petróleo, no sentido de embarque de, no mínimo, 790 toneladas/hora, a partir do 3º ano de contrato. Sendo a Prancha Geral Média o volume de carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado.	7.1.2.2 a) Parâmetros de desempenho de pier não dependem apenas do operador do terminal. Tempos de prancha geral média podem ser impactados sensivelmente por demora do práctico na desatracção, restrições de bordo do navio, liberação da ANVISA, etc. Sugerimos a exclusão da exigência.	Acatada. Os parâmetros de desempenho serão retirados da minuta de contrato, não se tornando mais obrigação do futuro arrendatário.
Minuta de Contrato	a) Prancha Geral Média para derivados de petróleo, no sentido de embarque de, no mínimo, 790 toneladas/hora, a partir do 3º ano de contrato. Sendo a Prancha Geral Média o volume de carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado.	7.1.2.2 a) Parâmetros de desempenho de pier não dependem apenas do operador do terminal. Tempos de prancha geral média podem ser impactados sensivelmente por demora do práctico na desatracção, restrições de bordo do navio, liberação da ANVISA, etc. Sugerimos a exclusão da exigência.	Acatada. Os parâmetros de desempenho serão retirados da minuta de contrato, não se tornando mais obrigação do futuro arrendatário.

Minuta de Contrato	b) Com base no Regulamento Técnico de Dutos Terrestres - RTDT, anexo da Resolução ANP nº 6-ANP, de 3 de fevereiro de 2011, a Arrendatária deverá elaborar procedimento mútuo de operação - PMO, entre as suas Unidades Operacionais e as Unidades Operacionais de Terceiros diretamente envolvidas na pré-operação ou operação de um Duto ou Sistema de Dutos, com a finalidade de estabelecer as interfaces, as ações e os critérios executivos operacionais.	7.1.2.2 b) O RTDT e o PMO não são garantidores de que as condições de escoamento das refinarias será mantida. Por outro lado, a adoção de medidas de forma a contornar possíveis desalinhamentos de programação e operação podem ter um custo muito alto para o novo arrendatário. Sugerimos a inclusão de mecanismos mais elaborados para viabilizar a transição e segregação das áreas.	Agradecemos a contribuição e informamos que a contribuição não apresentou o embasamento necessário para análise da sugestão.
Minuta de Contrato	b) Com base no Regulamento Técnico de Dutos Terrestres - RTDT, anexo da Resolução ANP nº 6-ANP, de 3 de fevereiro de 2011, a Arrendatária deverá elaborar procedimento mútuo de operação - PMO, entre as suas Unidades Operacionais e as Unidades Operacionais de Terceiros diretamente envolvidas na pré-operação ou operação de um Duto ou Sistema de Dutos, com a finalidade de estabelecer as interfaces, as ações e os critérios executivos operacionais.	A minuta do contrato estabelece que a Arrendatária do STS08 deverá elaborar procedimento mútuo de operação - PMO, entre as suas Unidades Operacionais e as Unidades Operacionais de Terceiros diretamente envolvidas na pré-operação ou operação de um Duto ou Sistema de Dutos, com a finalidade de estabelecer as interfaces, as ações e os critérios executivos operacionais . Não está claro se essa cláusula implica numa obrigação da Arrendatária do STS08 de conectar seus tanques aos dutos atualmente explorados pela Petrobras (que trazem produtos de suas refinarias e do Terminal de Cubatão até o Porto de Santos). Se for essa a intenção do Poder Concedente, recomendamos deixar mais clara esta obrigação na minuta de contrato (atribuindo prazo adequado e isenção de responsabilidade da Arrendatária caso não seja possível fazer o investimento por culpa de terceiros) e certificar-se que o Capex correspondente está considerado nos estudos.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise.

Minuta de Contrato	b) Com base no Regulamento Técnico de Dutos Terrestres - RTDT, anexo da Resolução ANP nº 6-ANP, de 3 de fevereiro de 2011, a Arrendatária deverá elaborar procedimento mútuo de operação - PMO, entre as suas Unidades Operacionais e as Unidades Operacionais de Terceiros diretamente envolvidas na pré-operação ou operação de um Duto ou Sistema de Dutos, com a finalidade de estabelecer as interfaces, as ações e os critérios executivos operacionais.	7.1.2.2 b) O RTDT e o PMO não são garantidores de que as condições de escoamento das refinarias será mantida. Por outro lado, a adoção de medidas de forma a contornar possíveis desalinhamentos de programação e operação podem ter um custo muito alto para o novo arrendatário. Sugerimos a inclusão de mecanismos mais elaborados para viabilizar a transição e segregação das áreas.	Agradecemos a contribuição e informamos que a contribuição não apresentou o embasamento necessário para análise da sugestão.
Minuta de Contrato	c) Implantar, nos dois primeiros anos de arrendamento, a capacidade estática adicional mínima de 62.719 m ³ , além dos investimentos em equipamentos e dutos necessários à operação dessa capacidade;	7.1.2.2 c) Sugerimos avaliar a capacidade exigida de implantação de tancagem adicional para o terminal. Os leilões anteriores STS-13 e STS-13A consideraram a manutenção da capacidade estática do Terminal STS 08 atual (completo) e já exigiram o aumento de capacidade nestes certames (13 e 13A). Além disso, não foi considerado o incremento de capacidade estática do novo terminal da Triunfo, protocolado na ANTAQ em abril/2020.	As capacidades estáticas adicionais para os terminais STS08 e STS08A foram dimensionadas com base na demanda projetada para 2045 em que considera as capacidades estáticas existentes e o giro de estoque. Vide seção 3.4 – Dimensionamento – Estudo de mercado. Destaca-se ainda que o citado TUP tem perfil diferente dos terminais em pauta.
Minuta de Contrato	c) Implantar, nos dois primeiros anos de arrendamento, a capacidade estática adicional mínima de 62.719 m ³ , além dos investimentos em equipamentos e dutos necessários à operação dessa capacidade;	7.1.2.2 c) Sugerimos avaliar a capacidade exigida de implantação de tancagem adicional para o terminal. Os leilões anteriores STS-13 e STS-13A consideraram a manutenção da capacidade estática do Terminal STS 08 atual (completo) e já exigiram o aumento de capacidade nestes certames (13 e 13A). Além disso, não foi considerado o incremento de capacidade estática do novo terminal da Triunfo, protocolado na ANTAQ em abril/2020.	As capacidades estáticas adicionais para os terminais STS08 e STS08A foram dimensionadas com base na demanda projetada para 2045 em que considera as capacidades estáticas existentes e o giro de estoque. Vide seção 3.4 – Dimensionamento – Estudo de mercado. Destaca-se ainda que o citado TUP tem perfil diferente dos terminais em pauta.
Minuta de Contrato	d) Implantar, entre o terceiro e o quinto ano de arrendamento, a capacidade estática adicional mínima de 41.767 m ³ , além dos investimentos em equipamentos e dutos necessários à operação dessa capacidade e	7.1.2.2 d) Sugerimos avaliar a capacidade exigida de implantação de tancagem adicional para o terminal. Os leilões anteriores STS-13 e STS-13A consideraram a manutenção da capacidade estática do Terminal STS 08 atual (completo) e já exigiram o aumento de capacidade nestes certames (13 e 13A). Além disso, não foi considerado o incremento de capacidade estática do novo terminal da Triunfo, protocolado na ANTAQ em abril/2020.	As capacidades estáticas adicionais para os terminais STS08 e STS08A foram dimensionadas com base na demanda projetada para 2045 em que considera as capacidades estáticas existentes e o giro de estoque. Vide seção 3.4 – Dimensionamento – Estudo de mercado. Destaca-se ainda que o citado TUP tem perfil diferente dos terminais em pauta.

Minuta de Contrato	d) Implantar, entre o terceiro e o quinto ano de arrendamento, a capacidade estática adicional mínima de 41.767 m ³ , além dos investimentos em equipamentos e dutos necessários à operação dessa capacidade e	7.1.2.2 d) Sugerimos avaliar a capacidade exigida de implantação de tancagem adicional para o terminal. Os leilões anteriores STS-13 e STS-13A consideraram a manutenção da capacidade estática do Terminal STS 08 atual (completo) e já exigiram o aumento de capacidade nestes certames (13 e 13A). Além disso, não foi considerado o incremento de capacidade estática do novo terminal da Triunfo, protocolado na ANTAQ em abril/2020.	As capacidades estáticas adicionais para os terminais STS08 e STS08A foram dimensionadas com base na demanda projetada para 2045 em que considera as capacidades estáticas existentes e o giro de estoque. Vide seção 3.4 – Dimensionamento – Estudo de mercado. Destaca-se ainda que o citado TUP tem perfil diferente dos terminais em pauta.
Minuta de Contrato	e) Implantar, entre o terceiro e o quinto ano de arrendamento, a partir da recepção dos tanques existentes da CODESP, a capacidade estática de 39.525 m ³ .	7.1.2.2 e) Sugerimos avaliar a capacidade exigida de implantação de tancagem adicional para o terminal. Os leilões anteriores STS-13 e STS-13A consideraram a manutenção da capacidade estática do Terminal STS 08 atual (completo) e já exigiram o aumento de capacidade nestes certames (13 e 13A). Além disso, não foi considerado o incremento de capacidade estática do novo terminal da Triunfo, protocolado na ANTAQ em abril/2020.	As capacidades estáticas adicionais para os terminais STS08 e STS08A foram dimensionadas com base na demanda projetada para 2045 em que considera as capacidades estáticas existentes e o giro de estoque. Vide seção 3.4 – Dimensionamento – Estudo de mercado. Destaca-se ainda que o citado TUP tem perfil diferente dos terminais em pauta.
Minuta de Contrato	e) Implantar, entre o terceiro e o quinto ano de arrendamento, a partir da recepção dos tanques existentes da CODESP, a capacidade estática de 39.525 m ³ .	7.1.2.2 e) Sugerimos avaliar a capacidade exigida de implantação de tancagem adicional para o terminal. Os leilões anteriores STS-13 e STS-13A consideraram a manutenção da capacidade estática do Terminal STS 08 atual (completo) e já exigiram o aumento de capacidade nestes certames (13 e 13A). Além disso, não foi considerado o incremento de capacidade estática do novo terminal da Triunfo, protocolado na ANTAQ em abril/2020.	As capacidades estáticas adicionais para os terminais STS08 e STS08A foram dimensionadas com base na demanda projetada para 2045 em que considera as capacidades estáticas existentes e o giro de estoque. Vide seção 3.4 – Dimensionamento – Estudo de mercado. Destaca-se ainda que o citado TUP tem perfil diferente dos terminais em pauta.
Minuta de Contrato	O Poder Concedente poderá alterar unilateralmente e modificar as condições de prestação das Atividades, para melhor adequá-las às finalidades de interesse público que justificaram o Arrendamento, respeitados os direitos da Arrendatária quanto à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, apuradas mediante procedimento de Revisão Extraordinária, bem como decidir sobre a transferência de titularidade do Arrendamento, nos termos deste Contrato e da regulamentação.	O procedimento de revisão Extraordinária pode ser solicitado a qualquer momento por qualquer uma das partes?	Acatar, mas para alterar o 08; o 08A permanece como se encontra. Sim, conforme o item 14.1.1 do STS08A "Qualquer uma das partes poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos casos em que, após a celebração deste Contrato, vier a se materializar quaisquer dos riscos expressamente assumidos pela outra parte nos termos deste Contrato, com reflexos econômico-financeiros negativos para a solicitante. O STS08 receberá o texto do STS08A.

Minuta de Contrato	9.2 Condições de Pagamento	9.2. Entendemos que os valores de arrendamento foram superestimados. Tanto os volumes considerados para fins de movimentação quanto as tarifas são superiores aos praticados atualmente, levando a uma receita que descola da realidade. Além disso, com a consideração de custos a menor (valores de investimento, principalmente no pier, custo da mão de obra, etc) também contribui para ter-se um resultado de valores de arrendamento muito altos, quando se compara proporcionalmente com outros terminais atualmente licitados.	A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme prática comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamenta para a correta precificação do ativo publico a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises pretéritas de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como "tarifa" o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019).
--------------------	----------------------------	---	--

Minuta de Contrato	9.2 Condições de Pagamento	<p>9.2. Entendemos que os valores de arrendamento foram superestimados. Tanto os volumes considerados para fins de movimentação quanto as tarifas são superiores aos praticados atualmente, levando a uma receita que descola da realidade. Além disso, com a consideração de custos a menor (valores de investimento, principalmente no pier, custo da mão de obra, etc) também contribui para ter-se um resultado de valores de arrendamento muito altos, quando se compara proporcionalmente com outros terminais atualmente licitados.</p>	<p>A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme pratica comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamenta para a correta precificação do ativo publico a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises pretéritas de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como "tarifa" o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019).</p>
Minuta de Contrato	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9847/2020/ME, de 17 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 07/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08, no Porto de Santos/SP. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia072020@antaq.gov.br. Em contratos de arrendamento de terminal portuário localizados em portos públicos, o arrendatário paga à Autoridade Portuária dois valores a título de Valor do Arrendamento: fixo, valor definido em função da exploração da área, que funciona como uma espécie de aluguel; e variável, em que o arrendatário paga um valor por unidade de carga movimentada. Tem sido prática comum nos leilões de terminais portuários localizados em portos públicos a existência de cláusula contratual definindo uma Movimentação Mínima Exigida (MME) por parte do arrendatário; dessa forma, se, em determinado mês, ele processa menos carga que o previsto na MME, deve pagar a diferença à Autoridade Portuária. A grosso modo, por exemplo, se a MME estipula que devem ser movimentados</p>	<p>Não acatada. O projeto é voltado à granéis líquidos combustíveis. A denominação especial refere-se à vocação da política pública que o projeto visa atender. Quando identificada alocar uma determinada carga, ainda que ele não seja economicamente vantajosa, opta-se por estabelecer uma regra de movimentação mínima exigida para aquela carga. Caso não seja feita essa reserva, o futuro arrendatário não possui incentivos para movimentar essa carga. E sim, a SEAE tem razão, é uma ingerência no terminal, atribuição exclusiva do Poder Concedente representado pelo Ministério de Infraestrutura, para preservar a movimentação de uma carga no terminal.</p>

mensalmente 700 toneladas, mas o arrendatário movimentou apenas 600, ele pagará como se tivesse movimentado 700 toneladas. Na minuta de contrato ora analisada, há definição de MME apenas para granéis líquidos combustíveis. Por outro lado, o terminal poderá movimentar outros granéis líquidos, para os quais não há MME estabelecida. Conforme a cláusula 9.2.3 da minuta de contrato, o arrendatário deverá pagar a título de valor de arrendamento variável o correspondente à movimentação de todos os tipos de carga; já as cláusulas 9.2.3.1 e 9.2.3.2 deixam claro que a movimentação efetivamente contabilizada considerará apenas os valores de MME para granéis líquidos combustíveis. Ou seja, será possível a seguinte situação, por exemplo: a MME para o granéis líquidos combustíveis é 800 toneladas; no mês, o terminal movimentou 3.000 toneladas, sendo 200 dessas mercadorias e 2.800 de outros granéis líquidos. Nesse caso, pagará valor de arrendamento variável relativo a 3.000 toneladas mais um valor relativo à diferença de 600 toneladas (800 de MME menos os 200 efetivamente movimentados) por não ter movimentado a tonelagem prevista no MME para granéis líquidos combustíveis. Tal disposição não parece fazer sentido. Se o valor de arrendamento variável é cobrado sobre qualquer granel líquido movimentado, o fato de se cobrar um MME apenas para granéis líquidos combustíveis é uma forte imposição para que o terminal busque prioritariamente essas cargas - pelo menos até atingir a MME -, de forma que pode haver ineficiências no uso do terminal e com potenciais efeitos negativos quanto a aspectos concorrenciais. No relatório com as respostas às contribuições recebidas em sede de audiência pública prévia ao leilão para arrendamento de terminal portuário - relativo à Audiência Pública Antaq nº 02/2020 -, a Antaq menciona o seguinte para a sugestão de que a MME considere todas as cargas movimentadas ou que o arrendamento variável incida apenas sobre as cargas definidas na MME: Não acatada. O projeto é voltado à granéis sólidos vegetais, especialmente farelo de soja. A denominação especial refere-se à vocação da política pública que o projeto visa atender. Quando identificada alocar uma determinada carga, ainda que ele não seja economicamente vantajosa, opta-se por estabelecer uma regra de movimentação mínima exigida para aquela carga. Caso não seja feita essa reserva, o futuro arrendatário não possui [sic] incentivos para movimentar essa carga. Depreende-se da resposta da Antaq que o objetivo é mesmo dar um forte incentivo a que o arrendatário movimente as cargas que o poder público deseja, mesmo que não haja vantagem econômica. Isso caracteriza uma forte ingerência sobre decisões de negócio. Acrescente-se que, relativamente a potenciais efeitos de aspectos

		<p>concorrenciais, cabe destacar a metodologia desenvolvida pela OCDE, que consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência . Nesse contexto, o potencial impacto nas questões concorrenciais leva em consideração os seguintes efeitos: (i) limitação no número ou variedade de fornecedores; (ii) limitação na concorrência entre empresas; (iii) diminuição do incentivo das empresas a competir; e (iv) limitação da escolha do consumidor e a informação disponível. O caso do MME aqui relatado enquadra-se no 1º efeito; assim, esta Secretaria reforça a recomendação de que a MME seja geral - isto é, considere todos os granéis líquidos movimentados no terminal; ou, alternativamente, que o valor de arrendamento variável incida apenas sobre as cargas para as quais há uma MME definida contratualmente.</p>	
Minuta de Contrato	<p>9.2.6 O Valor da Outorga será reajustado pelo IPCA acumulado entre o mês da realização da Sessão Pública do Leilão e a data de pagamento de cada parcela anual, observando-se a seguinte fórmula:</p>	<p>As minutas dos contratos de arrendamento apontam que o indexador de preços do contrato será o IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Amplo), indexador este cuja cesta de produtos e serviços levados em consideração para fins de cálculo (alimentação e bebidas; artigos de casa; comunicação; despesas pessoais; educação; moradia; saúde; transportes; e vestuário) não encontra nenhuma pertinência com as atividades portuárias. O ideal seria a utilização do indexador IGPM (Índice Geral de Preços do Mercado), indexador oficialmente utilizado para reajustes contratuais. Desta forma, sugere-se a alteração do indexador para atualização dos valores contratuais de IPCA para IGPM, a exemplo da maioria dos contratos de arrendamento vigentes no Porto de Santos.</p>	<p>Contribuição não acatada. O IPCA é o índice oficial do Governo Federal e comumente utilizado nos contratos de concessão de infraestrutura.</p>

Minuta de Contrato	10 Remuneração da Arrendatária	<p>Sugerimos a exclusão dos tetos tarifários definidos na cláusula 10 da Minuta de Contrato. Os contratos de arrendamento no setor portuário tradicionalmente permitem a definição livre de preços pelos arrendatários. Diante disso, e considerando, também, a existências de Terminais de Uso Privado e de terminais localizados fora do Porto Organizado, a inclusão de preços-teto para as tarifas de serviços poderia levar à arrendatária a situações de disparidade competitiva; Assim, eventual definição de preços-teto pelo Poder Concedente somente faria sentido em situações excepcionais, o que não ocorre no caso do Terminal STS08, pois: - Trata-se de terminal com características de greenfield (embora definido como um brownfield), que visa atender a aumento de demanda, considerando o fato de que já existe sistema de escoamento logístico de combustíveis no Porto de Santos; - O Terminal STS08 irá competir com outros terminais que possuem a mesma função logística, que não estão submetidos à dinâmica de estabelecimento de preços-teto. Não se trata, portanto, de essential facility, visto que há outros competidores no mercado; - O Documento Seção B - Estudos de Mercado determina que é função exclusiva do Terminal STS08A manter "a vocação operacional atual de escoar e regular a produção das refinarias e terminais terrestre"; - Os leilões recentes conduzidos para terminais com a mesma carga (STS13 e STS13A) não continham a mesma barreira; - A definição de preços-teto prejudica a flexibilidade do contrato (inviabiliza negócios spot, que podem ser interessantes tanto para o prestador como para o tomador); - A Nota Técnica Conjunta nº 07 da EPL (incluída na documentação do Terminal STS08A) demonstra que a própria ANP recomendou de inclusão de preços-teto apenas para a área STS08A "não para as duas áreas" (p. 58); - A definição dos preços-teto pode, até mesmo, prejudicar a viabilidade econômica do terminal, a depender da situação mercadológica em determinado momento. Resta claro, portanto, que não há situação de excepcionalidade que justifique a definição de preços-teto para a movimentação de combustíveis no Terminal STS08. Além disso, o conjunto de elementos acima resulta em menor atratividade do ativo a ser leiloado, podendo reduzir os valores de outorga, em detrimento do Poder Público.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que os preços tetos propostos só irão vigorar por 7 (sete) anos, exceto GLP, e que os mesmos foram estabelecidos para permitir a necessária segurança no abastecimento pelo tempo necessário para implantação de novas alterantivas de escoamento das refinarias caso seja necessário. Esclareceu-se ainda que o ponto em questão fez parte de intensas discussões realizadas com a ANP e MME.</p>
--------------------	--------------------------------	---	---

<p>Minuta de Contrato</p>	<p>10.1 A seguinte Tarifa de Serviço é devida pelos Usuários quando da efetiva prestação das Atividades relacionadas a graneis líquidos pela Arrendatária e tem por objetivo remunerar a Arrendatária pelos serviços prestados:</p>	<p>10.1. Os elevados valores de tarifa-teto aumentam os custos para o carregador único (PETROBRAS), incentivando este a buscar outra alternativa logística, trazendo elevado risco para os futuros arrendatários das áreas, o que pode inviabilizar o terminal e afastar interessados. Sugerimos revisar os valores estabelecidos para fins de modelagem e precificação de arrendamentos e investimentos.</p>	<p>A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme prática comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamentado para a correta precificação do ativo público a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises pretéritas de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como "tarifa" o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019).</p>
---------------------------	---	---	---

<p>Minuta de Contrato</p>	<p>10.1 A seguinte Tarifa de Serviço é devida pelos Usuários quando da efetiva prestação das Atividades relacionadas a graneis líquidos pela Arrendatária e tem por objetivo remunerar a Arrendatária pelos serviços prestados:</p>	<p>10.1. Os elevados valores de tarifa-teto aumentam os custos para o carregador único (PETROBRAS), incentivando este a buscar outra alternativa logística, trazendo elevado risco para os futuros arrendatários das áreas, o que pode inviabilizar o terminal e afastar interessados. Sugerimos revisar os valores estabelecidos para fins de modelagem e precificação de arrendamentos e investimentos.</p>	<p>A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme prática comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamentado para a correta precificação do ativo público a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises prévias de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como "tarifa" o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019).</p>
<p>Minuta de Contrato</p>	<p>10.1 A seguinte Tarifa de Serviço é devida pelos Usuários quando da efetiva prestação das Atividades relacionadas a graneis líquidos pela Arrendatária e tem por objetivo remunerar a Arrendatária pelos serviços prestados:</p>	<p>Tendo em vista que: (i) as justificativas para adoção de Tarifas de Serviço (tarifas-teto) decorrem da garantia de escoamento da produção de derivados de petróleo das refinarias e terminais terrestres localizados no Estado de São Paulo, bem como de abastecimento do mercado nacional de derivados de petróleo; (ii) o etanol nacional não é derivado de petróleo e tampouco é produzido pelas referidas refinarias; (iii) o etanol, além de utilizado pela indústria química, também pode ser utilizado com combustível para veículos automotores; recomenda-se revisar o texto do item 10.1 da Minuta do Contrato com o objetivo de esclarecer que o etanol não será enquadrado como combustível claro para fim de cobrança de Tarifa de Serviço, bem como explicar se todos os combustíveis fósseis, independente de serem produzidos ou não pelas refinarias localizados no Estado de São Paulo, terão seus preços de movimentação regulados nos arrendamentos STS08 e STS08A.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise.</p>

Minuta de Contrato	10.1.2 Tarifa de armazenagem e abastecimento de navios de combustíveis escuros no valor de R\$ 49,04 (quarenta e nove reais e quatro centavos) por tonelada.	A redação no item nos parece ambígua. Recomendamos utilizar a redação a seguir, caso concordem que ela transmite melhor o objetivo da definição da tarifa. Tarifa de armazenagem e abastecimento de combustíveis escuros, no valor de R\$ 49,04 (quarenta e nove reais e quatro centavos) por tonelada.	Parcialmente acatada. A redação será alterada para: 10.1.2 Tarifa de armazenagem e abastecimento por navio de combustíveis escuros no valor de R\$49,04 (quarenta e nove reais e quatro centavos) por tonelada. Assim mantêm-se o mesmo padrão do redação dos itens 10.1. 1 e 10.1.3
Minuta de Contrato	10.5 As Tarifas de Serviço previstas nos itens 10.1.1, 10.1.2, 10.1.3 vigorarão até o sétimo ano do Arrendamento. Após esse período a Arrendatária poderá estabelecer Preço para os serviços.	10.5. Tarifas-teto para derivados limitadas apenas até o 7º ano de contrato trazem imprevisibilidade para o carregador único das refinarias (PETROBRAS), o que pode levar a retirar seu produto do terminal e optar por solução própria, impactando de forma agressiva a movimentação pelo terminal e, conseqüentemente, na receita prevista. Sobre as tarifas em Santos: O volume movimentado no terminal da Alemoa pela Transpetro é muito superior a qualquer outro operador de granéis líquidos atualmente presente em Santos. A título de comparação, o ano de maior movimentação de derivados no porto foi 2017, sendo que nesse ano o terminal da Transpetro movimentou de 7x a 8x mais que o segundo colocado (AGEO) e cerca de 19 a 20x maior que a média dos outros operadores, conforme tabela abaixo confeccionada a partir de dados da ANP: OPERADORES (Movimentação em m³ - 2017) - AGEO (1.157.611) - ULTRACARGO (651.251) - AGEO NORTE (676.974) - GRANEL (540.112) - STOLTHAVEN (364.921) - ADONAI (254.434) - VOPAK (140.133) - TRANSPETRO (8.700.000) Claramente o fator escala aqui é um diferencial relevante do terminal da Transpetro em relação aos outros terminais do porto de Santos, assim como a natureza de longo prazo do contrato comercial com seu cliente, que pressupõe preferência quando não exclusividade da capacidade de armazenagem disponível, vez que a condição de regulador operacional das refinarias demanda previsibilidade e continuidade. Tal condição é decorrente de sua natureza de operação como base logística reguladora, ou seja, em um ponto ainda a montante da cadeia de distribuição, com perfil mais atrelado à produção do que à comercialização, já que estes volumes ainda serão posteriormente vendidos a jusante aos players varejistas (distribuidoras) em outros terminais do país. Por fim, isso se traduz numa eficiência dinâmica da tancagem sem precedentes, permanecendo por muito pouco tempo os produtos nos tanques e com giros extremamente superiores quando comparados às outras operadoras no porto de Santos, nas quais a parcela da tarifa de armazenagem corresponde em média a 60% da remuneração do operador do terminal. OPERADORES (Tarifa Internet Total em R\$/m³) - AGEO (142,04) (- ULTRACARGO (176,21) - GRANEL (88,15) - STOLTHAVEN (127,82) - ADONAI (142,70) -	A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme pratica comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamenta para a correta precificação do ativo publico a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises pretéritas de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como “tarifa” o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019).

VOPAK (99,54) - MÉDIA (117,44) (Transf. 19% / Armaz. - 62% / Carga ou desc. - 19%) Essa condição comercial diferenciada culmina num nível tarifário que condiz com esse status específico do terminal de Alemoa (áreas STS08A e STS08), com a concentração do volume em cliente único e escala elevada levando a tarifas muito inferiores às consideradas no edital da audiência. Pressupor tarifas com apenas 20% de desconto sobre a tabela para uma operação desta natureza torna-a inviável e ignora quaisquer possibilidades de alternativas logísticas mais baratas para o escoamento do volume em referência.

Minuta de Contrato

10.5 As Tarifas de Serviço previstas nos itens 10.1.1, 10.1.2, 10.1.3 vigorarão até o sétimo ano do Arrendamento. Após esse período a Arrendatária poderá estabelecer Preço para os serviços.

10.5. Tarifas-teto para derivados limitadas apenas até o 7º ano de contrato trazem imprevisibilidade para o carregador único das refinarias (PETROBRAS), o que pode levar a retirar seu produto do terminal e optar por solução própria, impactando de forma agressiva a movimentação pelo terminal e, conseqüentemente, na receita prevista. Sobre as tarifas em Santos: O volume movimentado no terminal da Alemoa pela Transpetro é muito superior a qualquer outro operador de graneis líquidos atualmente presente em Santos. A título de comparação, o ano de maior movimentação de derivados no porto foi 2017, sendo que nesse ano o terminal da Transpetro movimentou de 7x a 8x mais que o segundo colocado (AGEO) e cerca de 19 a 20x maior que a média dos outros operadores, conforme tabela abaixo confeccionada a partir de dados da ANP: OPERADORES (Movimentação em m³ - 2017) - AGEO (1.157.611) - ULTRACARGO (651.251) - AGEO NORTE (676.974) - GRANEL (540.112) - STOLTHAVEN (364.921) - ADONAI (254.434) - VOPAK (140.133) - TRANSPETRO (8.700.000) Claramente o fator escala aqui é um diferencial relevante do terminal da Transpetro em relação aos outros terminais do porto de Santos, assim como a natureza de longo prazo do contrato comercial com seu cliente, que pressupõe preferência quando não exclusividade da capacidade de armazenagem disponível, vez que a condição de regulador operacional das refinarias demanda previsibilidade e continuidade. Tal condição é decorrente de sua natureza de operação como base logística reguladora, ou seja, em um ponto ainda a montante da cadeia de distribuição, com perfil mais atrelado à produção do que à comercialização, já que estes volumes ainda serão posteriormente vendidos a jusante aos players varejistas (distribuidoras) em outros terminais do país. Por fim, isso se traduz numa eficiência dinâmica da tancagem sem precedentes, permanecendo por muito pouco tempo os produtos nos tanques e com giros extremamente superiores quando comparados às outras operadoras no porto de Santos, nas quais a parcela da tarifa de armazenagem

A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme pratica comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamenta para a correta precificação do ativo publico a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises pretéritas de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como “tarifa” o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019).

corresponde em média a 60% da remuneração do operador do terminal. OPERADORES (Tarifa Internet Total em R\$/m³) - AGEO (142,04) (- ULTRACARGO (176,21) - GRANEL (88,15) - STOLTHAVEN (127,82) - ADONAI (142,70) - VOPAK (99,54) - MÉDIA (117,44) (Transf. 19% / Armaz. - 62% / Carga ou desc. - 19%) Essa condição comercial diferenciada culmina num nível tarifário que condiz com esse status específico do terminal de Alemoa (áreas STS08A e STS08), com a concentração do volume em cliente único e escala elevada levando a tarifas muito inferiores às consideradas no edital da audiência. Pressupor tarifas com apenas 20% de desconto sobre a tabela para uma operação desta natureza torna-a inviável e ignora quaisquer possibilidades de alternativas logísticas mais baratas para o escoamento do volume em referência.

Minuta de Contrato

10.5 As Tarifas de Serviço previstas nos itens 10.1.1, 10.1.2, 10.1.3 vigorarão até o sétimo ano do Arrendamento. Após esse período a Arrendatária poderá estabelecer Preço para os serviços.

O Ato Justificatório do STS08 (Nota Técnica nº 35/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA - itens 100 e 101) e o Ato Justificatório do STS08A (- Nota Técnica nº 38/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA - itens 114 e 115) apontam a necessidade de estabelecimento de price cap nos sete primeiros anos de contrato em razão (i) da necessidade de resguardar o abastecimento do mercado de derivados de petróleo, dado que o terminal é o responsável pelo escoamento da produção de derivados de petróleo das refinarias e terminais terrestres localizados no Estado de São Paulo; (ii) da sensibilidade do mercado destes produtos, que sofrem muito com a variação de preços, e qualquer aumento abusivo que seja praticado pelos arrendatários poderia afetar o consumidor em geral; e (iii) de o espaço temporal de sete anos garantir o tempo necessário para que as refinarias encontrem outras alternativas de escoamento, caso necessário. A preocupação em garantir o atendimento da demanda da Petrobrás neste período inicial é compreensível, dada a inexistência de outras estruturas capazes de atender imediatamente a demanda. Contudo, a fixação de preço teto, sem a indicação de preço mínimo passível de cobrança, não assegura que o arrendatário receberá a remuneração mínima indispensável para viabilidade do empreendimento. Da mesma maneira, não existe qualquer garantia de demanda mínima para suportar as operações nos preços máximos fixados no contrato. Desta forma, sugere-se a inclusão de expressa disposição no contrato de arrendamento que estabeleça que as cláusulas que fixam o price cap nos sete primeiros anos do arrendamento somente serão aplicáveis na hipótese de a Petrobrás e/ou empresas integrantes do Grupo contratarem demanda mínima para os terminais, sob pena da inviabilidade financeira de qualquer proposta a ser apresentada ao Poder Concedente. Com efeito, inexistindo

A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme pratica comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamenta para a correta precificação do ativo publico a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises pretéritas de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como “tarifa” o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019).

		<p>interesse da Petrobrás e/ou empresa do Grupo tomarem serviços nas áreas STS08 e STS08A não se justifica a limitação imposta na fixação dos preços (price cap). A alteração ora proposta visa a manter o edital em linha com as premissas de modelagem dos recentes arrendamentos das áreas STS13 e STS13A, nos quais as estruturas não estavam diretamente conectadas ao sistema dutoviário da Petrobrás e, justamente por esta razão, não foi estabelecido price cap, o que confirma que esta restrição somente se justifica quando houver vinculação direta à contratação de serviços pela Petrobrás ou outra empresa do grupo. Neste sentido, apenas para confirmar o entendimento ora apresentado, transcreve-se a específica cláusula contratual da área STS13 : 10.1 Como contrapartida às Atividades, a Arrendatária poderá estabelecer livremente o Preço a ser cobrado do Usuário, observada a prerrogativa da ANTAQ de coibir eventual abuso de poder econômico contra os usuários, mediante prévio procedimento administrativo, no qual poderá solicitar e utilizar informações fornecidas pelos interessados .</p>	
Minuta de Contrato	<p>12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental.</p>	<p>Os Atos Justificatórios de ambos os leilões indicam que nos dois primeiros anos do contrato o futuro arrendatário do STS08 irá receber a área inicial de 66.873m² e o STS08A receberá a área de 352.455 m². A partir do ano 03 o STS08 receberá a área de 70.446 m², dos quais 46.767 m² disponibilizada provisoriamente ao STS08A. Considerando que a indicação de eventuais passivos ambientais deverá ocorrer no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias contados da data da assunção; Considerando ainda que o futuro arrendatário da área do STS08 somente assumirá o restante da área no terceiro ano contratual, sugere-se a inclusão de cláusula prevendo expressamente que o prazo para indicação de passivos ambientais da área complementar de 70.446 m² pelo arrendatário do STS08 somente terá início quando da assinatura do termo de assunção provisória da respectiva área adicional, ante a impossibilidade de se realizar os estudos necessários na área operada por outro arrendatário.</p>	<p>Acatar parcialmente. Dado que o contrato prevê assunção de áreas em dois momentos distintos, é de se afirmar que haverá, também, dois termos de assunção provisória, cujos prazos contratuais correrão normalmente a partir daí. É dizer que o prazo de 360 dias para do item 12.2 correrá duas vezes, a cada assunção.</p>

Minuta de Contrato	13 Alocação de Riscos	<p>Na alocação dos riscos entre Poder Concedente e Arrendatária, não há previsão expressa quanto à assunção pelo Poder Concedente dos riscos e das consequências negativas à execução do projeto relacionadas à pandemia de COVID-19. É importante que a Minuta do Contrato preveja garantias de que eventuais reflexos do cenário atual de pandemia (caso ainda estejam ocorrendo no momento do leilão) não impactarão a Arrendatária, seja pelo eventual reconhecimento imediato de situação de força maior, seja em outras situações, por exemplo, demora na obtenção de licenças ou autorização para execução de obras. Assim, entende-se que os impactos na execução do contrato decorrentes diretamente da pandemia de COVID-19 devem ser integralmente assumidos pelo Poder Concedente. Neste sentido, sugere-se inclusão na Minuta do Contrato de cláusulas resguardando que a Arrendatária não será responsabilizada por eventuais consequências geradas pelo cenário de pandemia, tais como: (i) não aplicação de sanções; (ii) diferimento de prazos de pagamentos ao Poder Público; (iii) que a Arrendatária não assumirá os riscos referentes à atrasos na obtenção de licenças/autorizações quando ficar comprovado que não deu causa à situação (ou seja, atrasos da Administração); e (iv) proteções à Arrendatária caso os usuários descumpram suas obrigações contratuais com base em argumentos de força maior.</p>	<p>Contribuição não acatada. O item 13.2.6 aduz que não faz parte dos riscos suportados pela arrendatária: caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência, em condições normais do mercado de seguros.</p>
Minuta de Contrato	13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato;	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9847/2020/ME, de 17 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 07/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08, no Porto de Santos/SP. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia072020@antaq.gov.br. A alocação de riscos e o correspondente procedimento de reequilíbrio contratual (no caso da efetivação de algum risco) são itens relevantes nos contratos administrativos devido ao fato de, em regra, serem caracterizados como contratos incompletos na medida em que não é possível prever, a priori, todos os eventos que podem afetar a adequada execução do contrato. Nessa seara, as boas práticas recomendam que cada risco elencado no contrato seja alocado à parte que tenha melhores condições de lidar com ele, pois, de outra forma, se o vencedor do leilão fosse responsável por todo e qualquer risco, a licitação poderia, no limite, ser inviabilizada. Nesse sentido, diferentemente da minuta de contrato disponibilizada na Audiência Pública Antaq nº 09/2019, a minuta ora analisada aloca completamente ao arrendatário o</p>	<p>Não acatada. A definição que o risco deve ser alocada a parte que melhor tem condições de lidar</p>

risco de manifestações sociais afetarem a prestação dos serviços - repetindo o disposto na Audiência Pública Antaq nº 03/2020. Percebe-se que, na alocação desse risco - sobre o qual o arrendatário tem, notadamente, menos controle e influência que o poder público -, a minuta de contrato mais antiga fazia uma divisão quanto à parte que deveria lidar com ele, de forma que, se tais manifestações superassem um lapso temporal fixado no contrato, o risco deixaria de ser do arrendatário e passaria ao Poder Concedente. Tal estratégia é a mais condizente com a teoria de alocação de riscos. Por outro lado, a minuta de contrato analisada no presente parecer aloca esse risco completamente ao arrendatário. Tal alocação, na visão desta Secretaria, é um retrocesso, pois, como dito antes, o arrendatário tem menos capacidade de lidar com esse risco do que o Poder Concedente. Tanto é assim que, em contratos de concessão de infraestrutura, a exemplo de aeroportos e rodovias, esse risco é dividido entre concessionário e Poder Concedente, de forma que o primeiro o suporta apenas por um lapso temporal definido contratualmente. Esse ponto foi reportado pela Seae no parecer cujo tema foi a Audiência Pública Antaq nº 03/2020. Ao não acatar a sugestão de que o risco por manifestações sociais seja suportado pela arrendatária apenas por lapso temporal definido, a Antaq diz o seguinte no relatório com as respostas às contribuições que tal audiência pública recebeu: Não acatada. A definição que o risco deve ser alocada a parte que melhor tem condições de lidar é uma abordagem simplista. Segundo Irwin et.al. (1997) existem dois fatores que devem ser levados em consideração na alocação dos riscos: primeiro, o grau em que o agente pode influenciar ou controlar o resultado sujeito a riscos; segundo, a capacidade do agente em suportar o risco com menor custo. E é cristalino que o arrendatário tem condições de arcar com menores custos de seguro para cobrir possíveis lucros cessantes de uma manifestação social, do que a União. A resposta da agência menciona a capacidade de o agente influenciar/controlar o risco, bem como suportá-lo com menor custo, apontando para contratação de seguro que cubra tal evento. Ocorre que a agência não afirma, explicitamente, que há tais seguros no mercado brasileiro, muito menos aponta o custo de contratação de tal seguro. Assim, a Seae recomenda à Antaq que aloque o risco de que manifestações sociais possam afetar os serviços do terminal da mesma forma que a minuta contratual disponibilizada na Audiência Pública Antaq nº 09/2019: durante um lapso temporal definido, o risco é do arrendatário; superado esse lapso, o risco passa ao Poder Concedente, seguindo a praxe dos contratos de concessão de infraestrutura. Alternativamente, a agência pode determinar que o risco por manifestações sociais seja suportado integralmente pelo arrendatário, desde que haja

		seguro com tal cobertura disponível para contratação no mercado.	
Minuta de Contrato	13.1.13 Caso fortuito e força maior que estejam disponíveis para cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros;	As únicas coberturas disponíveis no mercado são aquelas já previstas pelo código civil. Ou seja, as apólices do tipo all risks que não possuam exclusão específica desse tipo de cobertura contemplarão apenas a cobertura do que já está definido pela legislação como Caso Fortuito e força maior. Favor confirmar entendimento.	As condições de caso fortuito e força maior que sejam cobertas por seguro, isto é, situações que sejam seguráveis.
Minuta de Contrato	13.1.13 Caso fortuito e força maior que estejam disponíveis para cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros;	As únicas coberturas disponíveis no mercado são aquelas já previstas pelo código civil. Ou seja, as apólices do tipo all risks que não possuam exclusão específica desse tipo de cobertura contemplarão apenas a cobertura do que já está definido pela legislação como Caso Fortuito e força maior. Favor confirmar entendimento.	As condições de caso fortuito e força maior que sejam cobertas por seguro, isto é, situações que sejam seguráveis.
Minuta de Contrato	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	A despeito da clara intenção do Poder Concedente e ANTAQ que os Arrendamentos STS08 e STS08A tenham a mesma Data de Assunção, os contratos possuirão vida independente e provavelmente não se verificará tal coincidência, especialmente porque se prevê PTO apenas para o STS08A. Há, ainda, o risco de licitação bem sucedida para cada um dos Arrendamentos em datas distintas. Sendo assim, quando a Arrendatária do STS08A transferir a área de cerca de 70.000m2 para o STS08, ao final do 2º ano de contrato, o mais provável é que não será o final do 2º ano de contrato do STS08 (poderá, ser por exemplo, o final do 3º ano de contrato do STS08). Como a Arrendatária do STS08 não tem gerência sobre a data que efetivamente ocorrerá essa transferência, mas tal delonga lhe causará prejuízos por não poder explorar a tancagem que deveria receber tempestivamente, entende-se que o risco associado deve ser claramente alocado ao Poder Concedente na cláusula 13.2 da minuta de contrato do STS08	Esclarecimento. O risco encontra-se elencado no item 13.2.1 ao afirmar que a "Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: Descumprimento de obrigações contratuais atribuídas ao Poder Concedente. De qualquer sorte, o arrendatário poderá invocar o item 14 do contrato, que trata da Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro.

Minuta de Contrato	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Sugere-se a inclusão de subcláusula na cláusula 13.2 por meio da qual o Poder Concedente assumira os riscos relacionados à atraso ou paralisação das atividades da arrendatária decorrentes da demora em obtenção de licenças emitidas por órgãos públicos quando estes ultrapassarem as previsões legais e regulamentares quanto aos prazos, exceto se tal demora for decorrente de fato imputável à arrendatária. Dessa forma, o Poder Concedente, na condição de órgão parte da Administração Pública, garante que a arrendatária não sofrerá impactos negativos causados por demoras excessivas causadas pela própria Administração Pública, independente da esfera de governo.	Contribuição não acatada. Segundo o item 13.1.3 do contrato, é risco atribuído à arrendatária a obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao Arrendamento.
Minuta de Contrato	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Sugere-se a inclusão de subcláusula na cláusula 13.2 por meio da qual o Poder Concedente assumira os riscos relacionados à disponibilização da área definitiva do arrendamento após os primeiros dois anos de vigência contratual (conforme determinado no item 2.1.2 da Minuta de Contrato), incluindo potenciais impactos sobre a Arrendatária, suas atividades e obrigações, decorrentes e atrasos ou alterações ocorridas nas condições das áreas a serem incorporadas em definitivo.	Esclarecimento. O risco encontra-se elencado no item 13.2.1 ao afirmar que a "Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: Descumprimento de obrigações contratuais atribuídas ao Poder Concedente. De qualquer sorte, o arrendatário poderá invocar o item 14 do contrato, que trata da Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro.
Minuta de Contrato	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	Os leilões destinados ao arrendamento das áreas do STS08 e STS08A possuem características muito peculiares, notadamente em razão do fato de atualmente a área ser indivisa, operada por um único arrendatário, bem como da particularidade de que parte das operações iniciais serão realizadas por um arrendatário (STS08A) e, na sequência, parte da área será transferida a outro arrendatário (STS08). Além disso, constata-se uma forte vinculação das condições operacionais do STS08 ao sucesso da licitação do STS08A. Nesse sentido, registra-se que o arrendatário da área STS08A será o responsável, por exemplo, (i) pelo pagamento da indenização de bens reversíveis que serão transferidos ao arrendatário da área STS08, (ii) pela realização de investimentos que impactam o atual sistema de embarque e desembarque da Alamoia (construção de berços públicos AL05 e AL06) com reflexos operacionais para a área STS08. Diante disso, é de suma importância a garantia contratual ao futuro arrendatário da área STS08 de efetiva disponibilização de tal infraestrutura, ainda que frustrado o leilão da área STS08A, tudo com vistas a assegurar as condições indispensáveis para o adimplemento das obrigações contratuais a cargo do futuro arrendatário da área STS08, bem como o equilíbrio econômico financeiro do respectivo contrato de arrendamento.	Esclarecimento. O risco encontra-se elencado no item 13.2.1 ao afirmar que a "Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: Descumprimento de obrigações contratuais atribuídas ao Poder Concedente. De qualquer sorte, o arrendatário poderá invocar o item 14 do contrato, que trata da Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro.

Minuta de Contrato	15.1 Sem prejuízo de outras disposições deste Contrato sobre o tema, integram o Arrendamento os bens a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da Arrendatária:	Sugere-se a inclusão de anexo à Minuta de Contrato contendo lista patrimonial detalhada dos bens reversíveis e não reversíveis que estarão na área do futuro arrendamento e serão assumidos pela nova arrendatária. A Minuta de Contrato indica que constituem bens reversíveis ao arrendamento àqueles necessários à operação e manutenção das atividades, conforme indicados nos Termos de Aceitação e Permissão de Uso de Ativos, além daqueles incorporados pela Arrendatária no decorrer do prazo de vigência do Contrato. No entanto, não foi disponibilizada a lista completa dos bens reversíveis que serão futuramente transferidos à futura Arrendatária. Destaca-se que a falta de informações adequadas sobre o estágio dos ativos existentes no terminal dificulta a elaboração de modelos financeiros e correta avaliação do projeto por potenciais interessados.	Parcialmente acatada. A lista de bens reversíveis será disponibilizada na licitação.
Minuta de Contrato	15.6 Ressalvados os casos de Revisão Extraordinária previstos na Subcláusula 14.1.3, todos os Bens do Arrendamento ou investimentos neles realizados, inclusive na manutenção da atualidade e modernidade dos Bens do Arrendamento e das Atividades a eles associadas, deverão ser integralmente amortizados pela Arrendatária no prazo de vigência do Contrato, de acordo com os termos da legislação vigente e deste Contrato, não cabendo qualquer pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no advento do termo contratual.	15.6. Este item desincentiva a realização de investimentos em manutenção e modernidade próximos ao final do contrato, dada a restrição de amortização dos investimentos no período do contrato. Sugerimos a inclusão de cláusula que permita que investimentos não amortizados no final do contrato possam ser indenizados.	Não acatar. O investimento em manutenção da atualidade e modernidade é garantia de sua condição normal de uso, de forma que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em perfeito estado, ressalvado o desgaste natural pela sua utilização, conforme item 15.3 da minuta do contrato. Doutro modo, é garantia a revisão extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro, nas condições do item 14 da minuta do contrato.

Minuta de Contrato	15.6 Ressalvados os casos de Revisão Extraordinária previstos na Subcláusula 14.1.3, todos os Bens do Arrendamento ou investimentos neles realizados, inclusive na manutenção da atualidade e modernidade dos Bens do Arrendamento e das Atividades a eles associadas, deverão ser integralmente amortizados pela Arrendatária no prazo de vigência do Contrato, de acordo com os termos da legislação vigente e deste Contrato, não cabendo qualquer pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no advento do termo contratual.	15.6. Este item desincentiva a realização de investimentos em manutenção e modernidade próximos ao final do contrato, dada a restrição de amortização dos investimentos no período do contrato. Sugerimos a inclusão de cláusula que permita que investimentos não amortizados no final do contrato possam ser indenizados.	Não acatar. O investimento em manutenção da atualidade e modernidade é garantia de sua condição normal de uso, de forma que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em perfeito estado, ressalvado o desgaste natural pela sua utilização, conforme item 15.3 da minuta do contrato. Outro modo, é garantia a revisão extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro, nas condições do item 14 da minuta do contrato.
Minuta de Contrato	17.4.1 Contratar seguro na modalidade Riscos de Engenharia - Obras Cíveis em Construção e Instalações e Montagem; a apólice deverá contemplar a cobertura básica, englobando todos os testes de aceitação, com valor de importância segurada igual ao valor dos gastos com a execução de obras, valor dos fornecimentos, da montagem eletromecânica, canteiros e outros custos que totalizem a parcela de investimentos, conforme projetos apresentados pela Arrendatária. Deverão constar na apólice as seguintes coberturas adicionais:	O cenário econômico mundial está cercado de incertezas devido à crise provocada pelo novo Coronavírus e não permite estimar de forma razoável/consistente as taxas de seguro aplicáveis aos cálculos de prêmio. Uma série de fatores decorrentes da instabilidade e imprevisibilidade gerada pela pandemia no mercado econômico e financeiro estão contribuindo para que haja uma volatilidade e, conseqüentemente, na alocação financeira dos mercados seguradores e resseguradores, tanto no Brasil quanto em nível internacional. Por isso, sugerimos a interrupção das presentes Consultas Públicas nº 06 e 07/2020 até o encerramento dos impactos ainda provocados pela pandemia de Covid-19.	Não acatada. Faz parte da alocação do risco do negócio.

Minuta de Contrato	<p>17.4.1 Contratar seguro na modalidade Riscos de Engenharia - Obras Civis em Construção e Instalações e Montagem; a apólice deverá contemplar a cobertura básica, englobando todos os testes de aceitação, com valor de importância segurada igual ao valor dos gastos com a execução de obras, valor dos fornecimentos, da montagem eletromecânica, canteiros e outros custos que totalizem a parcela de investimentos, conforme projetos apresentados pela Arrendatária. Deverão constar na apólice as seguintes coberturas adicionais:</p>	<p>O cenário econômico mundial está cercado de incertezas devido à crise provocada pelo novo Coronavírus e não permite estimar de forma razoável/consistente as taxas de seguro aplicáveis aos cálculos de prêmio. Uma série de fatores decorrentes da instabilidade e imprevisibilidade gerada pela pandemia no mercado econômico e financeiro estão contribuindo para que haja uma volatilidade e, conseqüentemente, na alocação financeira dos mercados seguradores e resseguradores, tanto no Brasil quanto em nível internacional. Por isso, sugerimos a interrupção das presentes Consultas Públicas nº 06 e 07/2020 até o encerramento dos impactos ainda provocados pela pandemia de Covid-19.</p>	<p>Não acatada. Faz parte da alocação do risco do negócio.</p>
Minuta de Contrato	<p>17.5.1 Contratar seguro incluindo lucros cessantes durante a operação, com cobertura para as despesas fixas necessárias à continuidade da prestação das Atividades, pelo período indenitário mínimo de 6 (seis) meses, incêndio, raio, explosão de qualquer natureza, dano elétrico, vendaval, fumaça, alagamento e desmoronamento para as edificações, estruturas, máquinas, equipamentos móveis e estacionários, relativo aos bens sob sua responsabilidade ou posse, em especial os bens reversíveis integrantes do Arrendamento;</p>	<p>Questionamos a necessidade da contratação dessa cobertura e se esta poderá ser facultativa.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que trata-se de uma obrigação contratual.</p>

Minuta de Contrato	17.5.2 Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral e Cruzada, dando cobertura aos riscos decorrentes das Atividades, cobrindo a Arrendatária e o Poder Concedente, bem como seus administradores, empregados, funcionários e contratados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), pessoais, morais, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, decorrentes das Atividades, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o Poder Concedente;	A contratação de seguro para cobertura de riscos de responsabilidade civil pelo arrendatário do Porto, caso este esteja cadastrado como Operador Portuário junto à ANTAQ, somente é possível apenas dentro de uma apólice de seguro tipo Operador Portuário. Favor confirmar entendimento.	Esclarecimento. O arrendatário deverá contratar o seguro independente de ser operador portuário ou não.
--------------------	--	--	---

Minuta de Contrato	17.5.2 Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral e Cruzada, dando cobertura aos riscos decorrentes das Atividades, cobrindo a Arrendatária e o Poder Concedente, bem como seus administradores, empregados, funcionários e contratados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), pessoais, morais, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, decorrentes das Atividades, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o Poder Concedente;	A contratação de seguro para cobertura de riscos de responsabilidade civil pelo arrendatário do Porto, caso este esteja cadastrado como Operador Portuário junto à ANTAQ, somente é possível apenas dentro de uma apólice de seguro tipo Operador Portuário. Favor confirmar entendimento.	Esclarecimento. O arrendatário deverá contratar o seguro indepedente de ser operador portuário ou não.
Minuta de Contrato	17.5.3 Contratar seguro para acidentes de trabalho relativo aos colaboradores e empregados da Arrendatária alocados à prestação dos serviços previstos no Contrato.	Já foi proferida decisão em recurso administrativo desobrigando a atual arrendatária de contratar seguro de acidentes pessoais com cobertura de usuários e terceiros em outros terminais semelhantes, conforme ofício Ofício nº 36/2019/GFP/SFCANTAQ. Segundo entendimento, essa decisão poderia gerar a obrigação de contratação do referido seguro para todos os Terminais Aquaviários titulares de Contratos de Arrendamento e Contratos de Adesão, regulados pela ANTAQ.	Não acatar. O item 17.5.3 visa a resguardar a incolumidade dos colaboradores e empregados, que não se confunde com a decisão da Gerência de Fiscalização da Antaq.
Minuta de Contrato	17.5.3 Contratar seguro para acidentes de trabalho relativo aos colaboradores e empregados da Arrendatária alocados à prestação dos serviços previstos no Contrato.	Já foi proferida decisão em recurso administrativo desobrigando a atual arrendatária de contratar seguro de acidentes pessoais com cobertura de usuários e terceiros em outros terminais semelhantes, conforme ofício Ofício nº 36/2019/GFP/SFCANTAQ. Segundo entendimento, essa decisão poderia gerar a obrigação de contratação do referido seguro para todos os Terminais Aquaviários titulares de Contratos de Arrendamento e Contratos de Adesão, regulados pela ANTAQ.	Não acatar. O item 17.5.3 visa a resguardar a incolumidade dos colaboradores e empregados, que não se confunde com a decisão da Gerência de Fiscalização da Antaq.

Minuta de Contrato	17.5.3 Contratar seguro para acidentes de trabalho relativo aos colaboradores e empregados da Arrendatária alocados à prestação dos serviços previstos no Contrato.	Solicitamos confirmar o entendimento que o Seguro de Acidente de Trabalho (SAT) é a contribuição que as empresas pagam para custear benefícios do INSS oriundos de acidente de trabalho ou doença ocupacional.	Os valores atribuídos ao custo-de-obra do terminal consideraram todos os encargos incidentes sobre a folha de pagamentos.
Minuta de Contrato	20 Sociedade de Propósito Específico - SPE	A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9847/2020/ME, de 17 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 07/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08, no Porto de Santos/SP. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia072020@antaq.gov.br. As minutas de edital e contrato disponibilizadas na presente audiência pública definem a constituição de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) por parte do licitante vencedor como uma faculdade. Alternativamente à constituição de uma SPE para operar o arrendamento, o arrendatário poderá criar unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, conforme a cláusula 20.1.1 da minuta de contrato. Quanto à constituição de uma SPE para operar o objeto a ser leilado, veja-se o seguinte trecho, presente no Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF: Esta Secretaria entende que a constituição de SPE é relevante, pois segrega a operadora do serviço concedido - segregação financeira, contábil, de patrimônio etc. - do seu grupo controlador. Ademais, pode ter importante aspecto regulatório, ao tornar claro o objeto de competência da agência reguladora: a SPE que explora determinado serviço concedido. Ademais, esta Secretaria não tem conhecimento de que a obrigatoriedade de constituição de SPE seja motivo que afaste eventuais licitantes do certame. Não há, nos documentos disponibilizados na presente audiência pública, razões para a não constituição da SPE, prática comum observada nas concessões de exploração de infraestrutura. Por outro lado, no relatório com as respostas às contribuições recebidas em sede de audiência pública prévia ao leilão para arrendamento de terminal portuário - relativo à Audiência Pública Antaq nº 03/2020 -, a Antaq menciona o seguinte para ao não acatar a sugestão de estabelecer a obrigatoriedade de constituição de SPE: Não acatada. A Agência reguladora entende que a constituição de SPE oneraria a futura arrendatária, com o custo de transação	Não acatada. A Agência reguladora entende que a constituição de SPE oneraria a futura arrendatária, com o custo de transação para criação de uma empresa. Além disso, há a demora de algumas Juntas Comerciais que levam meses para cadastrar a empresa, chegando a atrasar a assinatura de contratos de arrendamento. A simples segregação contábil pelo detalhamento previsto na Resolução Normativa nº 28-ANTAQ já satisfazem os anseios regulatórios da Agência. Além disso, não é necessário informar qual o valor do custo para constituição da SPE. Os servidores desta Casa gozam de fé pública e afirmamos que a custo adicional para a celebração da SPE.

para criação de uma empresa. Além disso, há a demora de algumas Juntas Comerciais que levam meses para cadastrar a empresa, chegando a atrasar a assinatura de contratos de arrendamento. A simples segregação contábil pelo detalhamento previsto na Resolução Normativa nº 28-ANTAQ já satisfazem os anseios regulatórios da Agência. A resposta da agência carece de mais informações: menciona que constituir uma SPE onera a arrendatária, mas não diz quanto custaria; cita demora das juntas comerciais, mas, para a assinatura do contrato, poderá haver prazo superior a 150 dias a partir da homologação do certame, conforme o ato justificatório da presente audiência pública. Além de ressaltar que é prática usual a obrigatoriedade de que a o concessionário constitua SPE para operar a infraestrutura concedida, impende destacar a importância da segregação das operações por meio da SPE. Veja-se o caso do transporte ferroviário quando da concessão ocorrida nos anos de 1990, no qual as ferrovias Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória Minas foram incorporadas pela Vale S.A. À época, não foram criadas SPEs para operar essas concessões, e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com intuito de separar as informações contábeis departamentais das concessões para atender os comandos legais e infralegais do setor, assinou termo de compromisso com a concessionária para a devida adequação. Vale acrescentar que a não constituição de SPE pode dificultar o exercício do step-in rights, previsto na minuta de contrato e na Lei nº 8.987/1995, quando financiadores e garantidores com quem o concessionário não mantenha vínculo societário direto poderão assumir o controle ou a administração temporária da concessionária para promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços. Dado que esse mecanismo visa a dar mais segurança aos financiadores, qualquer dificuldade à sua implementação pode acarretar encarecimento do crédito ao arrendatário. Ainda quanto ao acesso a crédito por parte do arrendatário, vale mencionar que a Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011, dispõe que pessoas físicas terão alíquota de 0% a título de Imposto de Renda sobre rendimentos de debêntures emitidas para implementação de projetos de infraestrutura apenas se no caso de SPEs constituídas sob a forma de sociedade por ações. Assim, caso a arrendatária não seja uma SPE, as debêntures que porventura emita não terão esse benefício, o que pode encarecer a captação de recursos. De exposto, dada a carência de informações que motivem adequadamente a não exigência de SPE vis-à-vis os benefícios apontados, recomenda-se que se exija SPE para operar STS08.

Minuta de Contrato	25.3 Extinção antecipada do contrato por interesse público	Sugerimos a inclusão de pagamento de lucros cessantes quando do vencimento antecipado do contrato sem culpa da contratada (extinção antecipada em razão do interesse público).	Agradecemos pela contribuição. Será avaliada a possibilidade de inserção do texto sugerido ao item em questão da minuta de Contrato.
Minuta de Contrato	25.5.1 A Arrendatária deverá notificar o Poder Concedente de sua intenção de rescindir o Contrato, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim, nos termos previstos na legislação.	O item 25.5.1 do contrato estabelece que o encerramento por culpa do Poder Concedente, somente poderá ser feito por ação judicial específica e que as atividades só poderão ser interrompidas após o trânsito em julgado da sentença judicial favorável. Tal previsão gera um desequilíbrio entre o direito das duas partes, principalmente a considerar a morosidade das ações judiciais e, além disso, não encontra amparo legal, tendo em vista que a Lei nº 8.666/1993 autoriza a rescisão amigável, por exemplo. Desta feita, sugerimos o seguinte ajuste: 25.5.1. A Arrendatária deverá notificar o Poder Concedente de sua intenção de rescindir o Contrato, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente nos termos previstos na legislação.	Não acatar. A prestação do serviço deverá se dar de forma contínua; é que se extrai dos itens a) 7.1.1, xiii; b) 17.5.1; c) 23.1.1; e d) 23.1.2. Contudo, de qualquer forma, sempre será assegurada a Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro nos casos admitidos no item 14 da minuta do contrato de arrendamento.
Minuta de Contrato	26.1 A Arrendatária cede, gratuitamente, ao Poder Concedente todos os projetos, Planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais, de qualquer natureza, que se revelem necessários ao desempenho das funções que incumbem ao Poder Concedente ou ao exercício dos direitos que lhe assistem, nos termos do Contrato, e que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento das Atividades integradas no Arrendamento, seja diretamente pela Arrendatária, seja por terceiros por ela contratados.	26.1. A obrigação de ceder, gratuitamente, todos os direitos de propriedade intelectual presentes no terminal parece por demais excessiva. Como o Porto não utilizará esta propriedade para operar o terminal, entendemos que esta cláusula deve ser retirada.	Recomendação não acatada. A Lei 8.987 de 1995, em cumprimento ao art. 175 da Constituição tratar do regime jurídico de prestação dos serviços públicos por meio de concessões e permissões, incluindo as relações de prestação e seus atores, trazendo tal qual o citado Código o fizera em seus arts. 6º, X, e 22, caput, e sem prejuízo do quanto nele disposto, o direito do usuário de prestação do serviço adequado (art. 7º, I) – já determinado na Constituição da República como obrigação do Estado ou de quem lhe faça as vezes (art. 175, parágrafo único, IV) – e definindo-o como “o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas”. Dessa forma, o requerido nesse dispositivo visa à preservação no princípio da continuidade dos serviços públicos, contemplando os meios e ferramentas necessárias para o pleno funcionamento da instalação portuária após o fim da concessão.

Minuta de Contrato	26.1 A Arrendatária cede, gratuitamente, ao Poder Concedente todos os projetos, Planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais, de qualquer natureza, que se revelem necessários ao desempenho das funções que incumbem ao Poder Concedente ou ao exercício dos direitos que lhe assistem, nos termos do Contrato, e que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento das Atividades integradas no Arrendamento, seja diretamente pela Arrendatária, seja por terceiros por ela contratados.	26.1. A obrigação de ceder, gratuitamente, todos os direitos de propriedade intelectual presentes no terminal parece por demais excessiva. Como o Porto não utilizará esta propriedade para operar o terminal, entendemos que esta cláusula deve ser retirada.	Recomendação não acatada. A Lei 8.987 de 1995, em cumprimento ao art. 175 da Constituição tratar do regime jurídico de prestação dos serviços públicos por meio de concessões e permissões, incluindo as relações de prestação e seus atores, trazendo tal qual o citado Código o fizera em seus arts. 6º, X, e 22, caput, e sem prejuízo do quanto nele disposto, o direito do usuário de prestação do serviço adequado (art. 7º, I) – já determinado na Constituição da República como obrigação do Estado ou de quem lhe faça as vezes (art. 175, parágrafo único, IV) – e definindo-o como “o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas”. Dessa forma, o requerido nesse dispositivo visa à preservação no princípio da continuidade dos serviços públicos, contemplando os meios e ferramentas necessárias para o pleno funcionamento da instalação portuária após o fim da concessão.
--------------------	--	--	--

Minuta de Contrato	27 Disposições Finais	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9847/2020/ME, de 17 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 07/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08, no Porto de Santos/SP. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia072020@antaq.gov.br. A minuta de contrato de STS08A prevê, na cláusula 27.3 e suas subcláusulas, a solução de controvérsias por meio da arbitragem, processo que pode ser definido como meio extrajudicial para solução de disputas baseado na autonomia de vontades das partes, que optam por submeter determinado litígio a esse procedimento. Por outro lado, a minuta de contrato de STS08 - área que constitui o tema da audiência pública ora analisada - não traz a possibilidade de utilização de arbitragem pra solução de controvérsias. Nesse sentido, e tendo em conta que os documentos disponibilizados nas audiências públicas de STS08A e STS08 não explicam por que o procedimento arbitral foi permitido em uma área, mas não na outra, esta Seae pede que a Antaq esclareça as razões para tal e, se ficar demonstrado os benefícios da arbitragem, que passe a adotá-la também no contrato de exploração da área STS08.</p>	Acatada. A solução de controvérsias pela arbitragem será incluída nas duas minutas.
Minuta de Contrato	27.3 Foro	<p>Sugere-se a inclusão, na Minuta de Contrato para STS08, de cláusula de Solução de controvérsias nos moldes da definida na subcláusula 27.3 da Minuta de Contrato para STS08A. Dessa forma, ficaria permitida a possibilidade de negociação, mediação ou solução de controvérsias via procedimento arbitral, na linha do disposto no Decreto nº 10.025/2019.</p>	Acatada. A solução de controvérsias pela arbitragem será incluída nas duas minutas.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	<p>2. Conforme mencionado no Estudo, o terminal faz parte de um sistema interligado de quatro refinarias, terminais terrestres e mais de 2.000 quilômetros de dutos, onde a produção, o refino e o abastecimento são sincronizados. Com essas condições, entende-se que tanto o terminal STS-08 quanto o 08A serão restritos às movimentações oriundas deste único carregador. O entendimento está correto?</p>	Agradecemos a contribuição e informamos que não há óbice a movimentação de cargas oriundas de outros fornecedores desde que sejam respeitados as definições contratuais.

Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	3.4. É mencionado no Estudo que as áreas do terminal STS08A conectam-se atualmente ao sistema de dutos que interliga a Alamoia à rede da Transpetro/Petrobras, e estará sujeito a regramento específico para seu uso como já exposto neste documento. Foi analisado o risco para o novo arrendatário caso haja a desconexão destes dutos com o terminal? Como ficaria a garantia de movimentação mínima para o arrendatário? Há obrigação de atendimento ao escoamento das refinarias de São Paulo?	Agradecemos a contribuição e informamos que o risco da demanda faz parte da matriz de risco do arrendatário. A MME deve ser cumprida conforme prevista no contrato do arrendamento.. Não está prevista obrigação contratual de atendimento às refinarias.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	4. Dos 6 tanques atualmente presentes na área, 4 são reversíveis. Entretanto, não foi identificado no Edital e na minuta de Contrato menção sobre indenização dos outros 2 tanques pelo futuro arrendatário. Como se viabilizará o recebimento destes tanques?	Os tanques não reversíveis a Autoridade Portuária deverão ser indenizados pelo futuro arrendatário STS08A, passando a integrar o rol de ativos reversíveis que serão disponibilizados ao futuro STS08.arrendamento STS08. O STS08 realizará o ressarcimento dos ativos não reversíveis ao antigo arrendatário de forma a que passem a integrar o rol de ativos reversíveis do futuro arrendamento STS08.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	2. Conforme mencionado no Estudo, o terminal faz parte de um sistema interligado de quatro refinarias, terminais terrestres e mais de 2.000 quilômetros de dutos, onde a produção, o refino e o abastecimento são sincronizados. Com essas condições, entende-se que tanto o terminal STS-08 quanto o 08A serão restritos às movimentações oriundas deste único carregador. O entendimento está correto?	Agradecemos a contribuição e informamos que não há óbice a movimentação de cargas oriundos de outros fornecedores desde que sejam respeitados as definições contratuais.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	3.4. É mencionado no Estudo que as áreas do terminal STS08A conectam-se atualmente ao sistema de dutos que interliga a Alamoia à rede da Transpetro/Petrobras, e estará sujeito a regramento específico para seu uso como já exposto neste documento. Foi analisado o risco para o novo arrendatário caso haja a desconexão destes dutos com o terminal? Como ficaria a garantia de movimentação mínima para o arrendatário? Há obrigação de atendimento ao escoamento das refinarias de São Paulo?	Agradecemos a contribuição e informamos que o risco da demanda faz parte da matriz de risco do arrendatário. A MME deve ser cumprida conforme prevista no contrato do arrendamento.. Não está prevista obrigação contratual de atendimento às refinarias.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	4. Dos 6 tanques atualmente presentes na área, 4 são reversíveis. Entretanto, não foi identificado no Edital e na minuta de Contrato menção sobre indenização dos outros 2 tanques pelo futuro arrendatário. Como se viabilizará o recebimento destes tanques?	Os tanques não reversíveis a Autoridade Portuária deverão ser indenizados pelo futuro arrendatário STS08A, passando a integrar o rol de ativos reversíveis que serão disponibilizados ao futuro STS08.arrendamento STS08. O STS08 realizará o ressarcimento dos ativos não reversíveis ao antigo arrendatário de forma a que passem a integrar o rol de ativos reversíveis do futuro arrendamento STS08.

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>1. O foco do Estudo é o mercado relevante para as operações graneis líquidos derivados de petróleo e químicos. No entanto, não foram considerados para fins de determinação da capacidade estática os volumes movimentados nos terminais das empresas Vopak, Ultracargo, Stolthaven, Ageo e Aba, bem como a capacidade estática prevista no projeto da empresa TRIUNFO Participações, que protocolou projeto de terminal na ANTAQ em abril/2020. Entendemos que estes volumes impactam no mercado atendido pelo terminal e que devem ser considerados.</p>	<p>As empresas Vopak, Ultracargo e Stolthaven possuem características diferenciadas no que tange a vocação operacional em relação ao terminal existente. Estes terminais operam majoritariamente produtos químicos, etanol, soda cáustica e óleo vegetais, e apresentam giro médio de estoque inferior a 8 vezes ao ano. Já o terminal do arrendamento STS08 (transpetro) na região da Alemoa é vocacionado para o escoamento logístico das refinarias do Estado de São Paulo operando derivados de petróleo claros e escuros com giro médio observado de 28 vezes ao ano. Nesse sentido, não foram consideradas as tancagens estáticas destes terminais, tendo em vista as características diferenciadas de suas operações e nichos específicos de mercado. Com relação à demanda, o ponto de partida das movimentações portuárias para os terminais STS08 e STS08A foi ajustado com base na movimentação ocorrida em 2019. Com relação às projeções de demanda os instrumentos oficiais de planejamento indicam crescimento da demanda de claros (diesel e gasolina) e escuros (óleo combustível). Sendo que o óleo combustível corresponde a 56,8% da demanda prevista para 2021 e 66,4% para 2045. Nesse sentido, o estudo de mercado estimou o crescimento da demanda de óleo combustível em 2,6% a.a correspondendo a um crescimento acumulado em 25 anos em torno de 90%.</p>
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Faltou a descrição das linhas na primeira coluna no lado esquerdo da tabela 2.	A tabela 2 detalha o giro médio de Estoque histórico dos terminais que compõem a Ilha Barnabé.

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3. Como o volume movimentado no terminal considera apenas um carregador, a PETROBRAS, com o escoamento do excedente de diesel e gasolina das refinarias de São Paulo, entendemos que é equivocado considerar crescimento de movimentação no terminal quando há o aumento da demanda de combustíveis no Sudeste e Centro-Oeste, pois isto diminuiria o excedente das refinarias a ser escoado pelo terminal em Santos.	As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1% a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3.2. É mencionado que o terminal atua como regulador de estoques da produção de derivados da Petrobras. Neste sentido, e considerando a mudança no cenário de refino no Brasil, como seriam mitigados os riscos de alteração de movimentação para os novos arrendatários?	Conforme matriz de risco estabelecida no instrumento contratual, o risco de demanda deve ser suportado pelo futuro arrendatário. O instrumento contratual restringe-se a eventuais reduções no pagamento do arrendamento variável (R\$/ton), até o limite da Movimentação Mínima Exigida – MME, conforme detalha na Seção D – Operacional do estudo de viabilidade.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3.3. É mencionado que o terminal STS08 é o operador responsável pelo escoamento da produção de derivados de petróleo das refinarias e terminais terrestres localizados no Estado de São Paulo;. Sendo assim, e considerando a mudança no cenário de refino no Brasil, como seriam mitigados os riscos de alteração de movimentação para o Arrendatário?	Conforme matriz de risco estabelecida no instrumento contratual, o risco de demanda deve ser suportado pelo futuro arrendatário. O instrumento contratual restringe-se a eventuais reduções no pagamento do arrendamento variável (R\$/ton), até o limite da Movimentação Mínima Exigida – MME, conforme detalha na Seção D – Operacional do estudo de viabilidade.

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3.4. Não está claro como foi avaliada a necessidade de investimentos adicionais de 62.719 m ³ e 41.767 m ³ , e recebimento de 39.525 m ³ de tancagem, dados os crescimentos previstos nos outros terminais do entorno, bem como no novo projeto da TRIUNFO, protocolado na ANTAQ em abril/2020.	Os terminais retroportuários da Alemoa possuem características diferenciadas no que tange a vocação operacional em relação a empresa Transpetro. Estes terminais operam majoritariamente produtos químicos, etanol, soda cáustica e óleo vegetais, e apresentam giro médio de estoque inferior a 8 vezes ao ano. Já o terminal do arrendamento STS08 (transpetro) na região da Alemoa é vocacionado para o escoamento logístico das refinarias do Estado de São Paulo operando derivados de petróleo claros e escuros com giro médio observado de 28 vezes ao ano. Nesse sentido, não foram consideradas as tancagens estáticas destes terminais, tendo em vista as características diferenciadas de suas operações e nichos específicos de mercado. As capacidades estáticas adicionais para os terminais STS08 e STS08A foram dimensionadas com base na demanda projetada para 2045 em que considera as capacidades estáticas existentes e o giro de estoque. Vide seção 3.4 – Dimensionamento – Estudo de mercado.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3.4. O pico de movimentação esperado de 9.470.101 t + 10% está superestimado, dada a premissa equivocada de movimentação de claros pelo terminal.	A contribuição deixou de motivar seu apontamento, o que dificulta a realização de eventuais análises complementares sobre o tema. Por oportuno, informa-se que As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1%a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	4. A Portaria ANP 251/2000 que versa sobre o livre acesso a terminais e os direitos de preferência do proprietário inviabiliza a garantia de escoamento e movimentação de produtos das refinarias da Petrobras no caso de vitória de outra empresa no leilão. Como não terá preferência, ficará limitada pela regulação da PANP 251 à contratação de apenas 50% da capacidade do terminal por um mesmo carregador, condição que não satisfaz a premissa de continuidade operacional e garantia do abastecimento.	Tendo como referência as manifestações da ANP sobre o tema, registradas na tabela 42 da NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 07/2020, não foi identificado impacto no modelo econômico. De acordo com a ANP, “Em relação à limitação ao acesso de um único cliente a 50% da capacidade do terminal, deve-se ressaltar que essa restrição só se aplica na celebração de contratos firmes. Dessa forma, se não houver qualquer outro interessado em celebrar contratos firmes para a movimentação, em determinado terminal, nada impede a celebração de contratos spot para a movimentação do restante da capacidade do terminal.”
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	4. A premissa de desconto de 20% nas tarifas de internet são normalmente utilizadas em contratos tipo "spot". Para volumes da ordem de grandeza dos movimentados pelas refinarias da PETROBRAS, dadas as condições de contrato de longo prazo, volume firme, dentre outros, o desconto a ser dado é significativamente maior. Em resumo, grandes volumes garantem grandes descontos. No caso em tela, há um superdimensionamento do volume que não é acompanhado de uma redução de tarifa, resultando em receitas superestimadas e, conseqüentemente, altos valores de arrendamento previstos.	A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme prática comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamenta para a correta precificação do ativo publico a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises pretéritas de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como “tarifa” o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019)

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>Sobre as tarifas em Santos: O volume movimentado no terminal da Alemoa pela Transpetro é muito superior a qualquer outro operador de graneis líquidos atualmente presente em Santos. A título de comparação, o ano de maior movimentação de derivados no porto foi 2017, sendo que nesse ano o terminal da Transpetro movimentou de 7x a 8x mais que o segundo colocado (AGEO) e cerca de 19 a 20x maior que a média dos outros operadores, conforme tabela abaixo confeccionada a partir de dados da ANP: OPERADORES (Movimentação em m³ - 2017) - AGEO (1.157.611) - ULTRACARGO (651.251) - AGEO NORTE (676.974) - GRANEL (540.112) - STOLTHAVEN (364.921) - ADONAI (254.434) - VOPAK (140.133) - TRANSPETRO (8.700.000) Claramente o fator escala aqui é um diferencial relevante do terminal da Transpetro em relação aos outros terminais do porto de Santos, assim como a natureza de longo prazo do contrato comercial com seu cliente, que pressupõe preferência quando não exclusividade da capacidade de armazenagem disponível, vez que a condição de regulador operacional das refinarias demanda previsibilidade e continuidade. Tal condição é decorrente de sua natureza de operação como base logística reguladora, ou seja, em um ponto ainda a montante da cadeia de distribuição, com perfil mais atrelado à produção do que à comercialização, já que estes volumes ainda serão posteriormente vendidos a jusante aos players varejistas (distribuidoras) em outros terminais do país. Por fim, isso se traduz numa eficiência dinâmica da tancagem sem precedentes, permanecendo por muito pouco tempo os produtos nos tanques e com giros extremamente superiores quando comparados às outras operadoras no porto de Santos, nas quais a parcela da tarifa de armazenagem corresponde em média a 60% da remuneração do operador do terminal. OPERADORES (Tarifa Internet Total em R\$/m³) - AGEO (142,04) (- ULTRACARGO (176,21) - GRANEL (88,15) - STOLTHAVEN (127,82) - ADONAI (142,70) - VOPAK (99,54) - MÉDIA (117,44) (Transf. 19% / Armaz. - 62% / Carga ou desc. - 19%) Essa condição comercial diferenciada culmina num nível tarifário que condiz com esse status específico do terminal de Alemoa (áreas STS08A e STS08), com a concentração do volume em cliente único e escala elevada levando a tarifas muito inferiores às consideradas no edital da audiência. Pressupor tarifas com apenas 20% de desconto sobre a tabela para uma operação desta natureza torna-a inviável e ignora quaisquer possibilidades de alternativas logísticas mais baratas para o escoamento do volume em referência.</p>	<p>A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme pratica comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamentado para a correta precificação do ativo publico a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises pretéritas de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como "tarifa" o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019).</p>
-----------------------------	-----------------------------	--	---

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>1. O foco do Estudo é o mercado relevante para as operações graneis líquidos derivados de petróleo e químicos. No entanto, não foram considerados para fins de determinação da capacidade estática os volumes movimentados nos terminais das empresas Vopak, Ultracargo, Stolthaven, Ageo e Aba, bem como a capacidade estática prevista no projeto da empresa TRIUNFO Participações, que protocolou projeto de terminal na ANTAQ em abril/2020. Entendemos que estes volumes impactam no mercado atendido pelo terminal e que devem ser considerados.</p>	<p>As empresas Vopak, Ultracargo e Stolthaven possuem características diferenciadas no que tange a vocação operacional em relação ao terminal existente. Estes terminais operam majoritariamente produtos químicos, etanol, soda cáustica e óleo vegetais, e apresentam giro médio de estoque inferior a 8 vezes ao ano. Já o terminal do arrendamento STS08 (transpetro) na região da Almoa é vocacionado para o escoamento logístico das refinarias do Estado de São Paulo operando derivados de petróleo claros e escuros com giro médio observado de 28 vezes ao ano. Nesse sentido, não foram consideradas as tancagens estáticas destes terminais, tendo em vista as características diferenciadas de suas operações e nichos específicos de mercado. Com relação à demanda, o ponto de partida das movimentações portuárias para os terminais STS08 e STS08A foi ajustado com base na movimentação ocorrida em 2019. Com relação às projeções de demanda os instrumentos oficiais de planejamento indicam crescimento da demanda de claros (diesel e gasolina) e escuros (óleo combustível). Sendo que o óleo combustível corresponde a 56,8% da demanda prevista para 2021 e 66,4% para 2045. Nesse sentido, o estudo de mercado estimou o crescimento da demanda de óleo combustível em 2,6% a.a correspondendo a um crescimento acumulado em 25 anos em torno de 90%.</p>
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Faltou a descrição das linhas na primeira coluna no lado esquerdo da tabela 2.	A tabela 2 detalha o giro médio de Estoque histórico dos terminais que compõem a Ilha Barnabé.

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3. Como o volume movimentado no terminal considera apenas um carregador, a PETROBRAS, com o escoamento do excedente de diesel e gasolina das refinarias de São Paulo, entendemos que é equivocado considerar crescimento de movimentação no terminal quando há o aumento da demanda de combustíveis no Sudeste e Centro-Oeste, pois isto diminuiria o excedente das refinarias a ser escoado pelo terminal em Santos.	As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1% a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3.2. É mencionado que o terminal atua como regulador de estoques da produção de derivados da Petrobras. Neste sentido, e considerando a mudança no cenário de refino no Brasil, como seriam mitigados os riscos de alteração de movimentação para os novos arrendatários?	Conforme matriz de risco estabelecida no instrumento contratual, o risco de demanda deve ser suportado pelo futuro arrendatário. O instrumento contratual restringe-se a eventuais reduções no pagamento do arrendamento variável (R\$/ton), até o limite da Movimentação Mínima Exigida – MME, conforme detalha na Seção D – Operacional do estudo de viabilidade.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3.3. É mencionado que o terminal STS08 é o operador responsável pelo escoamento da produção de derivados de petróleo das refinarias e terminais terrestres localizados no Estado de São Paulo;. Sendo assim, e considerando a mudança no cenário de refino no Brasil, como seriam mitigados os riscos de alteração de movimentação para o Arrendatário?	Conforme matriz de risco estabelecida no instrumento contratual, o risco de demanda deve ser suportado pelo futuro arrendatário. O instrumento contratual restringe-se a eventuais reduções no pagamento do arrendamento variável (R\$/ton), até o limite da Movimentação Mínima Exigida – MME, conforme detalha na Seção D – Operacional do estudo de viabilidade.

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3.4. Não está claro como foi avaliada a necessidade de investimentos adicionais de 62.719 m ³ e 41.767 m ³ , e recebimento de 39.525 m ³ de tancagem, dados os crescimentos previstos nos outros terminais do entorno, bem como no novo projeto da TRIUNFO, protocolado na ANTAQ em abril/2020.	Os terminais retroportuários da Alemoa possuem características diferenciadas no que tange a vocação operacional em relação a empresa Transpetro. Estes terminais operam majoritariamente produtos químicos, etanol, soda cáustica e óleo vegetais, e apresentam giro médio de estoque inferior a 8 vezes ao ano. Já o terminal do arrendamento STS08 (transpetro) na região da Alemoa é vocacionado para o escoamento logístico das refinarias do Estado de São Paulo operando derivados de petróleo claros e escuros com giro médio observado de 28 vezes ao ano. Nesse sentido, não foram consideradas as tancagens estáticas destes terminais, tendo em vista as características diferenciadas de suas operações e nichos específicos de mercado. As capacidades estáticas adicionais para os terminais STS08 e STS08A foram dimensionadas com base na demanda projetada para 2045 em que considera as capacidades estáticas existentes e o giro de estoque. Vide seção 3.4 – Dimensionamento – Estudo de mercado.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	3.4. O pico de movimentação esperado de 9.470.101 t + 10% está superestimado, dada a premissa equivocada de movimentação de claros pelo terminal.	A contribuição deixou de motivar seu apontamento, o que dificulta a realização de eventuais análises complementares sobre o tema. Por oportuno, informa-se que As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1%a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	4. A Portaria ANP 251/2000 que versa sobre o livre acesso a terminais e os direitos de preferência do proprietário inviabiliza a garantia de escoamento e movimentação de produtos das refinarias da Petrobras no caso de vitória de outra empresa no leilão. Como não terá preferência, ficará limitada pela regulação da PANP 251 à contratação de apenas 50% da capacidade do terminal por um mesmo carregador, condição que não satisfaz a premissa de continuidade operacional e garantia do abastecimento.	Tendo como referência as manifestações da ANP sobre o tema, registradas na tabela 42 da NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 07/2020, não foi identificado impacto no modelo econômico. De acordo com a ANP, "Em relação à limitação ao acesso de um único cliente a 50% da capacidade do terminal, deve-se ressaltar que essa restrição só se aplica na celebração de contratos firmes. Dessa forma, se não houver qualquer outro interessado em celebrar contratos firmes para a movimentação, em determinado terminal, nada impede a celebração de contratos spot para a movimentação do restante da capacidade do terminal."
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	4. A premissa de desconto de 20% nas tarifas de internet são normalmente utilizadas em contratos tipo "spot". Para volumes da ordem de grandeza dos movimentados pelas refinarias da PETROBRAS, dadas as condições de contrato de longo prazo, volume firme, dentre outros, o desconto a ser dado é significativamente maior. Em resumo, grandes volumes garantem grandes descontos. No caso em tela, há um superdimensionamento do volume que não é acompanhado de uma redução de tarifa, resultando em receitas superestimadas e, conseqüentemente, altos valores de arrendamento previstos.	A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme pratica comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamenta para a correta precificação do ativo publico a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises pretéritas de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como "tarifa" o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019)
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	O item 3.3 diz que a area atualmente ocupada ocupada é de 255.469 m ² . No entanto, o mesmo material e demais arquivos informam que ao final das fases de transição o terminal ST08 terá 137.319 m ² . A que se refere a area de 255.469 m ²	A área de 255.469 m ² refere-se ao atual arrendamento STS08 – Transpetro.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	A demanda do cenário base e que deve ser considerada para fins de estudo é a disponível na linha "Micro Demanda Capturada". O nosso entendimento está correto?	Agradecemos a contribuição e informamos que o entendimento está correto.

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>Sobre as tarifas em Santos: O volume movimentado no terminal da Alemoa pela Transpetro é muito superior a qualquer outro operador de graneis líquidos atualmente presente em Santos. A título de comparação, o ano de maior movimentação de derivados no porto foi 2017, sendo que nesse ano o terminal da Transpetro movimentou de 7x a 8x mais que o segundo colocado (AGEO) e cerca de 19 a 20x maior que a média dos outros operadores, conforme tabela abaixo confeccionada a partir de dados da ANP: OPERADORES (Movimentação em m³ - 2017) - AGEO (1.157.611) - ULTRACARGO (651.251) - AGEO NORTE (676.974) - GRANEL (540.112) - STOLTHAVEN (364.921) - ADONAI (254.434) - VOPAK (140.133) - TRANSPETRO (8.700.000) Claramente o fator escala aqui é um diferencial relevante do terminal da Transpetro em relação aos outros terminais do porto de Santos, assim como a natureza de longo prazo do contrato comercial com seu cliente, que pressupõe preferência quando não exclusividade da capacidade de armazenagem disponível, vez que a condição de regulador operacional das refinarias demanda previsibilidade e continuidade. Tal condição é decorrente de sua natureza de operação como base logística reguladora, ou seja, em um ponto ainda a montante da cadeia de distribuição, com perfil mais atrelado à produção do que à comercialização, já que estes volumes ainda serão posteriormente vendidos a jusante aos players varejistas (distribuidoras) em outros terminais do país. Por fim, isso se traduz numa eficiência dinâmica da tancagem sem precedentes, permanecendo por muito pouco tempo os produtos nos tanques e com giros extremamente superiores quando comparados às outras operadoras no porto de Santos, nas quais a parcela da tarifa de armazenagem corresponde em média a 60% da remuneração do operador do terminal. OPERADORES (Tarifa Internet Total em R\$/m³) - AGEO (142,04) (- ULTRACARGO (176,21) - GRANEL (88,15) - STOLTHAVEN (127,82) - ADONAI (142,70) - VOPAK (99,54) - MÉDIA (117,44) (Transf. 19% / Armaz. - 62% / Carga ou desc. - 19%) Essa condição comercial diferenciada culmina num nível tarifário que condiz com esse status específico do terminal de Alemoa (áreas STS08A e STS08), com a concentração do volume em cliente único e escala elevada levando a tarifas muito inferiores às consideradas no edital da audiência. Pressupor tarifas com apenas 20% de desconto sobre a tabela para uma operação desta natureza torna-a inviável e ignora quaisquer possibilidades de alternativas logísticas mais baratas para o escoamento do volume em referência.</p>	<p>A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados podem ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme pratica comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. O preço utilizado no modelo econômico-financeiro é fundamentado para a correta precificação do ativo publico a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Por oportuno, além do rigor técnico com o qual os preços propostos foram aferidos, cabe registrar que os referidos preços apresentam em relação aos valores informados pelo próprio arrendatário em análises pretéritas de viabilidade junto ao Ministério da Infraestrutura, quando apontou como "tarifa" o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019).</p>
-----------------------------	-----------------------------	--	---

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>Confirmar o entendimento que a a divisão de mercado (market share) para o horizonte contratual, possui alinhamento com a divisão de capacidades (capacity share) do mercado, considerando as estruturas operacionais de tancagens existentes, bem como as estruturas que serão implementadas por meio de novos investimentos. Nos estudos, para identificação das capacidades estáticas existentes no Complexo foram consultadas informações disponibilizadas no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) e informações disponibilizadas pela ANP sobre tancagens autorizadas para movimentação de derivados de petróleo. Dada a importância da definição da participação de mercado no processo de licitação das áreas STS08 e STS08A, pedimos disponibilizar as informações sobre os documentos mencionados. Também não ficou claro, se a capacidade utilizada como critério de participação é a de autorização de construção de tancagem ou a de autorização de operação.</p>	<p>O dimensionamento dos terminais considerou as tancagens existentes (autorizadas). O dados podem ser obtidos no sítio da ANP.</p>
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>Para dimensionamento da tancagem do Arrendamento a Seção B - Engenharia arbitra um aumento de 10% do giro verificado nas instalações atuais do STS08/STS08A a título de coeficiente de eficiência , tendo em vista a busca da eficiência operacional . Não obstante, como o terminal atua essencialmente como regulador de fluxos de combustíveis internos, o tempo de permanência dos graneis nos tanques depende da concatenação da cadência e lotes de recebimento de derivados por via dutoviária e do ritmo e lotes de atracação dos navios de combustíveis. Portanto, o giro médio dos produtos não será, de forma geral, uma grandeza gerenciável pela Arrendatária, dado que ela não controla nem os fluxos de chegada nem os de saída. Sendo assim, supõe-se indevido o aumento de giro a título de ganho de eficiência da Arrendatária.</p>	<p>O giro de estoque é um indicador de eficiência operacional e tem sido utilizado em todos os terminais portuários do Programa de Arrendamento Portuário - PAP desde 2013,</p>

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>Segundo o Estudo de Mercado, parte significativa da movimentação dos Arrendamentos STS08 e STS08A consiste no escoamento da produção excedente de combustíveis do Estado de São Paulo para outras regiões do Brasil. A projeção da movimentação portuária dos Arrendamentos considera incrementos constantes de volumes a partir de 2020, baseado na expectativa de crescimento do consumo de combustíveis das regiões Sudeste e Centro Oeste. Importante destacar que o Estudo de Mercado é silente quanto a clara tendência de queda de movimentação observada desde 2013. Segundo os dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ, no ano de 2013, a região do Alemoa embarcou 5,7 milhões de toneladas de derivados de petróleo. Desde então, com exceção de 2017, em todos os anos a movimentação portuária regrediu em comparação ao ano anterior, atingindo em 2019 o valor de 4,0 milhões de toneladas (correspondendo a uma redução média de 5,9%a.a. no período). Além disso, o Estudo de Mercado não avalia o balanço entre produção e consumo de combustíveis destas regiões, o que afeta diretamente a demanda portuária dos arrendamentos STS08 e STS08A. Afinal, se é previsto um crescimento constante do consumo (conforme apontado na Tabela 7 da Seção B) e não são previstos incrementos nas capacidades das refinarias, a tendência é que a produção excedente de combustíveis que escoam pelos arrendamentos diminua ao longo dos anos, em desacordo com o apresentado no Estudo de Mercado. Desta forma, recomenda-se a revisão do Estudo de Mercado levando em consideração os fatores que justificam a queda de movimentação nos últimos anos e as evoluções de consumo e produção de cada região, bem como os fluxos inter-regionais.</p>	<p>Com relação à demanda, o ponto de partida das movimentações portuárias para os terminais STS08 e STS08A foi ajustado com base na movimentação ocorrida em 2019. As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1%a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorreu em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.</p>
-----------------------------	-----------------------------	--	---

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>O Estudo de Mercado não leva em consideração a concorrência que existe, e poderá se acentuar, com o maior terminal portuário operado pela Transpetro na região: o Terminal Aquaviário de São Sebastião/SP - Almirante Barroso (TEBAR). O TEBAR, assim como o Porto de Santos, escoar derivados de petróleo e está conectado, por meio de dutovias, ao Terminal de Guararema/SP e às refinarias de Paulínia/SP (Replan) e de São José dos Campos/SP (Revap). Estas, assim como a refinaria de Cubatão/SP (RPBC) e de Mauá (Recap), podem escoar combustíveis para outras regiões do país por cabotagem, seja pelo Porto de Santos seja pelo TEBAR, conforme o caso. Segundo os dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ, o embarque de derivados de petróleo no TEBAR vem crescendo consistentemente desde 2012, aumentando significativamente sua participação em comparação aos terminais da região do Alemoa. Vejamos: (i) Em 2012, o Estado de São Paulo (TEBAR + Porto de Santos) embarcou 7,1 milhões de toneladas de derivados de petróleo, dois quais 73% foram escoados pelos terminais da região do Alemoa e 27% pelo TEBAR. (ii) Em 2019, o Estado de São Paulo (TEBAR + Porto de Santos) embarcou 7,3 milhões de toneladas de derivados de petróleo, dois quais 54% foram escoados pelos terminais da região do Alemoa e 46% pelo TEBAR. Após a licitação do STS08 e STS08A, é possível que Petrobrás direcione embarque parcelas ainda mais significativas pelo TEBAR, que atualmente apresenta níveis de ocupação mais baixos que os terminais de Santos. Além disso, a empresa já estuda há alguns anos alternativas de expansão na região, tanto em seu terminal privado (fonte 1) como no porto público (2), mas este cenário competitivo englobando as instalações do Complexo Portuário de São Sebastião não foi contemplado pelo Estudo de Mercado. Diante do exposto, recomenda-se a revisão do Estudo de Mercado levando em consideração a competição com o TEBAR e suas perspectivas de movimentação de derivados nesse Terminal. (1) Fonte: Relatório de Impacto Ambiental do Novo Pier do TEBAR, disponível em https://issuu.com/nicofulywebs/docs/transpetro_rima_b_2013_03_27_baixa (2) Fonte: notícia do Valor Econômico de 09/10/2014, disponível em https://valor.globo.com/empresas/noticia/2014/10/09/sao-sebastiao-vai-construir-e-operar-dois-novos-bercos.ghtml</p>	<p>Cabe destacar que os terminais STS08 e STA08A possuem características específicas com relação ao Terminal de São Sebastião, principalmente, no tocante as operações de GLP e o abastecimento do bunker (óleo combustível) para embarcações. O Complexo Portuário de Santos é responsável por aproximadamente 40% do abastecimento desse combustível no País, por meio do terminal da Transpetro localizado na região da Alamoia/Santos. Nesse sentido, o escoamento do óleo combustível é vital para as operações das refinarias de São Paulo seja por meio do abastecimento das embarcações ou pela cabotagem/exportação deste derivado.</p>
-----------------------------	-----------------------------	--	--

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	A Seção B - Estudo de Mercado menciona à pg. 17 que: Na definição de capacidades consideram-se as estruturas operacionais de tancagens existentes, bem como as estruturas que serão implementadas por meio de novos investimentos. Dessa forma, além de estimar a capacidade futura das instalações existentes que compõem o Complexo Portuário, torna-se necessário o dimensionamento dos terminais. Contudo, não se verifica nos estudos nenhuma avaliação sobre o mercado de granéis líquidos no Porto de Santos/SP, muito menos sobre as ampliações futuras no âmbito do Complexo. Considerando a ausência das informações supracitadas acima e o seu relevante impacto no dimensionamento dos novos terminais STS08 e STS08A, solicita-se a revisão completa dos estudos de mercado, de modo a refletir uma análise dinâmica do mercado de granéis líquidos no Porto de Santos/SP, evidenciando as capacidades existentes e as ampliações de capacidade dos demais players participantes do Complexo Portuário, e recalculando a análise de dimensionamento de capacidade dos terminais em licitação.	As empresas Vopak, Ultracargo e Stolthaven possuem características diferenciadas no que tange a vocação operacional em relação ao terminal existente. Estes terminais operam majoritariamente produtos químicos, etanol, soda cáustica e óleo vegetais, e apresentam giro médio de estoque inferior a 8 vezes ao ano. Já o terminal do arrendamento STS08 (transpetro) na região da Alemoa é vocacionado para o escoamento logístico das refinarias do Estado de São Paulo operando derivados de petróleo claros e escuros com giro médio observado de 28 vezes ao ano. Nesse sentido, não foram consideradas as tancagens estáticas destes terminais, tendo em vista as características diferenciadas de suas operações e nichos específicos de mercado.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	A Seção B - Estudo de Mercado define o market share de cada área em licitação (tabela 14, pg. 19), estabelecendo, após o período de obras, uma participação de mercado de 36,3% e 63,7% para as áreas STS08 e STS08A. Do exposto, depreende-se que a DEMANDA MACRO estipulada nos estudos, na realidade, envolve apenas os terminais em licitação. Isto é, a demanda macro não reflete o mercado do Porto de Santos, sendo totalmente descolada dos documentos de planejamento institucional, em especial do Plano Mestre de fevereiro/2019, vide pg. 56, Volume 1. Diante do evidente equívoco dos estudos que embasam a licitação, pede-se a revisão dos mesmos de forma que sejam considerados os elementos de planejamento recentemente publicados. Não considerar o planejamento setorial acaba por não representar as características e realidade do mercado e, ainda, impede a ampla competitividade entre os potenciais interessados.	As empresas Vopak, Ultracargo e Stolthaven possuem características diferenciadas no que tange a vocação operacional em relação ao terminal existente. Estes terminais operam majoritariamente produtos químicos, etanol, soda cáustica e óleo vegetais, e apresentam giro médio de estoque inferior a 8 vezes ao ano. Já o terminal do arrendamento STS08 (transpetro) na região da Alemoa é vocacionado para o escoamento logístico das refinarias do Estado de São Paulo operando derivados de petróleo claros e escuros com giro médio observado de 28 vezes ao ano. Nesse sentido, não foram consideradas as tancagens estáticas destes terminais, tendo em vista as características diferenciadas de suas operações e nichos específicos de mercado.

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>No que tange aos combustíveis líquidos, os estudos relacionados à Seção B - Estudo de Mercado assumem premissa de que os terminais STS08 e STS08A serão dedicados exclusivamente ao mercado de derivados provenientes das refinarias, conforme trecho a seguir à pg. 12: Cabe observar que a demanda macro identificada para os arrendamentos STS08 e STS08A reflete as operações de logística das refinarias instaladas no Estado de São Paulo, bem como a demanda potencial de mercado. Essa premissa é comprovada na medida em que a demanda macro, tradicionalmente calculada para o complexo portuário, foi definida com enfoque específico no atendimento das refinarias, envolvendo apenas as áreas STS08 e STS08A. A partir dessa dedicação conceitual imposta pelos estudos, são estabelecidas diversas condicionantes contratuais como, por exemplo, a definição de capacidade necessária, que indica uma necessidade de expansão significativa de capacidade de armazenagem, envolvendo vultosos investimentos privados. De outro lado, nota-se ausência de previsões contratuais indicando qualquer tipo de garantia de demanda provenientes das refinarias, não havendo volumes mínimos garantidos para que os investidores possam ter segurança na ampliação de capacidade, por exemplo. Diante da contradição entre estudos e documentos jurídicos, solicita-se revisão ou dos estudos ou do edital, de forma a compatibilizar a execução do contrato a ser celebrado.</p>	<p>Conforme matriz de risco estabelecida no instrumento contratual, o risco de demanda deve ser suportado pelo futuro arrendatário. O instrumento contratual restringe-se a eventuais reduções no pagamento do arrendamento variável (R\$/ton), até o limite da Movimentação Mínima Exigida – MME, conforme detalha na Seção D – Operacional do estudo de viabilidade.</p>
-----------------------------	-----------------------------	--	--

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>Considerando que as modelagens das áreas STS08 e STS08A foram estabelecidas em função das refinarias a montante, identifica-se discrepâncias na definição das taxas de crescimento de demanda, dado que o crescimento dos volumes nos terminais deveria estar associado aos aumentos de volumes e capacidade de produção nas refinarias. Assim, tendo em vista que não há previsão de aumento de capacidade e produção nas refinarias, pede-se a revisão dos estudos de forma a refletir a associação dos volumes entre refinarias e terminais.</p>	<p>As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1%a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.</p>
-----------------------------	-----------------------------	--	--

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>De acordo com a modelagem adotada, os terminais serão utilizados para movimentação do excedente de produção de derivados de petróleo das refinarias paulistas por cabotagem ou navegação de longo curso, tendo a precificação de suas atividades limitadas por preço-teto, para todos os seus fluxos e produtos, notadamente derivados líquidos e GLP. A justificativa utilizada para a imposição de medidas de regulação de preços à priori (medida de exceção, pois a regra no setor portuário é a liberdade de preços) por meio de previsão contratual de preço-teto fundamenta-se no papel estratégico que os terminais terão, os quais serão os operadores responsáveis pelo escoamento da produção de derivados de petróleo das refinarias e terminais terrestres localizados no Estado de São Paulo. Na doutrina antitruste, as situações em que determinado agente possui poder de mercado com base em detenção de insumo ou facilidade essencial são denominadas essenciais facilities. Porém, os terminais em licitação não podem ser classificados como essenciais facilities, pois o fato de atualmente serem essenciais para o escoamento dos superávits das refinarias, especialmente em razão da conexão dutoviária existente, não os tornam essenciais para o futuro, pois não foram oferecidas em contrapartida garantias contratuais para que o escoamento de derivados ocorra necessariamente pelos terminais em licitação, de tal forma que caso as refinarias optem por reduzir a produção, ou mesmo escoá-la por outro terminal, como, aliás, já o faz para produtos claros, escoados por meio de TUP localizado em São Sebastião, os terminais tornar-se-iam verdadeiros elefantes brancos, e sem condição de recompor seus prejuízos, dado que estarão licitados por preço-teto, tendo que operar em patamares muito abaixo dos preços de mercado, destaque-se. À propósito, uma alteração da rede de dutos para outros terminais é plenamente factível do ponto de vista da engenharia, podendo garantir demanda apenas no curto prazo (máximo 2 anos). Além disso, existem inúmeros terminais em Santos que certamente teriam interesse em atender as refinarias. Isso posto, solicita-se respeitosamente a essa CPLA a reformulação dos estudos e das diretrizes da licitação, dadas as incompatibilidades entre os estudos e os documentos jurídicos.</p>	<p>Não foi possível identificar na contribuição a proposta de alteração nos estudos de mercado, o que dificulta a realização de eventuais análises complementares sobre o tema.</p>
-----------------------------	-----------------------------	--	---

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	As taxas de crescimento adotadas para o estudo de demanda considera projeções de consumo apontadas pela Empresa de Planejamento Energético - EPE, não havendo relação direta com a demanda do setor portuário. Os estudos devem ser revisitados para que seja utilizada a modelagem adequada de projeção de demanda de granel líquido para o Porto de Santos, atualizando-se os parâmetros adotados, tais como: PIB, câmbio preços de commodities etc. O Plano Mestre do Porto de Santos apresenta a fórmula econométrica do modelo de demanda portuária.	O Plano Mestre de Santos de fevereiro de 2019 apresenta as movimentações observadas entre 2012 e 2017. O estudo de demanda estimou a demanda futura com base na movimentação observada em 2019. Para as projeções da demanda macro consideraram-se as taxas de crescimento e decréscimo apresentadas na Nota de Esclarecimento – NE-EPE-DPG-SDB-02/2020 e no Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 2029, da Empresa de Pesquisa Energética – EPE, aplicando essas taxas sobre a movimentação de 2019, tendo em vista que apresentam projeções recentes e acuradas sobre o mercado de derivados de petróleo.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	A unidade de operações de GLP existente no terminal STS08A constitui-se como um excelente negócio em termos econômico-financeiros, que poderia ser modelado como um terminal independente. Cita-se o projeto recentemente licitado BEL09, cujo patamar de demanda é similar ao projeto em tela. A individualização do GLP em um terminal isolado mostra-se como uma alternativa viável e mais adequada frente à quebra do monopólio e desverticalização das atividades da Petrobras no segmento de GLP. Por isso, pede-se veementemente a esta CPLA a segregação das operações de GLP em um terminal independente, pois além de favorecer o ambiente concorrencial também deve maximizar as receitas de outorga pela União, corrigindo falhas de mercado históricas.	A demanda de GLP foi alocada no arrendamento STS08A, tendo em vista a especialização deste terminal para a movimentação de GLP, principalmente no tocante as estruturas operacionais existentes. Cabe ressaltar que o objeto da licitação é a movimentação e armazenagem de graneis líquidos. Portanto, não há óbice para a movimentação de GLP na área denominada STS08. Com relação a um novo terminal com vocação única para GLP, informamos que a proposta encontra-se em análise.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	O mercado de operações portuárias para derivados de petróleo (exceto GLP) no porto de Santos é extremamente competitivo, não cabendo regulação de preços à priori. A regulação de preços traz assimetria concorrencial frente aos demais terminais no complexo. Além disso, não há garantia nos contratos para que os volumes provenientes das refinarias sejam movimentados necessariamente nesses terminais, assim não é razoável supor que tais volumes serão capturados pelos terminais, salvo no curto prazo. Assim, solicita-se a revisão da modelagem de forma a permitir que os terminais em questão possam se posicionar no mercado em ambiente de livre concorrência. Como medida mitigadora para atendimento das refinarias, propõe-se a obrigação de atendimento das refinarias por período de 2 (dois) anos, prazo razoável para eventuais adequações nos dutos, tendo os preços regulados em contrato e edital nesse período.	A regulação por meio do preço-teto é a forma mais adequada de resguardar o abastecimento do mercado de derivados de petróleo, coibindo possíveis abusos nos preços praticados pelo futuro arrendatário na movimentação e armazenagem destes produtos. Além disso, o terminal exerce uma função estratégica dentro da cadeia de abastecimento de derivados de petróleo no mercado nacional. Cita-se que este mercado é extremamente sensível a flutuações de preço e qualquer aumento de preço abusivo afeta o consumidor em geral, bem como pode ocasionar possíveis problemas na produção das refinarias e no abastecimento de GLP. Observa-se que os preços-teto vigorarão até o sétimo ano do Arrendamento com relação aos derivados (exceto GLP). Após esse período a Arrendatária poderá estabelecer Preço para os serviços. Com relação ao GLP o preço-teto vigorará durante todo prazo de vigência do Arrendamento, podendo a Antaq, a qualquer tempo, após análise de mercado, permitir que se cobre preço.

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>A divisão dos volumes provenientes das refinarias entre as áreas STS08 e STS08A (36.3% e 63.7%, respectivamente), revela-se improvável, sendo inaceitável em termos de modelagem licitatória, dado que uma modelagem tida como adequada é aquela que reflete de forma mais fidedigna a realidade que busca representar. A partir da divisão desequilibrada das áreas, cujo desenho propiciou uma dimensão muito superior à área STS08A, percebe-se uma forte tendência para que a captura dos volumes das refinarias seja realizada pelo vencedor desta área. Vale ressaltar que não há garantias contratuais para escoamento desses volumes, o que impõe ao vencedor das licitações a busca pelos contratos de prestação de serviços junto às refinarias. Assim, o mais racional e provável em razão da escala dos preços a serem pactuados seria o maior terminal - área STS08A - absorver a totalidade da demanda das refinarias, tornando o terminal STS08 impedido de performar os volumes mínimos previstos, dado que este teria que buscar mercado em regime concorrencial. Em razão disso, a modelagem do terminal STS08 deve necessariamente refletir uma atuação do terminal em caráter concorrencial, afastando a ilusória expectativa de movimentação de cargas das refinarias. Por outro lado, o terminal STS08A deve prever a totalidade de demanda das refinarias, bem como previsão contratual de garantias desses volumes, fato que justificaria a utilização de preço-teto.</p>	<p>A proposta de divisão da área em dois terminais distintos (STS08A e STS08) se baseia no aumento da oferta de capacidade estática de tancagem disponível em função da demanda futura e maximização da utilização dos ativos públicos na medida em que incorpora área sem utilização adjacente ao terminal. Ademais, a matriz de risco estabelecida no instrumento contratual, considera que o risco de demanda deve ser suportado pelo futuro arrendatário. O instrumento contratual restringe-se a eventuais reduções no pagamento do arrendamento variável (R\$/ton), até o limite da Movimentação Mínima Exigida – MME, conforme detalha na Seção D – Operacional do estudo de viabilidade. Cabe ressaltar que o objeto da licitação é a movimentação e armazenagem de granéis líquidos. Portanto, não há qualquer restrição para a movimentação de granéis líquidos nas áreas denominadas STS08 e STS08A.</p>
-----------------------------	-----------------------------	--	---

Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>A fonte utilizada no EVTEA para indicar a taxa de evolução da demanda de derivados é incorreta, pois considera o aumento da movimentação do terminal para diesel e gasolina por meio da taxa de crescimento de consumo desses combustíveis na região de influência. Entretanto, a tendência é que, com o maior consumo dos combustíveis na região de influência, menor será a necessidade de escoamento do excedente de produção das refinarias pelo terminal. Nesse sentido, é necessário que os estudos utilizem projeções setoriais do segmento portuário, e não de consumo final dos produtos.</p>	<p>As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1% a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>3. Adequação do novo acesso: Propõe-se que as adequações do novo acesso sejam realizadas durante a primeira etapa da transição de áreas e devem adequações incluem a pavimentação e demais adaptações necessárias. Ressalta-se que parte de referido acesso já fora parcialmente utilizado pelo antigo terminal da Tequimar. 4. Construção do Gate Público: Devido implantação acessos independentes a ambos terminais, é necessário a construção de um gate de acesso. Nota-se que tal gate de acesso será também utilizado como um dos acessos ao berço público que é previsto na região, conforme indicado no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos. 5. Elevação da rede de dutos: Como parte das intervenções para a construção do novo acesso, faz-se necessário a elevação de uma pequena extensão (cerca de 30 m) da faixa de dutos que situadas ao nível do solo e que estão localizados na porção inicial do referido acesso. 6. Acesso Provisório (1ª Etapa): Com vistas a garantir o acesso rodoviário ao terminal STS 08A durante a primeira Etapa da transição de áreas, sugere-se a utilização de acesso provisório a ambos terminais, conforme indicado na Figura 2 - Layout de transição.. Ao final da 1ª Etapa, o acesso provisório ao terminal STS 08A deverá integrar a área a ser incorporado ao STS 08.</p>	<p>Agradecemos as contribuições. Os itens apontados trazem importantes sugestões de melhorias sobre os acessos aos terminais e serão analisados no intuito de serem absorvidos no estudo.</p>

Seção C - Engenharia

Seção C - Engenharia

1. Na região da Alamoia, em região adjacente às previstas para serem ocupadas pelos terminais STS 08 e STS 08A, se encontra em posse da Autoridade Portuária de Santos área subutilizada cuja vacação apresenta natureza operacional. 2. Localizado dentro dos limites da referida área, situa-se o contrato DP/43.2000 cujo vencimento ocorrerá em dezembro de 2020. Dada a impossibilidade de renovação do contrato, arrendado para empresa INTERTEK DO BRASIL INSPEÇÕES LTDA por 10 anos renováveis por mais 10, as referidas instalações, dada a reversibilidade dos bens imóveis, estarão disponíveis a serem incluídas na licitação do terminal STS08. 3. De fato, devido a sua natureza operacional e localização contígua à área do STS08, conforme ilustrado na Figura 1, a Autoridade Portuária entende que a referida área, que conta com aproximadamente 25.000 m², apresenta potencial econômico a ser explorado e, portanto, para ser considerada como parte integrante da área a ser licitada no terminal STS08. Figura 1- Áreas dos Arrendamentos STS08 e STS08A e representação de área a ser incluída. 4. Ocorre ainda que, caso a destinação da área ocorra conforme indicado, haverá possibilidade de segregação dos respectivos acessos rodoviários, dotando ambos terminais com acessos independentes, não sendo necessário nenhum tipo de remuneração ou servidão de passagem a serem pagos pelo STS 08A. A figura 2 ilustra tanto da área que se propõe a ser incorporada ao contrato STS08, quanto a delimitação conceitual do novo acesso ao terminal STS08A. 5. A exemplo das fases que serão divididas a Transição de Áreas, sugere-se que as adequações e as alocações de áreas, que serão descritas posteriormente, sejam faseadas conforme a transição já proposta. As adequações a serem realizadas por ambos terminais nos dois primeiros anos após a data da assunção, coincidindo com a 1ª Etapa da transição de áreas. A partir do terceiro ano, coincidindo com o início da 2ª Etapa da transição de áreas, ter-se-ia a configuração final (Figura 3) na área em questão. Figura 2 - Layout de transição. Figura 3 - Layout final do STS 08 e novo acesso (público) ao STS 08A. Adequações e transição: STS 08 1. Destaca-se que ao final da primeira etapa de transição, toda área, como descrito na Figura 3, a ser incorporada no STS 08, bem como todas os novos investimentos que possivelmente poderão incorporar a nova área. Da mesma maneira, todas as adequações aqui propostas para o STS 08 deverão ser realizadas às expensas do contrato do respectivo contrato. 2. Nos primeiros dois anos, propõe-se que sejam realizadas todas as adequações previstas para área conforme indicado a seguir e representadas na Figura 4, bem como novos investimentos que possivelmente venham a ser incluídos no terminal. 3. Instalações Administrativas (1): Adequação e

Agradecemos as contribuições. Os itens apontados trazem importantes sugestões de melhorias sobre os acessos aos terminais e serão analisados no intuito de serem absorvidos no estudo.

modernização da área atualmente ocupada pelo contrato DP/43.2000, podendo ser utilizada como prédio administrativo, uma vez que todas benfeitorias imóveis são reversíveis à Autoridade Portuária ao final da vigência contratual, que ocorrerá em dezembro de 2020. 4. sistema de combate a incêndio (2): Desmobilização do sistema de combate a incêndio atual e sua substituição em área a ser indicada pela autoridade portuária. O novo sistema de combate a incêndio deverá ser modernizado, conforme padrão exigido pelo Corpo de Bombeiros e deverá contar com sistema automatizado e captação da água de maré, não sendo necessário a construção de tanques para armazenagem de água. A figura 4 indica uma possível localização para o novo sistema, instaladas mais próximas ao píer e podendo valer-se da infraestrutura de dutos existente 5. Outras edificações (3): Demolição das edificações que atualmente são subutilizadas pela Autoridade Portuária, com necessidade mínima de realocação. Com efeito, seria necessário a construção de um pequeno galpão, que poderia ser instalado junto a casa de bombas, para armazenamento de insumos no de insumos para gerenciamento de resíduos, como tambores, tanques inc., coletores, etc. 6. Subestações de Energia e Água (4): Readequação das subestações de energia, água e esgoto que se encontram atualmente na área. A depender da configuração e do projeto do novo terminal STS 08, tais estações podem vir a serem inutilizadas durante a adequação. Figura 4 - Áreas a ser incorporada ao STS 08 e Adequações a serem realizadas. Figura 5 - Possível localização para nova casa de bombas e galpão para a guarda de insumos. STS 08A 1. Semelhantemente ao cronograma a ser seguido no STS 08, propõe-se que as intervenções aqui sugeridas no âmbito do novo acesso ao STS 08A deverão realizadas às expensas do respectivo contrato. deverão ser realizadas durante a 1ª Etapa da transição de áreas. 2. Importante ressaltar a sugestão é de que o novo acesso não seja exclusivo ao STS 08A e que tampouco integre a área que compõe o arrendamento.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>3. Adequação do novo acesso: Propõe-se que as adequações do novo acesso sejam realizadas durante a primeira etapa da transição de áreas e devem adequações incluem a pavimentação e demais adaptações necessárias. Ressalta-se que parte de referido acesso já fora parcialmente utilizado pelo antigo terminal da Tequimar. 4. Construção do Gate Público: Devido implantação acessos independentes a ambos terminais, é necessário a construção de um gate de acesso. Nota-se que tal gate de acesso será também utilizado como um dos acessos ao berço público que é previsto na região, conforme indicado no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos. 5. Elevação da rede de dutos: Como parte das intervenções para a construção do novo acesso, faz-se necessário a elevação de uma pequena extensão (cerca de 30 m) da faixa de dutos que situadas ao nível do solo e que estão localizados na porção inicial do referido acesso. 6. Acesso Provisório (1ª Etapa): Com vistas a garantir o acesso rodoviário ao terminal STS 08A durante a primeira Etapa da transição de áreas, sugere-se a utilização de acesso provisório a ambos terminais, conforme indicado na Figura 2 - Layout de transição.. Ao final da 1ª Etapa, o acesso provisório ao terminal STS 08A deverá integrar a área a ser incorporado ao STS 08.</p>	<p>Agradecemos as contribuições. Os itens apontados trazem importantes sugestões de melhorias sobre os acessos aos terminais e serão analisados no intuito de serem absorvidos no estudo.</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Anexo C-2 - Fase 1 - Edificações Tanques - A descrição indica tanque sem fundação, possivelmente com fundação direta. Entretanto, o solo de Santos não admite isso, requerendo investimento adicional que não está previsto na planilha do edital; - O valor previsto não cobre a caldeiraria, considerando 55 R\$/kg para cerca de 600 t. E há diversos outros itens que acrescem o valor, tais como SCI, bacia de contenção, sistema de drenagem pluvial/contaminado/oleoso, iluminação, proteção catódica (corrente impressa), aterramento, amostrador de costado, misturadores de costado.</p>	<p>Os tanques que foram especificados sem fundação, estimam o uso de infraestruturas de fundações já existentes na área. Por oportuno, conforme registrado na Seção C - Engenharia, para fins de modelagem, a precificação dos tanques novos referentes à capacidade adicional adota-se um modelo paramétrico que inclui as obras e equipamentos associados, tais como: fundações; base dos tanques; rede de drenagem; válvulas; sistema de proteção; medidores; aterramento; muro de contenção da bacia; bacia de contenção; selo flutuante; e sistemas de automação.</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Anexo C-2 - Fase 1 - Equipamentos principais Dutos Custo destinado a construção de linhas e dutos nos parece subestimado.</p>	<p>Com relação aos custos unitários dos investimentos em dutos, não foi fornecido qualquer subsídio que propiciasse reanálise do tema na presente contribuição.</p>

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Anexo C-2 - Fase 1 - Equipamentos principais Praça de bombas - Na minuta do contrato não encontramos obrigação para praça de bombas. Entretanto, consta no Anexo, o que pode vir a caracterizar item de investimento obrigatório; - Sendo obrigatório, o valor unitario informado de R\$ 0,99 mi está muito inferior ao necessário. São indicadas seis bombas, sem informações adicionais. Considerando três bombas de 45 HP e três de 60 HP, e o custo unitário de R\$ 6 mil/HP, o valor apenas para bombas e infra civil é de R\$ 1,89 mi. Adiciona-se a necessidade de infra de elétrica e automação, pavimentação de acesso ao PB, drenagem oleosa/pluvial, SPDA, aterramento, tubulações de interligação, SCI.	Os investimentos em praça de bombas e dutos enquanto obrigações contratuais estão associados a operacionalidade da ampliação de capacidade estática, conforme letra "c", do subitem 7.1.2.2. da minuta de contrato. Com relação aos custos unitários dos investimentos em praça de bombas, informa-se que a referida composição de custo referencial, para atendimento de um terminal de combustíveis de porte médio de 35.000m³ de capacidade estática, visa subsidiar a adequada precificação do Capex, e considera os seguintes itens: fundações, drenagem pluvial, drenagem oleosa, estrutura de concreto, estrutura metálica, aterramento e SPDA, iluminação, encaminhamento de cabos, filtros, 6 bombas de 150 m³/h, manômetro e PSV.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Durante a construção dos berços de atracação AL05 e AL06 pelo vencedor da licitação STS08A, qual será a regra adotada para o compartilhamento dos berços existentes AL01 e AL02?	As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária. Informa-se que a presente versão do estudo não definiu prioridades de atracação. Quanto aos berços considerados para cálculo de capacidade, foi considerado o uso e compartilhamento atualmente empregado das infraestruturas, visto que consta como premissa do estudo resguardar a continuidade das operações.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Até a data de operação pela arrendatária, a CODESP realizará dragagem no canal para estabelecer um calado mínimo dos novos berços para os navios que serão operados pela arrendatária?	Informa-se que todo o canal do Porto de Santos, incluindo a região da Alamoia, foi dragado para profundidade de -15,0m DHN durante o Programa Nacional de Dragagem, nos anos de 2010 a 2013. Posteriormente a Autoridade Portuária optou por reduzir a profundidade de manutenção na região da Alamoia em função da ausência de infraestrutura de atracação compatível com aquela profundidade. Observa-se que a cota de dragagem solicitada nos novos berços está compatível com a cota de aprofundamento implementada no canal de acesso do porto naquela região. Nesses termos, é razoável presumir que uma vez que a região da Alamoia possuía infraestrutura capaz de suportar a cota de aprofundamento do canal (-15,0m DHN), deixarão de existir os empecilhos que levaram a Autoridade Portuária a reduzir a profundidade de manutenção do canal de acesso na região da Alamoia.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicitamos esclarecimento de como foram realizados os estudos técnicos para a separação da área originalmente ocupada pela arrendatária Transpetro, em duas áreas de arrendamento (STS08 e STS08A), bem como e, principalmente, como se dará a garantia de cumprimento dos contratos de servidão de passagem, em relação a manutenção do traçado de tais dutovias.	Primeiramente, importante esclarecer que as áreas do STS08 e do STS08A são conjuntamente superiores a área da arrendatária Transpetro, isso em função da existência de áreas da Autoridade Portuária que estavam em desuso. A divisão de áreas buscou o traçado mais racional possível, de forma a obter o melhor aproveitamento dos ativos existentes, a incorporação de áreas da Autoridade Portuária que isoladamente possuíam baixa viabilidade técnica, a continuidade das operações portuárias, bem como a manutenção das operações de GLP de forma consolidada. O instituto do contrato de passagem está regulamento por meio da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicitamos esclarecerem como será estabelecido o regramento de rentabilidade, custeio e manutenção dos 4 (quatro) tanques de propriedade da Autoridade Portuária e os outros 2 (dois) tanques que estão enquadrados como não reversíveis, conforme as páginas 6 e 7 da Seção C - Engenharia?	Os tanque da Autoridade Portuária posicionados no STS08, foram classificados dentro do rol de ativos existentes do terminal e serão disponibilizados na situação em que se encontram ao futuro arrendatário, sem custo de entrada. Informa-se que os ativos localizados na área STS08 que não são reversíveis à Autoridade Portuária, de propriedade privada, que se mostraram essenciais a continuidade das operações do terminal foram previsto para serem adquiridos, mediante pagamento de indenização pelo futuro arrendatário do STS08A, em função das regras de transição de áreas prevista no contrato (o STS08A fará uso desses ativos de forma transitória nos dois primeiros anos contratuais). Assim, uma vez indenizados esses ativos eles também passarão a integrar o rol de ativos existentes do terminal, de forma similar aos tanques da Autoridade Portuária e serão disponibilizados na situação em que se encontram ao futuro arrendatário do STS08, também sem custo de entrada. Destaca-se ainda que, de acordo com a minuta de edital, os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. A modelagem econômico-financeira estabelece que os ativos existentes deverão ser segurados, bem como ter a sua manutenção e a sua atualização (retrofit) garantidos pelo correspondente responsável da área, conforme Seção D - Operacional do estudo.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>A infraestrutura interna (retro portuária) entre o novo terminal STS08A e um terminal existente poderá ser parte integrante de um futuro projeto dentro do arrendamento? Como a construção de dois berços adicionais é necessária para suprir a falta de capacidade esperada para a movimentação de produtos "químicos" e combustíveis, a dragagem de aprofundamento do canal, bacia e berços será realizada pelo arrendatário para possibilitar ao porto melhores condições operacionais do terminal arrendado e, conseqüentemente, a captação de cargas, segundo o edital, é necessária a dragagem de aprofundamento do canal de acesso e de seus berços de atracação sendo 100% custeada pela arrendatário?</p>	<p>O instituto do contrato de passagem está regulamento por meio da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016, inclusive quando estiver vinculado a contratos de arrendamento, conforme situação exposta na contribuição. Quanto a dragagem, informa-se que todo o canal do Porto de Santos, incluindo a região da Alamoia, foi dragado para profundidade de -15,0m DHN durante o Programa Nacional de Dragagem, nos anos de 2010 a 2013. Posteriormente a Autoridade Portuária optou por reduzir a profundidade de manutenção na região da Alamoia em função da ausência de infraestrutura de atracação compatível com aquela profundidade. Assim, a cota de dragagem solicitada nos novos berços está compatível com a cota de aprofundamento implementada no canal de acesso do porto naquela região. Dessa forma, está previsto do CAPEX do STS08A a dragagem de aprofundamento nas áreas dos novos berços e na área de acesso aos novos berços, ou seja, nas áreas compreendidas entre o canal de acesso e o píer de atracação. Posteriormente ao aprofundamento previsto, a dragagem de manutenção do sistema aquaviário, incluindo o canal de acesso, os berços e a área de acesso aos berços será de responsabilidade da Autoridade Portuária.</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Conforme informações prestadas pela autoridade portuária, no terminal, o abastecimento de água é feito pela concessionária local, a energia elétrica é fornecida pela Companhia Paulista de Força e Luz - CPFL e os efluentes líquidos sanitários, após tratamento na ETE existente na área, são lançados em corpo d'água receptor (estuário), sendo dispensados pelo DAEE de outorga para lançamento. O sistema de tratamento é passível de licenciamento CETESB? As últimas versões das normas para certificação dos sistemas de gestão da qualidade e Meio Ambiental (ISO 9001 / 14001) são de 2015, notado que ambos os certificados refletem às versões antigas das normas. Existe cláusula contratual com a Autoridade Portuária que obriga a manutenção destas certificações? Haverá prazo adicional para migração para as versões atuais destas normas?</p>	<p>Os temas abordados se referem a Seção F - Ambientetal. Por oportuno, informa-se que a Seção F - Ambiental relaciona o conjunto de programas ambientais e auditorias ambientais previstas no estudo, com respectivos cronogramas, inclusive Auditoria CONAMA 306/02, ISO 14001 e OHSSAS 18.001.</p>

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Os investimentos de modernização do atual sistema de combate a incêndio e a implantação do novo sistema deverão integrar os investimentos do arrendatário?	Sim. Com relação ao terminal STS08A, foram considerados no CAPEX do estudo os projetos do atual arrendatário sobre a matéria. De forma sucinta o atual arrendatário assim expor a situação: "A Planta de Santos possui um sistema de combate a incêndios da década de 1970. Desde então, a legislação e a tecnologia associada evoluíram e estabeleceram novos marcos para novos sistemas de combate. Embora não haja obrigatoriedade em sua modernização, a boa prática conduz para o seu up grade. Assim, foi realizado um projeto para up grade do sistema existente, (...)". Quanto ao STS08 foi previsto no CAPEX do estudo a implementação de um novo sistema de combate à incêndio.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Identificamos que o terminal está conectado por dutos à refinaria e terminal de Cubatão, porém não está claro quem são responsáveis pelos dutos, Transpetro ou Petrobrás? Essa definição é de extrema importância para considerar em caso de pertencer ao terminal atualmente Transpetro, as condições para operação e manutenção, lembrando que a ANP possui regramentos específicos para dutos - RTDT. Além disso, o novo arrendatário deve prever a implantação de um protocolo de responsabilidade identificando os limites de abrangência de cada parte, ou seja, do terminal e da refinaria?	O uso de dutos de transporte destinados à movimentação de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, por terceiros interessados, está regulamento pela Resolução ANP nº 35/2012 e Resolução ANP nº 716/2018. Ademais, no Capex do STS08 foi previsto a implantação de dutos que conectem o terminal a rede de dutos externos ao porto organizado, de forma que tanto o STS08 quanto o STS08A tenham acesso aos dutos para o Terminal de Cubatão. Por oportuno, está prevista na letra "b" do subitem 7.1.2.2: "Com base no Regulamento Técnico de Dutos Terrestres - RTDT, anexo da Resolução ANP nº 6-ANP, de 3 de fevereiro de 2011, a Arrendatária deverá elaborar procedimento mútuo de operação - PMO, entre as suas Unidades Operacionais e as Unidades Operacionais de Terceiros diretamente envolvidas na pré-operação ou operação de um Duto ou Sistema de Dutos, com a finalidade de estabelecer as interfaces, as ações e os critérios executivos operacionais". Maiores informações sobre o sistema de dutos externo ao porto organizado e correspondente titularidade dos ativos devem ser consultadas diretamente à ANP.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Pedimos esclarecer como serão tratados os contratos de servidão de passagem para o acesso ao píer de Alamoá pelos operadores retroportuários.	O instituto do contrato de passagem está regulamento por meio da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Pedimos esclarecer como será o acesso dos demais operadores, notadamente os operadores retro portuários, aos berços para os trabalhos de manutenção e operação das tubulações e "pipe racks" bem como a manutenção dos espaços garantidos contratualmente para a instalação de mais tubulações no futuro que cruzem as áreas em processo de licitação mantida aquilo que está estabelecido nos contratos individuais de passagem.	O instituto do contrato de passagem está regulamento por meio da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016, inclusive quando estiver vinculado a contratos de arrendamento, conforme situação exposta na contribuição.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Não foram apresentadas as plantas com as linhas dos dutos tal como disponibilizados na documentação dos editais de licitação IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13. Como serão tratadas as linhas dos dutos atuais e as linhas futuras. Serão preservadas as linhas existentes e os contratos já estabelecidos?	As tubulações de propriedade da CODESP e as que serão indenizadas, de propriedade privada que são essenciais a continuidade da operações, integrarão o rol de ativos dos respectivos terminais. Para as novos tanques e a integração dos terminais com sistema aquaviário e dutoviário foram previstos novos dutos no CAPEX de cada terminal, cada um de acordo com suas necessidades. Quanto aos dutos de demais contratos, o instituto do contrato de passagem está regulamento por meio da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016, inclusive quando estiver vinculado a contratos de arrendamento, conforme situação exposta na contribuição.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O edital não esclarece como será a utilização dos berços públicos atuais AL01, AL02, AL03 e AL04 e os que serão implantados AL05 e AL06. Apenas coloca que serão destinados à movimentação dos terminais STS08 e STS08A, sem mencionar como será a disponibilidade dos berços públicos para o atendimento dos demais operadores. Os direitos dos demais operadores incluindo os retro portuários estão garantidos?	As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária. Informa-se que a presente versão do estudo não definiu prioridades de atracação. Quanto aos berços considerados para cálculo de capacidade, foi considerado o uso e compartilhamento atualmente empregado das infraestruturas, visto que consta como premissa do estudo resguardar a continuidade das operações.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Sobre os novos investimentos: A classificação indicada no topo da tabela indica que os itens com o número 1 ao lado são de responsabilidade privada e os itens com o número 2 são de responsabilidade do Poder Concedente. Porém ao olhar as rubricas algumas estão com o número 3. Poderiam esclarecer?	Agradecemos a contribuição e informamos que a categorização é a seguinte: 1=obras; 2=obras(público); 3=equipamentos; 4=equipamentos(público).
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Sobre os novos investimentos: O montante de investimentos indicado na tabela com o sumário de custos (R\$209.618) está divergente da informação da tabela da página 21 (R\$ 193.096 - Novos Investimentos). Poderiam esclarecer?	Agradecemos a contribuição e informamos que a diferença entre os valores nos anexos "investimentos previstos" e "depreciação e amortização" é em função da aplicação dos benefícios Reidi e Reporto, ou seja, o valor considerado para depreciação já considera a aplicação dos benefícios.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>A Seção C - Engenharia, do edital do leilão do STS08A, indica expressamente que Quanto à necessidade indenização por ativos não reversíveis, registra-se que os seis tanque que serão provisoriamente disponibilizados ao STS08A na 1ª fase de transição (1º e 2º ano contratual) com capacidade estática total de 39.525 m3 também serão indenizados pelo futuro arrendatário do STS08A. Posteriormente esses tanques serão disponibilizados ao STS08 quando da segregação definitiva das áreas STS08 e STS08A . A apresentação realizada pela EPL no dia 09.06.2020 apontou que o arrendatário do STS08A será integralmente responsável pela indenização dos bens reversíveis, inclusive dos que futuramente serão disponibilizados ao arrendatário do STS08. No mesmo sentido está a parte final do item 77 da Nota Técnica Conjunta n.º 07/2020: Destaca-se que alguns desses ativos que serão indenizados pelo futuro arrendatário STS08A integram a futura área definitiva do STS08 e deverão ser oportunamente disponibilizados sem ônus adicionais, assim como os correspondentes ativos no píer que atenderão ao STS08. Levando-se em consideração estas informações, sugere-se a inclusão de cláusula no edital/minuta de contrato indicando explicitamente que os bens reversíveis serão integralmente indenizados pelo arrendatário do STS08A, e, posteriormente, serão repassados ao arrendatário do STS08 em plenas condições operacionais, sem qualquer possibilidade de cobrança futura pelos valores despendidos a título de indenização.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informa-se que os bens reversíveis à Autoridade Portuária não serão objeto de indenização, sendo disponibilizados pela Autoridade Portuária ao futuro arrendatário na situação de conservação em que se encontram. Quanto aos bens não reversíveis que serão indenizados pelo futuro arrendatário do STS08A na área que ele explorará de forma transitória, informa-se que as regras contratuais serão objeto de reanálise de forma evitar dúvidas ou interpretações indevidas.</p>
----------------------	----------------------	---	--

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>As áreas do STS08 e STS08A, atualmente, são uma única e indivisa área composta por um único sistema de linha de píeres (pipelines), que futuramente serão adequadamente segregadas aos arrendatários vencedores. Dada a necessidade de definição adequada acerca do uso e compartilhamento destas infraestruturas, sugere-se a inclusão das seguintes informações nas minutas de contrato das áreas: a) regramento para compartilhamento e uso das linhas por ambas arrendatárias; b) regramento sobre a prioridade de uso e atracação, em consonância com o atual conceito da Autoridade Portuária (FIFO); c) regramento para acesso e utilização das linhas pelo STS08, levando-se em consideração que o STS08A cronologicamente dará início ao uso das linhas 3 anos antes do início das operações pelo STS08. Registre-se que a ausência de disposição específica sobre o tema pode trazer muita insegurança jurídica para as operações portuárias, em prejuízo da formulação da proposta para o arrendamento, dos usuários dos terminais e da Autoridade Portuária.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária. Informa-se que a presente versão do estudo não definiu prioridades de atracação. Quanto aos berços considerados para cálculo de capacidade, foi considerado o uso e compartilhamento atualmente empregado das infraestruturas, visto que consta como premissa do estudo resguardar a continuidade das operações. Destaca-se que as inseguranças apontadas decorrem do atual nível de ocupação do sistema aquaviário do píer alamoia e não das regras contratuais, nesse linha destacam-se as melhorias previstas no CAPEX para o píer existente nos dois primeiros anos contratuais, com a substituição de 18 braços de carregamento, com melhorias significativas na prancha operacional e consequente ampliação de capacidade do sistema aquaviário. "Nos Píeres 1 e 2 são 6 braços de escuros de 16" e 8 braços de claros de 12". Nos Píeres de barcaças são 2 braços de claros de 8" e 2 braços de escuros de 10". A partir do 6º anos acontratual está prevista a entrada em operação de dois novos berços, também previsto no CAPEX, o que deve trazer capacidade operacional para o sistema aquaviário para atender satisfatoriamente os terminais STS08A e STS08 por todo o horizonte de contrato. Por oportuno, registra-se que para ampliação do atendimento dos demais usuários do píer Alamoia, de forma a manter o melhor aproveitamento quanto ao porte do navio de projeto das infraestruturas, consta outro projeto de expansão para a região, denominado "Expansão do Terminal Público de Alamoia", no qual seria realizada a construção de dois novos berços a serem impantandos entre a margem e o píer interno (berço Alamoia IV), conforme previsto no Plano Mestre do Porto de Santos.</p>
----------------------	----------------------	---	---

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>O futuro arrendatário do STS08A terá a obrigação de construir os píeres AL05 e AL06 entre o 3º e 5º ano contratual. A Seção C- Engenharia indica na página 5 que A partir da entrada em operação dos novos berços, o terminal STS08A será atendido pelos berços públicos AL05 e AL06 para movimentação de derivados e os berços AL01 e AL02 para movimentação de GLP; enquanto o STS08 será atendido pelos berços públicos AL01 e AL02 para movimentação de derivados. Levando-se em consideração a quantidade de terminais que utilizam os píeres da Alamoia e a necessidade de melhor otimização do uso das infraestruturas disponíveis, permitindo-se um incremento no número de movimentações realizadas no Porto de Santos, sugere-se a inclusão de cláusula na minuta de contrato indicando expressamente: a) que o arrendatário do STS08 poderá se conectar com estes novos píeres (realizando os investimentos necessários para tanto); b) a disciplina de uso dos futuros píeres AL05 e AL06, indicando parâmetros, especialmente prancha de embarque e desembarque, e regras para utilização dos referidos berços por outros arrendatários, permitindo, assim, maior eficiência operacional na região da Alamoia e otimizando o aproveitamento das infraestruturas; c) que será observado o conceito de FIFO (prioridade para uso do primeiro navio que chegar na barra) atualmente adotado pela Autoridade Portuária.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária. Informa-se que a presente versão do estudo não definiu prioridades de atracação. Quanto aos berços considerados para cálculo de capacidade, foi considerado o uso e compartilhamento atualmente empregado das infraestruturas, visto que consta como premissa do estudo resguardar a continuidade das operações. Destaca-se que as inseguranças apontadas decorrem do atual nível de ocupação do sistema aquaviário do píer alamoia e não das regras contratuais, nesse linha destacam-se as melhorias previstas no CAPEX para o píer existente nos dois primeiros anos contratuais, com a substituição de 18 braços de carregamento, com melhorias significativas na prancha operacional e consequente ampliação de capacidade do sistema aquaviário. "Nos Píeres 1 e 2 são 6 braços de escuros de 16" e 8 braços de claros de 12". Nos Píeres de barcaças são 2 braços de claros de 8" e 2 braços de escuros de 10". A partir do 6º anos acontratual está prevista a entrada em operação de dois novos berços, também previsto no CAPEX, o que deve trazer capacidade operacional para o sistema aquaviário para atender satisfatoriamente os terminais STS08A e STS08 por todo o horizonte de contrato. Por oportuno, registra-se que para ampliação do atendimento dos demais usuários do píer Alamoia, de forma a manter o melhor aproveitamento quanto ao porte do navio de projeto das infraestruturas, consta outro projeto de expansão para a região, denominado "Expansão do Terminal Público de Alamoia", no qual seria realizada a construção de dois novos berços a serem implantados entre a margem e o píer interno (berço Alamoia IV), conforme previsto no Plano Mestre do Porto de Santos.</p>
----------------------	----------------------	---	---

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Os leilões destinados ao arrendamento das áreas do STS08 e STS08A possuem características muito peculiares, notadamente em razão do fato da área atualmente ser indivisa e que parte das operações iniciais serão realizadas por um arrendatário (STS08A) e, na sequência, parte da área será transferida a outro arrendatário (STS08). Nos documentos técnicos subentende-se o compartilhamento de infraestruturas, tais como Estação de Tratamento de Efluentes, Sistema de Queima de Vapores e conexão dutoviária para a refinaria Presidente Bernardes e o Terminal de Cubatão. Os documentos disponibilizados até o momento não trazem maiores detalhamento técnico sobre essas infraestruturas delimitação de responsabilidade pela manutenção e forma de compatibilização do uso. Ante estes elementos, sugere-se a inclusão de maiores informações técnicas, detalhando os ativos existentes, quais serão e uso compartilhado e a inclusão de cláusula nos contratos de arrendamento estabelecendo sistema de controle, termos operacionais e compatibilização de uso destas áreas pelas futuras arrendatárias ao longo do período de operação, sob pena de gerar insegurança jurídica os futuros arrendatários e potenciais conflitos que, ao fim e ao cabo, comprometeram a prestação do serviço ofertado ao usuários.</p>	<p>Agradecemos as contribuições. No Capex dos estudos estão previsto os itens mínimos em especificação e quantitativos suficientes para segregação e plena operação dos terminais. As áreas estarão sob a reponsabilidade definida nos respectivos termos de assunção, cada área a seu tempo, conforme as regras de transição previstas na minuta de contrato. Ademais, no Capex do STS08 foi previsto a implantação de dutos que conectem o terminal a rede de dutos externos ao porto organizado, de forma que tanto o STS08 qunato o STS08A tenham acesso aos dutos para o Terminal de Cubatão.</p>
----------------------	----------------------	---	--

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>No cenário atual, o único acesso operacional utilizado nas áreas STS08 e STS8A se dá por meio de dutos que interligam a refinaria Presidente Bernardes e o Terminal de Cubatão, por meio do qual se conecta com as refinarias existentes no Estado de São Paulo. Por sua vez, os documentos técnicos (notadamente a Seção C- Engenharia) apontam a existência de infraestrutura de acesso rodoviário, com a previsão de implantação de duas novas plataformas de carregamento que tenham condições de atender carretas "rodo trem", com 2 posições de descarregamento em cada plataforma, possibilitando a operação simultânea de 4 caminhões (um veículo em cada lado), prevendo um total de 8 posições futuras de descarregamento de caminhões para o STS08 somado ao STS08A. Ademais, os estudos consideraram investimentos indispensáveis em plataformas de carregamento de carretas, inclusive na segunda fase de implantação, para alcançar as demandas previstas. Ocorre, no entanto, que eventual impacto sobre tráfego terrestre de caminhões em razão da nova conformação do terminal é aspecto extremamente sensível com reflexos em todo o Porto Organizado, refletindo-se nos processos de licenciamento ambiental e estudos de impacto de vizinhança, com relevantes condicionantes para os futuros Arrendatários. Considerando estes elementos, sugere-se a expressa indicação nos documentos técnicos dos dados (estudos/análises) considerados no tocante à nova demanda de tráfego terrestre previsto para as operações destas áreas no sistema viário existente, com a indicação dos eventuais reflexos e impactos considerados para sua mitigação, especialmente as eventuais intervenções que serão estabelecidas pelos órgãos públicos.</p>	<p>A inclusão das estações de recepção/expedição rodoviária foram recomendações da ANP acolhidas no estudo. A definição de áreas para as estações e para as manobras de caminhão estão apresentadas nas figuras anexas a Seção C. NOTA TÉCNICA N° 1/2020/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, de 17/01/2020: "Atualmente o terminal não conta com carregamento ou descarregamento rodoviário. Todavia, a inclusão desse modo de transporte na modelagem de quaisquer das duas áreas em estudo (STS08 e STS08A) ampliará a sua flexibilidade operacional, ao proporcionar o recebimento de biocombustíveis e a expedição de combustível já misturado para os postos revendedores". A estratégia operacional de uso das estações de recepção/expedição rodoviária e a demanda efetiva desse sistema rodoviário, com seus eventuais impactos de vizinhança, ficarão a cargo dos futuros arrendatários, quando da apredentação do Plano Básico de Implantação (PBI).</p>
----------------------	----------------------	--	---

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	A Seção C apresenta os estudos preliminares de engenharia e afins, de forma a subsidiar a avaliação por potenciais interessados no projeto. No entanto, não foram disponibilizadas as planilhas eletrônicas do Parecer Técnico SEPAV-P-0008/2018-0 Terminal Aquaviário de Alemoa Santos-SP para avaliação dos interessados. Destaca-se que a falta de informações adequadas sobre o estágio dos ativos existentes no terminal dificulta a elaboração de modelos financeiros e correta avaliação do projeto por potenciais interessados. Além disso, a disponibilização de tais informações é essencial para reduzir a assimetria de informação, uma vez que a atual arrendatária poderá participar da licitação e possui já detalhes sobre tais bens. Assim, sugerimos a disponibilização de tais documentos quando da publicação do Edital.	Agradecemos a contribuição. Informa-se que os ativos não reversíveis à Autoridade Portuária, de propriedade privada, que se mostraram essenciais a continuidade das operações do terminal foram previsto para serem adquiridos, mediante pagamento de indenização pelo novo arrendatário. Assim, a referida indenização terá valor certo, estabelecido em contrato, com base em referência de valor de ativo novo depreciado por metodologia apropriada. Será oportunamente disponibilizado a relação de ativos objeto de indenização. Destaca-se ainda que, de acordo com a minuta de edital, os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2. Não são previstas obras de segregação de infraestrutura, tais como sistema de drenagem, sistema de combate a incêndio, sala de controle de operações, dentre outros. Exceto pela previsão de construção de novas linhas e de novo pátio de bombas, as demais infraestruturas compartilhadas não foram previstas e demandam grande complexidade e custo para segregação com garantia de continuidade operacional.	No Capex dos estudos estão previsto os itens mínimos em especificação e quantitativos suficientes para segregação e plena operação dos terminais. Ademais, informa-se que foi previsto novo sistema de combate a incêndio para o STS08.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2.1. As regras de compartilhamento de berços previstas nos estudos deveriam ser validadas com a Administração Portuária, visto que esta é responsável pela definição destas e dado o impacto no negócio a depender das regras.	As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária. Informa-se que a presente versão do estudo não definiu prioridades de atracação. Quanto aos berços considerados para cálculo de capacidade, foi considerado o uso e compartilhamento atualmente empregado das infraestruturas, visto que consta como premissa do estudo resguardar a continuidade das operações.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2.2. Não está claro como foi avaliada a necessidade de investimentos adicionais de 62.719 m ³ e 41.767 m ³ , e recebimento de 39.525 m ³ de tancagem, dados os investimentos previstos nos outros terminais do entorno, bem como no novo projeto da TRIUNFO, protocolado na ANTAQ em abril/2020.	A necessidade de investimentos em expansão de capacidade estática foi definida de acordo com as análises do estudo de demanda na Seção B. A divisão dessa capacidade dos novos tanques entre os terminais STS08 e STS08A foi realizada com base na proposta de divisão das áreas e na correspondente disponibilidade de áreas ociosas, no intuito de melhor aproveitar as estruturas existentes e resguardar a continuidade das operações.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2.3. No sistema de expedição terrestre, é mencionado que "o único acesso operacional utilizado na área de arrendamento se dá por meio de dutos que interligam o Terminal STS08A a refinaria Presidente Bernardes e o Terminal de Cubatão, por meio do qual se conecta com as refinarias existentes no Estado de São Paulo." e que como "os dutos para o Terminal de Cubatão são privados, caberá ao futuro arrendatário realizar as tratativas necessárias junto á operadora dos dutos para viabilizar suas atividades." Dada esta limitação, será prevista alguma salvaguarda contratual para o arrendatário caso haja problemas nos dutos de terceiros?	O uso de dutos de transporte destinados à movimentação de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, por terceiros interessados, está regulamento pela Resolução ANP nº 35/2012 e Resolução ANP nº 716/2018. Ademais, no Capex do STS08 foi previsto a implantação de dutos que conectem o terminal a rede de dutos externos ao porto organizado, de forma que tanto o STS08 quanto o STS08A tenham acesso aos dutos para o Terminal de Cubatão.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	A princípio existem tubulações e equipamentos da área STS08A que atravessam o terreno da 1ª fase da STS08 e que podem ser necessários à operação da STS08A nos dois primeiros anos do contrato. Estes equipamentos poderão ser retirados logo no início do contrato pelo vencedor do STS08? Observamos que em caso da impossibilidade ou postergação da retirada (devido a continuidade da operação do STS08A) poderão haver impactos no cronograma de obra e na disposição dos tanques e plataformas de caminhão-tanque que serão construídos nos dois primeiros anos do contrato do STS08;	Agradecemos a contribuição. Sempre desafiador definir uma estratégia de segregação operacional de um terminal, principalmente quando há riscos relacionados a descontinuidade operacional. Assim, os estudos buscaram definir no nível conceitual regras para os elementos mais sensíveis da transição: áreas, tanques e operação. Nesses termos, a primeira fase da transição, nos dois primeiros anos acontratuais, visam a realização da segregação plena das operações, com a construção de novos tanques, dutos e praça de bombas, sistema de combate a incêndio tanto no STS08A quanto no STS08, bem como a segregação relacionadas ao licenciamento ambiental do terminal. Nesses termos, os cronogramas de obras dos futuros arrendatários deverão ser compatibilizados pela Autoridade Portuária de forma a evitar atrasos ou riscos operacionais para ambos os terminais.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Face à necessidade de obtenção de elaboração de estudos e autorizações junto aos órgãos reguladores (órgão ambiental, Corpo de Bombeiros, Prefeitura, ANP e demais órgãos), bem como ao alto índice pluviométrico da região e a necessidade de elaboração de estudos detalhados de engenharia para o adequado dimensionamento das instalações, entendemos que o prazo de 2 anos para a execução das obras é inexecutável. De forma que solicitamos a ampliação deste prazo para pelo menos 3 anos, bem como a postergação do início da contabilização da Movimentação Mínima Exigida (MME) para o 4º ano do contrato. Se mantida a previsão de entrega da 2ª fase do terreno ST08 para o início do 3º ano, entendemos ser plausível manter a conclusão da obra da 2ª fase ao final do 6º ano do contrato.	Agradecemos a contribuição. Os prazos da primeira e segunda fase de transição estão em linha com o porte dos investimentos exigidos em capacidade estática em cada etapa, a existência de infraestruturas disponíveis e nos prazos de licenciamentos. A Movimentação Mínima Exigida (MME) está coerente com a premissa norteadora do estudo de resguardar a continuidade das operações.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O edital não deixa claro qual será o local de acesso rodoviário do terreno STS08A após o leilão (aparentemente, hoje é utilizado o acesso que atravessa o terreno do STS08). O vencedor do STS08 será obrigado a deixar o acesso rodoviário ao vencedor do STS08A ou o acesso ocorrerá por outro local?	O Anexo C-1: Figura 4 evidencia o local de acesso rodoviário do terminal STS08A.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicitamos reanálise quanto ao valor previsto para a construção do sistema de combate a incêndio previsto para a STS08, visto que consideramos baixo o investimento (previsto em R\$ 4,7 milhões), visto a necessidade de construção de um novo tanque para reserva de água de incêndio, casa de bombas, sistemas de líquido gerador de Espuma (LGE) e interligações necessárias aos tanques da 1ª fase e da 2ª fase.	Agradecemos a contribuição. O custo unitário do sistema de combate a incêndio do STS08 será reavaliado.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Com relação as interligações existentes com as concessionárias de energia elétrica e água e esgoto qual dos dois terrenos se aproveitará destas interligações e qual deverá buscar novas interligações?	Entende-se que as redes de energia elétrica, água e esgoto existentes deverão ser individualizadas de acordo com as delimitações de suas respectivas áreas.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O documento explora apenas a interface com o órgão ambiental estadual - CETESB. Considerando a localização do empreendimento, em região estuarina e ambientalmente sensível, existem atualmente outras interfaces ambientais junto a outros órgãos como IBAMA, autoridade portuária, Marinha, Agência Nacional de Águas etc., que sejam relevantes às atividades da área? É possível complementar o edital com eventuais outras interfaces?	Agradecemos a contribuição. Na elaboração dos estudos as correlações com os órgão intervenientes foram considerados, porém as questões levantadas serão reavaliadas para a versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Parte da área da STS08 não possui Licença de Operação (LO); a área restante é coberta por LO, mas será operada durante os 2 primeiros anos pela área STS08A. Nesse cenário, o licenciamento da 1ª fase da STS08 seguirá os trâmites de um novo empreendimento, mais complexo do que a ampliação de um empreendimento existente, sendo que eventuais fatores não identificados a priori podem inviabilizar a obtenção de licenças no prazo esperado, trazendo riscos ao planejamento do empreendimento no prazo de 2 anos estabelecido. É possível rever a estratégia, de forma que toda a área STS08 seja oferecida para arrendamento desde o início? As instalações já existentes na área STS08 seriam suficientes para início imediato da operação após arrendamento ou dependem de estruturas pertencentes à área STS08A?	Agradecemos a contribuição. A estratégia de transição de área tem como principal intuito resguardar a continuidade operacional dos ativos existentes. Ao se propor a segregação operacional desde o primeiro ano contratual, vislumbra-se riscos referentes ao desmembramento da licença de operação, ao uso compartilhado do sistema de combate a incêndio, bem como outros decorrentes do compartilhamento de estruturas de dutos de recepção e expedição, que, s.m.j., poderiam ser mitigados com o intervalo de 2 anos previsto na 1ª etapa de transição constante da minuta de contrato.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Contribuição: Gostaríamos de ressaltar a relevância das atividades desempenhadas pelo arrendatário da área (Contrato DP/43.2000), localizada em área contígua ao futuro terminal STS08. A área do arrendamento (Contrato DP/43.2000), classificada como Não-Operacional, é atualmente destinada para a as atividades de análises laboratoriais e de certificação de cargas, atividade essencial para o desempenho operacional dos terminais do Porto de Santos e demais portos do Brasil, tendo em vista que este laboratório recebe amostras de todas as partes do país por ser o único com capacidade analítica para testes específicos em combustíveis que são distribuídos em todas as regiões e estados. Tratam-se de equipamentos específicos que não podem ser movimentados de forma simples e rápida, pois existem alicerces fortes de sustentação e estabilidade dos mesmos para o desempenho do teste. A parada deste laboratório trará prejuízo a economia não só do porto de Santos, mas a economia do país, tendo em vista que este laboratório é credenciado pela ANP - Agência Nacional do Petróleo para determinação da conformidade dos combustíveis importados que adentram o território nacional. Nesse contexto, gostaríamos de colocar que essa área deve manter sua classificação como Não-Operacional e o desempenho das atividades atuais, com novo processo licitatório para garantir a continuidade das atividades a partir de dezembro de 2020, quando vence o contrato vigente. O eventual adensamento da área do arrendamento (Contrato DP/43.2000) ao STS08 não trará ganhos relevantes para a operação do STS08 e causará um impacto significativo nas operações do porto e do país conforme acima descrito, com possibilidade de suspensão temporária de distribuição de cargas a nível de território nacional, caso seja prevista a sua relocação.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informa-se que a proposta de classificação das áreas do porto em operacionais e não-operacionais compete a Autoridade Portuária. Nesses termos, destaca-se que originalmente a área em comento, correspondente ao Contrato DP/43.2000 não integrou a análise dos estudos dos terminais STS08A e STS08. Contudo, no âmbito da presente audiência pública, a Autoridade Portuária emitiu contribuição no sentido de que essa área passasse a ser considerada no escopo dos estudos. Dessa forma, essas áreas contíguas a proposta original serão oportunamente analisadas no intuito de serem absorvidas no estudo. Isso, em respeito aos correspondentes instrumentos contratuais vigentes e sem prejuízo de que sejam previstas eventuais regras de transição para que sejam resguardadas a possibilidade de transferências de atividades por ventura classificadas como críticas, de forma a mitigar potenciais impactos decorrentes.</p>
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Anexo C-2 - Fase 1 - Edificações Tanques - A descrição indica tanque sem fundação, possivelmente com fundação direta. Entretanto, o solo de Santos não admite isso, requerendo investimento adicional que não está previsto na planilha do edital; - O valor previsto não cobre a caldeiraria, considerando 55 R\$/kg para cerca de 600 t. E há diversos outros itens que acrescem o valor, tais como SCI, bacia de contenção, sistema de drenagem pluvial/contaminado/oleoso, instrumentação, iluminação (escada), proteção catódica (corrente impressa), aterramento, amostrador de costado, misturadores de costado.</p>	<p>Os tanques que foram especificados sem fundação, estimam o uso de infraestruturas de fundações já existentes na área. Por oportuno, conforme registrado na Seção C - Engenharia, para fins de modelagem, a precificação dos tanques novos referentes à capacidade adicional adota-se um modelo paramétrico que inclui as obras e equipamentos associados, tais como: fundações; base dos tanques; rede de drenagem; válvulas; sistema de proteção; medidores; aterramento; muro de contenção da bacia; bacia de contenção; selo flutuante; e sistemas de automação.</p>

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Anexo C-2 - Fase 1 - Equipamentos principais Dutos Custo destinado a construção de linhas e dutos nos parece subestimado.	Com relação aos custos unitários dos investimentos em dutos, não foi fornecido qualquer subsídio que propiciasse reanálise do tema na presente contribuição.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Anexo C-2 - Fase 1 - Equipamentos principais Praça de bombas - Na minuta do contrato não encontramos obrigação para praça de bombas. Entretanto, consta no Anexo, o que pode vir a caracterizar item de investimento obrigatório; - Sendo obrigatório, o valor unitario informado de R\$ 0,99 mi está muito inferior ao necessário. São indicadas seis bombas, sem informações adicionais. Considerando três bombas de 45 HP e três de 60 HP, e o custo unitário de R\$ 6 mil/HP, o valor apenas para bombas e infra civil é de R\$ 1,89 mi. Adiciona-se a necessidade de infra de elétrica e automação, pavimentação de acesso ao PB, drenagem oleosa/pluvial, SPDA, aterramento, tubulações de interligação, SCI.	Os investimentos em praça de bombas e dutos enquanto obrigações contratuais estão associados a operacionalidade da ampliação de capacidade estática, conforme letra "c", do subitem 7.1.2.2. da minuta de contrato. Com relação aos custos unitários dos investimentos em praça de bombas, informa-se que a referida composição de custo referencial, para atendimento de um terminal de combustíveis de porte médio de 35.000m³ de capacidade estática, visa subsidiar a adequada precificação do Capex, e considera os seguintes itens: fundações, drenagem pluvial, drenagem oleosa, estrutura de concreto, estrutura metálica, aterramento e SPDA, iluminação, encaminhamento de cabos, filtros, 6 bombas de 150 m³/h, manômetro e PSV.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2. No tocante à área total do Arrendamento, cujo código de identificação é STS08, é necessário considerar que no ano de 1976 a PETROBRAS adquiriu da então Rede Ferroviária Federal SA - RFFSA, o "Oleodutos Santos - São Paulo", lhe sendo concedido, através da Cessão de Direitos (conforme demonstrado no documento anexo que será disponibilizado,) o direito de uso e gozo (domínio útil) das áreas ali discriminadas. Ressalta-se que a mencionada área compõe uma faixa de dutos que inicia-se no Km 0 (zero) localizado no bairro de Alemoa em Santos - SP, onde estão as duas antigas casas de bombas (claros e escuros), ambas, atualmente, inoperantes/desativadas (na época denominada Estação de Alemoa) e, estende-se até o km 49, no Terminal de Utinga (atual Terminal de São Caetano do Sul), em frente à empresa Utingás, no município de São Caetano do Sul - SP Nessa linha, pelos documentos que comprovam o direito de ocupação da PETROBRAS, contata-se que a faixa de dutos é lindeira ao atual Terminal de Alemoa/Santos (área STS08 + STS08A), operado pela Transpetro, e ocupa um trecho que vai desde o Km 0 até o km 1+ 300, no qual há uma infinidade de dutos e interligações enterrados inerentes às operações do Terminal objeto de licitação. Dessa forma, no que tange à área objeto da presente licitação, no trecho da faixa de dutos localizado entre o Km 0 e Km 1+ 300, a PETROBRAS possui sobre o mesmo o domínio útil, conforme documentos anexos à presente contribuição. Nesse sentido, solicita-se que seja excluída da área total do terreno objeto de arrendamento na presente licitação aquela relativa à faixa de dutos, cujo domínio útil pertence à PETROBRAS, conforme documentos e desenhos da área que seguem em anexo.	Agradecemos a contribuição. As áreas correspondente à faixa de dutos objeto da contribuição será analisada com base nos elementos apresentados.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2. Não são previstas obras de segregação de infraestrutura, tais como sistema de drenagem, sistema de combate a incêndio, sala de controle de operações, dentre outros. Exceto pela previsão de construção de novas linhas e de novo pátio de bombas, as demais infraestruturas compartilhadas não foram previstas e demandam grande complexidade e custo para segregação com garantia de continuidade operacional.	No Capex dos estudos estão previsto os itens mínimos em especificação e quantitativos suficientes para segregação e plena operação dos terminais. Ademais, informa-se que foi previsto novo sistema de combate a incêndio para o STS08.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2.1. As regras de compartilhamento de berços previstas nos estudos deveriam ser validadas com a Administração Portuária, visto que esta é responsável pela definição destas e dado o impacto no negócio a depender das regras.	As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no Regulamento de Exploração Portuária, de responsabilidade da Autoridade Portuária. Informa-se que a presente versão do estudo não definiu prioridades de atracação. Quanto aos berços considerados para cálculo de capacidade, foi considerado o uso e compartilhamento atualmente empregado das infraestruturas, visto que consta como premissa do estudo resguardar a continuidade das operações.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2.2. Não está claro como foi avaliada a necessidade de investimentos adicionais de 62.719 m ³ e 41.767 m ³ , e recebimento de 39.525 m ³ de tancagem, dados os investimentos previstos nos outros terminais do entorno, bem como no novo projeto da TRIUNFO, protocolado na ANTAQ em abril/2020.	A necessidade de investimentos em expansão de capacidade estática foi definida de acordo com as análises do estudo de demanda na Seção B. A divisão dessa capacidade dos novos tanques entre os terminais STS08 e STS08A foi realizada com base na proposta de divisão das áreas e na correspondente disponibilidade de áreas ociosas, no intuito de melhor aproveitar as estruturas existentes e resguardar a continuidade das operações.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	2.3. No sistema de expedição terrestre, é mencionado que "o único acesso operacional utilizado na área de arrendamento se dá por meio de dutos que interligam o Terminal STS08A a refinaria Presidente Bernardes e o Terminal de Cubatão, por meio do qual se conecta com as refinarias existentes no Estado de São Paulo." e que como "os dutos para o Terminal de Cubatão são privados, caberá ao futuro arrendatário realizar as tratativas necessárias junto à operadora dos dutos para viabilizar suas atividades." Dada esta limitação, será prevista alguma salvaguarda contratual para o arrendatário caso haja problemas nos dutos de terceiros?	O uso de dutos de transporte destinados à movimentação de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, por terceiros interessados, está regulamento pela Resolução ANP nº 35/2012 e Resolução ANP nº 716/2018. Ademais, no Capex do STS08 foi previsto a implantação de dutos que conectem o terminal a rede de dutos externos ao porto organizado, de forma que tanto o STS08 quanto o STS08A tenham acesso aos dutos para o Terminal de Cubatão.

Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	3.5. Atentamos que os dados de demanda micro projetada consideram um crescimento da movimentação de claros pelo terminal, em direção oposta ao crescimento do consumo dos produtos na região Sudeste, conforme previsto pela EPE. Assim, a movimentação projetada está acima da que seria prevista com o crescimento da demanda na região.	As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1% a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	4.1.4. Tendo em vista o terminal estar localizado em zona primária, ser certificado pelo ISPS Code e considerada como área de Segurança Nacional existe a necessidade de turnos de revezamento de 12hx12h, ininterruptos, em 4 grupos de 13 vigilantes cada, totalizando 52 vigilantes, 24h por dia, 7 dias por semana, 365 dias por ano (quantidade para a área total atual). A quantidade de vigilantes foi estabelecida a partir do Estudo de Análise de Risco elaborado por empresa especializada, conforme determinação legal da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS e CESPOTOS, braço estadual da Comissão Nacional, tendo em vista a necessária certificação pela International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code), código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias, norma internacional de segurança para controle de acessos e monitoramento.	Agradecemos a contribuição e informamos que reavaliaremos o quantitativo de pessoal e as escalas de turnos.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	4.2.4. Entendemos que incentivos fiscais como REIDI e REPORTO não devem ser considerados, visto que podem ter seu benefício suspenso durante a vigência do contrato.	Agradecemos a contribuição e informamos que no momento da modelagem devem ser considerados os incentivos fiscais vigentes da região do arrendamento. Caso aja algum tipo de alteração desta natureza ao longo da vigência contratual que traga prejuízos ao equilíbrio financeiro do Contrato deverá haver uma análise conforme as previsões existentes na Portaria SNPTA nº 530/2019.

Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Com relação aos custos variáveis modelados para o Arrendamento, o item 4.2. da Seção D apresenta o seguinte: [...] Conforme observado no mercado, parte-se da premissa que 30% da receita adicional do abastecimento de navios (R\$ 8,33) correspondam aos custos incorridos durante as operações. . Solicita-se, por gentileza, disponibilizar fontes/informações que corroboram com a premissa adotada a fim de melhorar as estimativas do valor do negócio a serem feitas pelos interessados.	Agradecemos a contribuição e informamos que estamos trabalhando para aperfeiçoar e detalhar esta premissa para as novas versões dos estudos a serem publicadas.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	3.5. Atentamos que os dados de demanda micro projetada consideram um crescimento da movimentação de claros pelo terminal, em direção oposta ao crescimento do consumo dos produtos na região Sudeste, conforme previsto pela EPE. Assim, a movimentação projetada está acima da que seria prevista com o crescimento da demanda na região.	As refinarias da região Sudeste, sendo que somente o estado de São Paulo tem quatro refinarias, produzem um excedente de 42% de gasolina em relação ao seu consumo e um excedente 14% em relação ao consumo diesel. As projeções utilizadas para a demanda de diesel e gasolina foram bem conservadoras, considerando um crescimento de 1,1% a.a para o diesel e 0,70% a.a para a gasolina. Um aumento de demanda das regiões Sudeste e Centro-Oeste pode ser atendido por meio do aumento da capacidade de refino ou por meio do aumento das importações de derivados, especialmente óleo diesel, como ocorrido em 2017. Este cenário de diminuição da entrega de derivados claros pelas refinarias de São Paulo seria compensado pelo aumento das importações de derivados de tal forma que não teria impacto nas projeções de demanda, tendo em vista a mudança do fluxo de entrega para recepção por meio da importação de derivados claros. Por outro lado, em função do aumento da demanda e da margem de contribuição do óleo combustível as refinarias teriam alguma flexibilidade de aumentar a produção de derivados escuros para exportação. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.

Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	4.1.4. Tendo em vista o terminal estar localizado em zona primária, ser certificado pelo ISPS Code e considerada como área de Segurança Nacional existe a necessidade de turnos de revezamento de 12hx12h, ininterruptos, em 4 grupos de 13 vigilantes cada, totalizando 52 vigilantes, 24h por dia, 7 dias por semana, 365 dias por ano (quantidade para a área total atual). A quantidade de vigilantes foi estabelecida a partir do Estudo de Análise de Risco elaborado por empresa especializada, conforme determinação legal da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS e CESPORTOS, braço estadual da Comissão Nacional, tendo em vista a necessária certificação pela International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code), código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias, norma internacional de segurança para controle de acessos e monitoramento.	Agradecemos a contribuição e informamos que reavaliaremos o quantitativo de pessoal e as escalas de turnos.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	4.2.4. Entendemos que incentivos fiscais como REIDI e REPORTO não devem ser considerados, visto que podem ter seu benefício suspenso durante a vigência do contrato.	Agradecemos a contribuição e informamos que no momento da modelagem devem ser considerados os incentivos fiscais vigentes da região do arrendamento. Caso aja algum tipo de alteração desta natureza ao longo da vigência contratual que traga prejuízos ao equilíbrio financeiro do Contrato deverá haver uma análise conforme as previsões existentes na Portaria SNPTA nº 530/2019.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Com base na análise do modelo de gestão e da estrutura tarifária que será praticada pelo porto, poderíamos recomendar que o contrato de arrendamento contenha cláusulas que prevejam níveis de produtividade adequados ao bom desempenho portuário?	Agradecemos a contribuição e informamos que a minuta de contrato já prevê em seu artigo 9.2.3.2: "Para fins de contabilização da Movimentação Efetivamente Contabilizada prevista na Subcláusula 9.2.3.1, só serão admitidas as movimentações de cargas exigidas a título de Movimentação Mínima Exigida, nos termos da Subcláusula 7.1.2.1, excluindo-se as cargas que a Arrendatária é autorizada a movimentar mas que não são incluídas dentre aquelas exigidas a título de Movimentação Mínima Exigida."

Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>O Complexo Portuário de Santos possui dutovias conectando as cidades de Santos (refinaria RPBC, em Cubatão), Capuava Refinaria RECAP e polo petroquímico) e Paulínia (Refinaria REPLAN, a maior da Petrobras, e polo petroquímico). O modal duto viário é responsável, principalmente, pela movimentação de derivados de petróleo (exceto GLP), sucos e GLP, os quais representam cerca de 62%, 17% e 13%, respectivamente, da totalidade desse modal. As áreas do terminal STS08A conecta-se atualmente ao sistema de dutos que interliga a Alamoá à rede da Transpetro/Petrobras, e estará sujeito a regramento específico para seu uso. Com base na Seção D - Operacional, pagina 1, A dinâmica operacional projetada para a área STS08 resume-se à recepção dutoviária dos derivados de petróleo da Refinaria Presidente Bernardes em Cubatão/SP, armazenagem em tanques especializados e expedição aquaviário via cabotagem, Solicitamos mais esclarecimento sobre esses regramentos e se o Governo Federal fará investimentos de novos dutos para eliminar dependência da Petrobrás como alternativos para RPBC e se o impacto para as atividades do proponente/arrendatário também poderão ser realizado no sentido inverso proposto?</p>	<p>O uso de dutos de transporte destinados à movimentação de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, por terceiros interessados, está regulamento pela Resolução ANP nº 35/2012 e Resolução ANP nº 716/2018. Ademais, no Capex do STS08 foi previsto a implantação de dutos que conectem o terminal a rede de dutos externos ao porto organizado, de forma que tanto o STS08 quanto o STS08A tenham acesso aos dutos para o Terminal de Cubatão. Por oportuno, está prevista na letra "b" do subitem 7.1.2.2: "Com base no Regulamento Técnico de Dutos Terrestres - RTDT, anexo da Resolução ANP nº 6-ANP, de 3 de fevereiro de 2011, a Arrendatária deverá elaborar procedimento mútuo de operação - PMO, entre as suas Unidades Operacionais e as Unidades Operacionais de Terceiros diretamente envolvidas na pré-operação ou operação de um Duto ou Sistema de Dutos, com a finalidade de estabelecer as interfaces, as ações e os critérios executivos operacionais". Maiores informações sobre o sistema de dutos externo ao porto organizado e correspondente titularidade dos ativos devem ser consultadas diretamente à ANP.</p>
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>O acesso ferroviário ao Porto de Santos é composto pelas linhas da MRS Logística, FCA e Rumo (antiga ALL Logística) enquanto dentro dos limites do Porto, a operação ferroviária é feita pela PORTOFER. A gestão do sistema ferroviário é bastante complexa devido a diversos fatores, destacando-se as distâncias curtas que exigem desmembramento e recomposição de composições, diversos operadores, tráfego de interferência intenso na via etc. A política pública desenhada para o enfrentamento dos potenciais gargalos logísticos do país envolve a expansão e modernização do modal ferroviário como alternativa privilegiada para o escoamento de mercadorias pelo território nacional. Somados os investimentos até o momento, as projeções indicam a expansão da demanda pelo Sistema Ferroviário Interno ao Porto de Santos de, atualmente, cerca de 30 milhões de toneladas/ano para cerca de 85 milhões de toneladas/ano em 2023. Considerando o incremento dessa magnitude na procura pelo acesso ferroviário santista, demandará a realização de intensivos investimentos para a expansão da malha integrante do Porto de Santos, seja pela Portofer Transporte Ferroviário Ltda. (atual operadora do sistema, por força do Contrato DP/25.2000), por eventual novo operador/investidor ou pelo setor público?</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que para os terminais em estudo, até o momento, e dado o perfil dos terminais, não está prevista a utilização do modal ferroviário.</p>

Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Dado que o edital faz referência a Portaria ANP nº 251/2000, que trata da Regulamentação do acesso não discriminatório para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis, está concomitantemente passando por atualização em Audiência Pública, na ANP - ANP 001/2020 (http://www.anp.gov.br/arquivos/cap/2020/cap1/minuta-revis%C3%A3o-portaria-anp-251-2000.pdf), e considerando os possíveis impactos causados no mercado de serviços portuários em terminais de combustíveis, como expressos na NT da ANTAQ nº 97/2020/GRP/SPG, entendemos que essa Portaria e as reformulações normativas que dela decorrem, causam uma insegurança jurídica muito grande. Como serão tratadas essas questões durante o processo de licitação considerando que se trata de áreas tão relevantes e que, pelos aspectos operacionais, são diretamente afetadas por tal Portaria?	Tendo como referência as manifestações da ANP sobre o tema, registradas na tabela 42 da NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 07/2020, não foi identificado impacto no modelo econômico. De acordo com a ANP, "Em relação à limitação ao acesso de um único cliente a 50% da capacidade do terminal, deve-se ressaltar que essa restrição só se aplica na celebração de contratos firmes. Dessa forma, se não houver qualquer outro interessado em celebrar contratos firmes para a movimentação, em determinado terminal, nada impede a celebração de contratos spot para a movimentação do restante da capacidade do terminal."
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Quanto a definição da Movimentação Mínima Exigida (MME) pedimos esclarecer a utilização de dados pretéritos mensais para a definição do desvio, quando o MME, conforme consta na minuta de contrato, será apurado anualmente.	Agradecemos a contribuição e informamos que o procedimento de cálculo, apura o valor movimentado mês a mês para cada ano no período de 2000 a 2018 e que nada impacta no cálculo anual da MME.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	O texto do capítulo 3.3 da Seção D do STS08 afirma O Terminal STS08 deve utilizar os berços Alamoá 1 e Alamoá 2, além de poder atracar no novo berço a ser construído . Tal informação contradiz outras passagens dos documentos que afirmam que o STS08 utilizará apenas os berços AL01 e AL02. Por outro lado, os novos Berços AL05 e AL06 são caracterizados como Bens do Arrendamento do STS08A (cláusula 15.1.2 da minuta de Contrato do Arrendamento STS08A), o que, supõe-se, implica na exclusividade de uso por aquela Arrendatária. Favor esclarecer se os Berços AL05 e AL06 serão de uso exclusivo do STS08A e, se for o caso, revisar o referido texto do capítulo 3.3 da Seção D do terminal STS08.	Agradecemos a contribuição e informamos que a utilização dos berços está sendo revista junto à Autoridade Portuária, podendo ensejar alterações nos estudos.
Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	O cenário econômico pós-Covid19 ainda não foi incorporado ao modelo projetado de crescimento de volumes e receitas nesta licitação. Quando se pretende corrigi-lo?	Agradecemos a contribuição e informamos que já existe parecer jurídico do Ministério da Infraestrutura que considera a pandemia de COVID-19 como "força maior". Dessa forma, entende-se que mantendo as projeções atuais é possível corrigir possíveis distorções, ainda incertas, uma vez que conforme Cláusula 13.2.6 da minuta de Contrato, a Arrendatária não é responsável por riscos relacionados a caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência, em condições normais do mercado de seguros

Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	Consideramos que a taxa estimada de 0,5% a.a. para a contratação de seguro Garantia de Execução bem abaixo do que vivenciamos com cotações de seguro garantia judicial em abril, maio e início desse mês de junho, considerando o cenário atual do mercado de aversão ao risco provocado pela volatilidade econômica e financeiro mundial devido incertezas provocadas pela crise do Coronavírus.	Agradecemos a contribuição e informamos que as alíquotas dos seguros e garantias estão baseados em amostras levantadas no âmbito da Nota Técnica 26/2019/GEINF/DPL/EPL "Revisão da metodologia para estimação da rubrica Seguros na avaliação econômico-financeira dos estudos de viabilidade para arrendamentos portuários", de 03/10/2019'.
Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	Os valores previstos de Receita (movimentação/tarifas), CAPEX, OPEX, bem como os de Arrendamento, resultado destes anteriores, devem ser revistos conforme apontado nas seções referentes aos Estudos EPL.	Não foi identificada contribuição que possa ser respondida.
Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	A transição dos bens e área previstos nos editais STS08 e STS08A partem da premissa que o andamento dos contratos de ambas as áreas ocorrerá de forma alinhada, com os principais marcos iguais entre os projetos. Entretanto, caso haja algum descasamento dos cronogramas como atraso de obras em uma das áreas, PTOs com cronogramas diferentes ou transição problemática entre STS08 e STS08A isto pode gerar desequilíbrio em algum dos contratos. Como esta questão poderia ser tratada e neste caso, caberia a solicitação de reequilíbrio contratual?	Agradecemos pela contribuição. Informamos que o PTO é exigido somente para a área STS08A, não havendo, portanto, possibilidade de descasamento entre PTOs. Quanto à transição de áreas, cada arrendatária será responsável pelas áreas que estiverem sob sua responsabilidade, em cada momento do contrato. Caso sejam causados danos às áreas ou estruturas, ou atraso na sua entrega, aplicam-se as penalidades previstas no item 19 da minuta de Contrato. O prazo proposto para a segregação dos terminais é o estabelecido no item 2.1.2 da minuta de Contrato. Quanto aos danos ambientais, aplica-se ainda a regra constante na Cláusula 12.2 da minuta de Contrato, segundo a qual os passivos ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 dias da Data de Assunção, serão de responsabilidade do Poder Concedente. A solicitação de reequilíbrio contratual deve ser analisada no caso concreto e poderá ser solicitada nas hipóteses previstas pela Portaria MINFRA nº 530/2019.
Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	Consideramos que a taxa estimada de 0,5% a.a. para a contratação de seguro Garantia de Execução bem abaixo do que vivenciamos com cotações de seguro garantia judicial em abril, maio e início desse mês de junho, considerando o cenário atual do mercado de aversão ao risco provocado pela volatilidade econômica e financeiro mundial devido incertezas provocadas pela crise do Coronavírus.	Agradecemos a contribuição e informamos que as alíquotas dos seguros e garantias estão baseados em amostras levantadas no âmbito da Nota Técnica 26/2019/GEINF/DPL/EPL "Revisão da metodologia para estimação da rubrica Seguros na avaliação econômico-financeira dos estudos de viabilidade para arrendamentos portuários", de 03/10/2019'.
Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	Os valores previstos de Receita (movimentação/tarifas), CAPEX, OPEX, bem como os de Arrendamento, resultado destes anteriores, devem ser revistos conforme apontado nas seções referentes aos Estudos EPL.	Não foi identificada contribuição que possa ser respondida.

Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	<p>1) O relatório é superficial e apresenta falta de algumas informações importantes para um adequado Diagnóstico Ambiental, comparado ao praticado atualmente pela TRANSPETRO neste Terminal; 2) Estão listados e previstos diversos investimentos que demandarão licenciamentos complexos em diferentes órgãos licenciadores. Os custos apresentados nos relatórios estão subestimados e bem simplificados, considerando as diversas variáveis envolvidas nesses processos de pré, durante e pós licenciamento juntos aos órgãos licenciadores. 3) Nos relatórios foram ignorados diversos critérios técnicos que devem gerar despesas não previstas pela EPL, dentre eles: 3.1) Estima-se que será necessário um novo licenciamento para a área. Não sendo possível a transferência de titularidade da LO; 3.2) Para esta área em tela, 8, será necessária a construção de novos tanques. Nos valores levantados pela consultoria, acredita-se que foram consideradas apenas as taxas, visto tratar-se de um valor extremamente baixo. Para uma obra de tal porte, pode ser necessária a elaboração de novos estudos, como Relatório Ambiental Simplificado etc., o que gera custos elevados com consultoria, além de programas específicos para essa área que não foram considerados no estudo; 3.3) Foi considerado que o licenciamento se dará apenas no âmbito estadual. Porém, a licença para dragagem do estuário hoje pertencente à CODESP é de responsabilidade do IBAMA. A alçada do licenciamento para construção do píer pode também ser da esfera Federal; 3.4) Serão necessárias autorizações para supressão de vegetação, algumas com o licenciamento bem sensível, como por exemplo as áreas de manguezais. 3.5) Não foram considerados gastos com cumprimento de condicionantes em cada uma das etapas do licenciamento; 3.6) Não foram considerados custos de destinação de resíduos para a etapa de operação do Terminal; 3.7) Não foram considerados gastos com a execução de medidas mitigadoras e compensatórias exigidas pela Prefeitura após a apresentação do EIV. Dados levantados com a Secretaria de Portos do Município de Santos mostram que os valores de compensação de terminais com atividades similares ao do objeto variam de R\$70,48 a R\$495,70/m² e/ou R\$26,60 a R\$382,42/m², conforme imagem abaixo. Os maiores valores são estimados para a atual área do Terminal de Alemoa. Para a área ocupada pela arrendatária atual, a prefeitura estimou valores de R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões) para implantação de medidas mitigadoras, além de depósito de 30.000.000,00 (trinta milhões de reais) no FUNDURB.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.</p>
---------------------	---------------------	--	---

Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	<p>item 2 - Sessão - F Ambiental - STS-08.  O abastecimento de Água Potável é feito pela SABESP. A água utilizada no sistema de GLP é captada do estuário por meio de bombas, para o qual a dispensa de outorga. Considerar custos de operação dessas bombas.  Resolução CONAMA 430/2011 e pelo ART 18, e não 19 como citado no item.  Nessa área não existe ETE. Pode ser necessária a implantação de um sistema de tratamento, o que gera custos.  Nessa área não há lançamento de efluentes nem utilização de água do estuário.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital. Quanto a necessidade de implantação de nova ETE, informamos que esta questão será avaliada junto à autoridade portuária.</p>
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	<p>Comentários item 4 - Sessão - F Ambiental - STS-08.  Caso a atual Arrendatária continue sendo a operadora, não haverá o custo de transferência de titularidade da LO. Para novos arrendatários, deve ser prevista a obtenção de nova LO. Além disso, será necessário um novo licenciamento para a referida área, especialmente pela ampliação na área de tancagem para ela proposta.  Para a obtenção de um alvará definitivo do Terminal, foi protocolado na prefeitura de Santos um EIV que abrange tanto a área industrial quanto a área administrativa hoje existentes. Foram estabelecidas diversas medidas mitigadoras e compensatórias que incluem compra de sinalização semafórica, pavimentação asfáltica de avenida, nivelamento de tampas de bocas de lobo, depósito de 30 milhões de reais no FUNDURB, dentre outras. Não é possível estimar o valor total referente a essas medidas. Para a nova área, poderá ser exigido um novo EIV e o estabelecimento de outras medidas mitigadoras e compensatórias. Cabe ressaltar que a Prefeitura não possui metodologia clara para a definição das medidas mitigadoras e compensatórias e em reunião realizada entre a Transpetro e a Procuradoria do Município, não foram claramente evidenciados os critérios para tais medidas. Foi feita uma comparação entre as medidas estabelecidas para as empresas circunvizinhas à Transpetro e as existentes na Ilha Barnabé e foi verificado que as medidas estabelecidas à TP são superiores às das demais empresas. Numa análise de um novo EIV, pode ser que as medidas estabelecidas à TP continuem sendo superiores às de outra empresa que assuma a mesma área.  A validade da LO atual do Terminal é de 4 anos.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.</p>

Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Comentários item 6.1 - Sessão - F Ambiental - STS-08. â€¢ Além de água proveniente do sistema de aquecimento de GLP, para a qual deve-se considerar custos de monitoramento de qualidade nos pontos de captação e lançamento, na área 08 não há estação de tratamento de efluentes, assim, haverá custo de implantação desse sistema, bem como monitoramento. â€¢ Deve se considerar ainda um futuro custo de instalação para um sistema de drenagem.	Agradecemos a contribuição. Os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Comentários item 6.2 - Sessão - F Ambiental - STS-08. â€¢ Na fase de operação, considerar também as emissões de gases de efeito estufa, como as provenientes do consumo de energia elétrica, e das fugitivas do armazenamento dos produtos nos tanques.	Agradecemos a contribuição. Essa questão será analisada tecnicamente e, caso pertinente, será contemplada na versão final do estudo, no âmbito do Subprograma de Monitoramento da Qualidade do Ar, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Comentários item 10 - Sessão - F Ambiental - STS-08A. Os custos abaixo já fazem parte das obrigações do atual arrendatário e não foram contemplados nos estudos da EPL: R\$ 29.950,00 em 2011 Laudo florístico R\$ 473.336,00 medida compensatória, contrato 3 anos - compensação ambiental R\$ 23.186,92 - taxa anual Ibama R\$ 131.420,00 Licença Cetesb R\$ 1.800,00 - mensal - R\$ 900,00 - bimestral e R\$ 675,00 quadrimestral - Controle de pragas R\$ 43.200,00 gerenciamento de resíduo R\$ 42.500,00 elaboração EIV atual do terminal, para as respectivas medidas mitigadoras não é possível mensurar os valores a serem gastos R\$ 17.17900 auditoria Conama 306 R\$ 720.000,00 custo anual para operar o Centro de Resposta a Emergência - CRE que atende aos planos (PGR/PAE/PEI) Na área 08 não há estação de tratamento de efluentes, assim, haverá custo de implantação desse sistema, bem como monitoramento.	Agradecemos a contribuição. Alguns dos custos citados foram considerados na análise, porém, os demais itens considerados pertinentes serão tratados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Comentários item 10.1 - Sessão - F Ambiental - STS-08. â€¢ Valor de renovação da última LO: R\$ 35.942,11 â€¢ Não foram considerados custos de compensação ambiental por supressão vegetal	Agradecemos a contribuição. O custo da LO apresentado no estudo foi dado pela metodologia da CETESB. O custo da compensação ambiental será reavaliado na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Comentários item 10.2 - Sessão - F Ambiental - STS-08. â€¢ Considerando a ampliação das operações da área STS08, ampliando a área de tancagem, com a construção de novos tanques, será necessária revisão do Estudo de Análise Quantitativa de Riscos no âmbito do processo de licenciamento ambiental da ampliação. Com base em valores de mercado atuais, estima-se a realização deste Estudo no valor de R\$20.000 (vinte mil reais).	Agradecemos a contribuição. A pertinência relativa a revisão do estudo de Análise Quantitativa de Riscos será tratados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.

Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Comentários item 10.3 - Sessão - F Ambiental - STS-08. Não é realizado atualmente monitoramento de qualidade do ar. As emissões de GEE e SOx são estimadas com base no consumo de combustíveis e energia. Em atendimento a condicionante 19 da LO 18002881, o projeto e a instalação do Sistema de Tratamento de Vapores de Navios - STVN para reduzir as emissões de Compostos orgânicos Voláteis (COV), em atendimento à condicionante, tem orçado aproximadamente R\$ 26.000.000,00. Atualmente não são realizados monitoramento de ruídos e vibrações, o que pode gerar aumento no custo.	Agradecemos a contribuição. Os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital. Ademais, o Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar previsto no estudo vem a complementar as atividades já realizada no terminal. Quanto ao monitoramento de ruídos a pertinência de manutenção ou exclusão do programa será tratada na versão final do estudo.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Em relação a identificação de passivo ambiental, entende-se que o prazo de 360 dias após assinatura do contrato de arrendamento é insuficiente para a adequada execução das etapas do gerenciamento de áreas contaminadas (avaliação preliminar, investigação confirmatória e investigação detalhada). Solicitamos ampliação de prazo para 18 meses.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que o prazo de 360 dias seja suficiente para a identificação dos passivos existentes na área.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Considerando a necessidade de supressão da vegetação existente na área STS08, a decorrente compensação ambiental será de responsabilidade do arrendatário ou do poder público?	Agradecemos a contribuição. Informamos que a responsabilidade decorrente da compensação ambiental é do arrendatário. O custo da compensação ambiental será reavaliado na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Destacamos que os editais classificam o terreno como Área Potencialmente contaminada e em processo de remediação ambiental. Neste caso a realização de escavações no terreno para a construção de fundações e dos demais equipamentos, exigirá a adequada destinação do solo (potencialmente contaminado) elevando o investimento total da obra (contudo, com os dados fornecidos, não é possível estimar tal custo neste momento). Considerando que trata-se de custo causado pelo antigo concessionário, tais custos poderão ser ressarcidos pelo mesmo?	Agradecemos a contribuição. Os passivos ambientais não identificados no Estudo e que, por ventura, forem verificados pelo futuro arrendatários, em até 360 dias após a data de assunção da área, serão de responsabilidade do poder concedente.

Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	<p>1) O relatório é superficial e apresenta falta de algumas informações importantes para um adequado Diagnóstico Ambiental, comparado ao praticado atualmente pela TRANSPETRO neste Terminal; 2) Estão listados e previstos diversos investimentos que demandarão licenciamentos complexos em diferentes órgãos licenciadores. Os custos apresentados nos relatórios estão subestimados e bem simplificados, considerando as diversas variáveis envolvidas nesses processos de pré, durante e pós licenciamento juntos aos órgãos licenciadores. 3) Nos relatórios foram ignorados diversos critérios técnicos que devem gerar despesas não previstas pela EPL, dentre eles: 3.1) Estima-se que será necessário um novo licenciamento para a área. Não sendo possível a transferência de titularidade da LO; 3.2) Para esta área em tela, 8, será necessária a construção de novos tanques. Nos valores levantados pela consultoria, acredita-se que foram consideradas apenas as taxas, visto tratar-se de um valor extremamente baixo. Para uma obra de tal porte, pode ser necessária a elaboração de novos estudos, como Relatório Ambiental Simplificado etc., o que gera custos elevados com consultoria, além de programas específicos para essa área que não foram considerados no estudo; 3.3) Foi considerado que o licenciamento se dará apenas no âmbito estadual. Porém, a licença para dragagem do estuário hoje pertencente à CODESP é de responsabilidade do IBAMA. A alçada do licenciamento para construção do píer pode também ser da esfera Federal; 3.4) Serão necessárias autorizações para supressão de vegetação, algumas com o licenciamento bem sensível, como por exemplo as áreas de manguezais. 3.5) Não foram considerados gastos com cumprimento de condicionantes em cada uma das etapas do licenciamento; 3.6) Não foram considerados custos de destinação de resíduos para a etapa de operação do Terminal; 3.7) Não foram considerados gastos com a execução de medidas mitigadoras e compensatórias exigidas pela Prefeitura após a apresentação do EIV. Dados levantados com a Secretaria de Portos do Município de Santos mostram que os valores de compensação de terminais com atividades similares ao do objeto variam de R\$70,48 a R\$495,70/m² e/ou R\$26,60 a R\$382,42/m², conforme imagem abaixo. Os maiores valores são estimados para a atual área do Terminal de Alemoa. Para a área ocupada pela arrendatária atual, a prefeitura estimou valores de R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões) para implantação de medidas mitigadoras, além de depósito de 30.000.000,00 (trinta milhões de reais) no FUNDURB.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.</p>
---------------------	---------------------	--	---

Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	<p>item 2 - Sessão - F Ambiental - STS-08. ¶ O abastecimento de Água Potável é feito pela SABESP. A água utilizada no sistema de GLP é captada do estuário por meio de bombas, para o qual a dispensa de outorga. Considerar custos de operação dessas bombas. ¶ Resolução CONAMA 430/2011 e pelo ART 18, e não 19 como citado no item. ¶ Nessa área não existe ETE. Pode ser necessária a implantação de um sistema de tratamento, o que gera custos. ¶ Nessa área não há lançamento de efluentes nem utilização de água do estuário.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital. Quanto a necessidade de implantação de nova ETE, informamos que esta questão será avaliada junto à autoridade portuária.</p>
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	<p>Comentários item 4 - Sessão - F Ambiental - STS-08. ¶ Caso a atual Arrendatária continue sendo a operadora, não haverá o custo de transferência de titularidade da LO. Para novos arrendatários, deve ser prevista a obtenção de nova LO. Além disso, será necessário um novo licenciamento para a referida área, especialmente pela ampliação na área de tancagem para ela proposta. ¶ Para a obtenção de um alvará definitivo do Terminal, foi protocolado na prefeitura de Santos um EIV que abrange tanto a área industrial quanto a área administrativa hoje existentes. Foram estabelecidas diversas medidas mitigadoras e compensatórias que incluem compra de sinalização semafórica, pavimentação asfáltica de avenida, nivelamento de tampas de bocas de lobo, depósito de 30 milhões de reais no FUNDURB, dentre outras. Não é possível estimar o valor total referente a essas medidas. Para a nova área, poderá ser exigido um novo EIV e o estabelecimento de outras medidas mitigadoras e compensatórias. Cabe ressaltar que a Prefeitura não possui metodologia clara para a definição das medidas mitigadoras e compensatórias e em reunião realizada entre a Transpetro e a Procuradoria do Município, não foram claramente evidenciados os critérios para tais medidas. Foi feita uma comparação entre as medidas estabelecidas para as empresas circunvizinhas à Transpetro e as existentes na Ilha Barnabé e foi verificado que as medidas estabelecidas à TP são superiores às das demais empresas. Numa análise de um novo EIV, pode ser que as medidas estabelecidas à TP continuem sendo superiores às de outra empresa que assuma a mesma área. ¶ A validade da LO atual do Terminal é de 4 anos.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.</p>

Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Comentários item 6.1 - Sessão - F Ambiental - STS-08. â€œ Além de água proveniente do sistema de aquecimento de GLP, para a qual deve-se considerar custos de monitoramento de qualidade nos pontos de captação e lançamento, na área 08 não há estação de tratamento de efluentes, assim, haverá custo de implantação desse sistema, bem como monitoramento. â€œ Deve se considerar ainda um futuro custo de instalação para um sistema de drenagem.	Agradecemos a contribuição. Os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Comentários item 6.2 - Sessão - F Ambiental - STS-08. â€œ Na fase de operação, considerar também as emissões de gases de efeito estufa, como as provenientes do consumo de energia elétrica, e das fugitivas do armazenamento dos produtos nos tanques.	Agradecemos a contribuição. Essa questão será analisada tecnicamente e, caso pertinente, será contemplada na versão final do estudo, no âmbito do Subprograma de Monitoramento da Qualidade do Ar, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Comentários item 10 - Sessão - F Ambiental - STS-08A. Os custos abaixo já fazem parte das obrigações do atual arrendatário e não foram contemplados nos estudos da EPL: R\$ 29.950,00 em 2011 Laudo florístico R\$ 473.336,00 medida compensatória, contrato 3 anos - compensação ambiental R\$ 23.186,92 - taxa anual Ibama R\$ 131.420,00 Licença Cetesb R\$ 1.800,00 - mensal - R\$ 900,00 - bimestral e R\$ 675,00 quadrimestral - Controle de pragas R\$ 43.200,00 gerenciamento de resíduo R\$ 42.500,00 elaboração EIV atual do terminal, para as respectivas medidas mitigadoras não é possível mensurar os valores a serem gastos R\$ 17.17900 auditoria Conama 306 R\$ 720.000,00 custo anual para operar o Centro de Resposta a Emergência - CRE que atende aos planos (PGR/PAE/PEI) Na área 08 não há estação de tratamento de efluentes, assim, haverá custo de implantação desse sistema, bem como monitoramento.	Agradecemos a contribuição. Alguns dos custos citados foram considerados na análise, porém, os demais itens considerados pertinentes serão tratados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Comentários item 10.1 - Sessão - F Ambiental - STS-08. â€œ Valor de renovação da última LO: R\$ 35.942,11 â€œ Não foram considerados custos de compensação ambiental por supressão vegetal	Agradecemos a contribuição. O custo da LO apresentado no estudo foi dado pela metodologia da CETESB. O custo da compensação ambiental será reavaliado na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Comentários item 10.2 - Sessão - F Ambiental - STS-08. â€œ Considerando a ampliação das operações da área STS08, ampliando a área de tancagem, com a construção de novos tanques, será necessária revisão do Estudo de Análise Quantitativa de Riscos no âmbito do processo de licenciamento ambiental da ampliação. Com base em valores de mercado atuais, estima-se a realização deste Estudo no valor de R\$20.000 (vinte mil reais).	Agradecemos a contribuição. A pertinência relativa a revisão do estudo de Análise Quantitativa de Riscos será tratados na versa final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.

Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Comentários item 10.3 - Sessão - F Ambiental - STS-08. Não é realizado atualmente monitoramento de qualidade do ar. As emissões de GEE e SOx são estimadas com base no consumo de combustíveis e energia. Em atendimento a condicionante 19 da LO 18002881, o projeto e a instalação do Sistema de Tratamento de Vapores de Navios - STVN para reduzir as emissões de Compostos orgânicos Voláteis (COV), em atendimento à condicionante, tem orçamento aproximadamente R\$ 26.000.000,00. Atualmente não são realizados monitoramento de ruídos e vibrações, o que pode gerar aumento no custo.	Agradecemos a contribuição. Os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital. Ademais, o Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar previsto no estudo vem a complementar as atividades já realizada no terminal. Quanto ao monitoramento de ruídos a pertinência de manutenção ou exclusão do programa será tratada na versão final do estudo.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Considerando que possam existir passivos ambientais na área a ser arrendada conhecidos, os passivos ambientais "conhecidos" e "não conhecidos", identificados pela arrendatária em até 360 dias após a data do arrendamento serão de responsabilidade da CODESP e como será a condução do regramento para custos sobre a remediação junto à CETESB?	Agradecemos a contribuição. Os passivos ambientais não identificados no Estudo e que, por ventura, forem verificados pelo futuro arrendatários, em até 360 dias após a data de assinatura da área, serão de responsabilidade do poder concedente. Entende-se que este tratamento se estende aos passivos conhecidos e não precificados no estudo, cabendo ao novo arrendatário a remediação do passivo com consequente reequilíbrio do contrato. No entanto, está se verificando também a possibilidade de precificar o passivo na versão final do estudo a ser disponibilizada para a licitação.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Solicitamos esclarecimentos sobre as licenças ambientais e de funcionamento se as mesmas poderão ser transferidas para novo o arrendatário e ainda se poderão ser alteradas/adicionadas (exemplo CPP's , adição de químicos, etc)?	Agradecemos a contribuição. A princípio as licenças serão transferidas para o novo arrendatário, visando a continuidade da operação. Posteriormente deverão ser obtidas novas licenças, as quais poderão ser alteradas de acordo com o critério do órgão ambiental.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	O arrendatário deverá solicitar um novo estudo para EIV - Estudo de Impacto na Vizinhança (e pagamento à prefeitura) para a área arrendada? Esse custo foi considerado na modelagem?	Agradecemos a contribuição. Será necessário a elaboração de um novo EIV e o custo foi previsto na modelagem do estudo.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Conforme documentação fornecida pela CODESP e vistoria in loco, verificou-se que parte da área do STS08 está em fase de estudos de remediação com monitoramento de eficiência e eficácia. Qual a fase de implantação destes estudos? Existe aprovação formal e termo de compromisso com cronograma estabelecido para um plano de intervenção? Há riscos potenciais as áreas circunvizinhas devido às atividades de movimentação/armazenamento de granéis líquidos (químicos diversos), principalmente devido ao risco de eventuais vazamentos. Qual o status do cumprimento a todas as condicionantes estabelecidas para o controle dos riscos evidenciados no EAR?	Agradecemos a contribuição. Os estudos de remediação da área serão continuados, de acordo com tratativas entre o poder público, o novo arrendatário e a CETESB. Os riscos potenciais de acidentes foram tratados no estudo no âmbito dos Programa de Gerenciamento de Risco/Plano de Ação Emergencial, Plano de Emergência Individual, Plano de Ajuda Mútua e o Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos. Ademais os itens considerados pertinentes serão tratados na versão final do estudo.

Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Foi possível identificar que a área se encontra parcialmente regularizada em termos de licenciamento ambiental, para a atividade de operações de transferência e armazenagem de petróleo, seus derivados e álcool etílico no Terminal Aquaviário de Santos. Haverá a necessidade de adequação dos processos de licenciamento para consideração da relação de produtos atualmente movimentada pelo terminal, que compreenda combustíveis, químicos, óleos vegetais e outros. Existe recurso ambiental para possibilitar migração imediata da relação de produtos autorizados?	Agradecemos a contribuição. A princípio as licenças serão transferidas para o novo arrendatário, visando a continuidade da operação. Posteriormente deverão ser obtidas novas licenças, as quais poderão ser alteradas de acordo com o critério do órgão ambiental.
---------------------	---------------------	--	---

Brasília, 24 de julho de 2020

BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO

Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários