

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ
Respostas às contribuições área STS08A

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 50300.005037/2020-70, divulga as respostas às contribuições recebidas na Audiência Pública nº 06/2020-ANTAQ.

| Documento | Item do documento | Pedido de esclarecimento | Resposta |
|-----------------------------|-----------------------------|--|---|
| 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 | <p>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.</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.</p> |
| 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 | De acordo com a Seção B - Estudo de Mercado, é previsto para o segmento de GLP para os próximos anos uma redução relevante dos volumes de movimentação, reduzindo de 686 mil em 2020 para 377 mil em 2029, mantendo-se constante até 2045. Os dados acima confrontam as recentes previsões de demanda do Plano Mestre de fevereiro/2019, vide pg. 56, Volume 1, que apontam crescimento até 1,1 milhão de toneladas em 2045. A taxa de crescimento dos estudos licitatórios consideram o consumo de GLP na região de influência, não refletindo a demanda portuária. Por isso, o setor portuário possui projeções de demanda específicas, que consideram além dos fatores internos, tais como o consumo, também fatores externos decorrentes do comércio exterior, tais como: câmbio, PIB dos países estrangeiros etc. Diante do exposto, solicita-se revisão das projeções de demanda para o GLP, de forma a considerar os instrumentos de planejamento do setor portuário. | 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. Cabe destacar que a importação de gás liquefeito de petróleo (GLP) no terminal existente (STS08) apresentou decréscimo de 13% entre 2017 e 2019. Nesse sentido, com base no Plano Decenal de Expansão de Energia/2029 elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética – EPE em que apresenta projeções recentes e acuradas sobre o mercado de GLP, estima-se um decréscimo significativo nas importações, tendo em vista um aumento da produção GLP decorrente da parcela oriunda das Unidades Processamento de Gás Natural, principalmente com a entrada em operação da UPGN do Comperj em 2021 e do desenvolvimento da produção de gás natural na Bacia de Sergipe-Alagoas. |
| Seção B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | 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. | 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 | <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 | A análise de demanda prevê que o terminal STS08A será monopolista nas operações portuárias de GLP no Porto de Santos, sendo regulado por preço-teto nos serviços prestados. Perde-se uma grande oportunidade para dinamizar a competição no segmento de GLP no Porto de Santos, historicamente concentrado, e objeto de inúmeros estudos que unanimemente pregam a desverticalização do monopólio da Petrobrás. Com a devida vênia, a modelagem adotada é ultrapassada, e depõe contra os princípios norteadores da Lei da Liberdade Econômica. Nesse sentido, pedimos respeitosamente que as operações de GLP sejam segregadas em três terminais: (i) no STS08, (ii) no STS08A, e (iii) um novo terminal a ser criado com vocação única para GLP, localizado na área das esferas existentes. Tal estratégia se mostra a mais aderente para fomentar a competição e os princípios da liberdade econômica. | 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. 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 | 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 granéis 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 | <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| 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 | 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. | 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 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 | 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 | <p>A Seção C - Engenharia menciona à pg. 7 que todos os demais ativos (229.864 m3 para derivados de petróleo e 83.002 m3 para "GLP") estão enquadrados como não reversíveis a Autoridade Portuária. Assim, portanto, deverão ser indenizados pelo futuro arrendatário do STS08A. Ocorre que os valores lançados no fluxo de caixa do estudo de viabilidade estão demasiadamente agregados, não sendo possível identificar os valores unitários, nem mesmo a lista detalhada de ativos e seus respectivos estados de conservação. Tais informações são extremamente essenciais para a formulação de propostas pelos interessados na licitação (talvez a mais relevante do estudo!), e deveriam ter sido divulgadas na consulta e audiência pública, para cotejamento dos valores e situação dos ativos. Agravando mais ainda a situação, foi mencionado na sessão virtual da Audiência Pública que os ativos foram precificados pela própria detentora dos ativos (atual arrendatária - Petrobrás), sem nenhum crivo pelo governo. Tal fato, gera grandes preocupações aos interessados no certame, pois o único agente que conhece em detalhes os elementos que compõem a avaliação dos ativos existentes é o atual arrendatário, o qual é manifestamente interessado na exploração das áreas, inclusive por meio de inexigibilidade de licitação. Portanto, estamos diante que uma vantagem dada à Petrobrás no certame, à medida que apenas ela possui as informações completas para formulação de sua proposta. Além disso, considerando seu interesse em maximizar o valor de venda de seus ativos, dentro de uma racionalidade empresarial, é necessária uma avaliação independente dos ativos (laudo de avaliação). Isso posto, solicita-se que as informações relativas à precificação dos ativos existentes sejam disponibilizadas de forma transparente, com avaliação independente, em um novo procedimento de consulta pública para cotejamento das informações pela sociedade.</p> | <p>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.</p> |
|----------------------|----------------------|--|---|

| | | | |
|----------------------|----------------------|---|---|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | <p>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?</p> | <p>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.</p> |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | <p>Considerando que os atuais operadores retroportuários possuem dutovias interligando os terminais aos berços de atracação, alocadas na área do porto organizado de Santos, as quais, poderão eventualmente manterem-se instaladas em área dos arrendamentos objeto dos editais STS08A e STS08, e que tais dutovias demandam manutenções, solicitamos esclarecerem como serão garantidas as realizações de manutenções em tais equipamentos?</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.</p> |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | <p>Solicitamos esclarecerem como foram realizados os estudos técnicos para divisão da área originalmente ocupada pela arrendatária Transpetro, em duas áreas de arrendamento (STS08A e STS08), bem como e principalmente, como se dará a garantia de cumprimento dos contratos de servidão de passagem celebrados com os operadores retroportuários, notadamente quanto à garantia de manutenção do traçado original de tais dutovias.</p> | <p>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.</p> |

| | | | |
|----------------------|----------------------|---|--|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | O estudo de engenharia elaborado, em seu Item 2.1, menciona que as áreas de arrendamento STS08 e STS08A são atendidas pelos berços AL 01 e AL 02, atualmente com exclusividade no primeiro berço e preferência de atracação no segundo, localizados no píer Alamoia . Considerando que o sistema de exclusividade do berço AL 01 e de preferência no berço AL 02 são características do atual contrato de arrendamento e, por se tratarem, os berços AL 01, AL 02, AL 03 e AL 04, do Píer da Alamoia, de berços públicos, solicitamos esclarecerem se os demais operadores, notadamente os retroportuários, passarão a ter direito de operação nos berços AL 01 e AL 02, em homenagem ao princípio da isonomia. | 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. |
| 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 | Considerando as dificuldades envolvidas na implantação de novas linhas de píer, requer-se que seja disponibilizado o estudo de viabilidade realizado no âmbito deste EVTEA referente à implantação das novas linhas de píeres (dutos) que devem ser implantadas pela futura arrendatária na infraestrutura existente no píer da Alamoia. | Não foram previstas no estudo novas linhas de duto sobre o píer existente. |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | Considerando que a futura arrendatária do STS08A será responsável por implantar sistema de atracação adicional no píer da Alamoia, incluindo a dragagem inicial dos novos berços de atracação e respectivas bacias de acesso, solicita-se que seja disponibilizado o projeto conceitual completo dos novos berços e da dragagem realizados no âmbito deste EVTEA, contemplando inclusive o detalhamento da área de bota-fora da dragagem que foi considerada para estimativa dos custos de execução da dragagem. | O projeto conceitual com as informações de posicionamento das estruturas, área de dragagem e navio de projeto, bem como a correspondente figura ilustrativa se encontram na Seção C - Engenharia. Quanto ao Polígono de Disposição Oceânica - PDO, informa-se que a Autoridade Portuária possui área específica licenciada para essa finalidade. De acordo com informações do site da Autoridade Portuária (http://dragagem.portodesantos.com.br/portal/dragagem), o PDO consiste em uma área retangular, distante cerca de 10 km da costa, que possui 40 km ² de área total, dividida em 10 quadrículas de 2 km de lado, com profundidades que variam entre 20 e 25 metros. |

| | | | |
|----------------------|----------------------|---|--|
| 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 C - Engenharia | Seção C - Engenharia | <p>2. É mencionado que o terminal não poderá sofrer descontinuidade operacional, sendo esta a justificativa para indenização dos ativos não reversíveis. No entanto, 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 investimentos de alto custo e de grande complexidade para segregação das movimentações com garantia de continuidade operacional. Sugere-se a revisão do modelo econômico.</p> | <p>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.</p> |

| | | | |
|----------------------|----------------------|---|---|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | 2.1. É prevista a construção de pier com dois berços para navios de 100.000 tpb, com exigência de dragagem para a cota de 15,0 m. No entanto, a profundidade do canal de acesso é de 13,7 m, o que inviabilizaria a utilização de navios deste porte. Solicitamos a alteração de porte do pier para que seja compatível com o canal de acesso. Além disso, os valores previstos no investimento deste pier e da dragagem aparentam estar subestimados. Ao que tudo indica, não há necessidade operacional de um pier com dois berços de 100.000 tpb, caso fosse necessário um novo pier, este poderia ter um porte menor (1 berço de 80.000 tpb, seria o suficiente). | Agradecemos a contribuição. 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. Com relação aos custos unitários dos investimentos no sistema aquaviário, não foi fornecido qualquer subsídio que propiciasse reanálise do tema na presente contribuição. Quanto ao dimensionamento do porte do navio de projeto, oportuno avaliar quão desafiador é prever a demanda necessária para infraestrutura com longo prazo de vida útil, como o caso de infraestrutura de atracação portuária, ainda mais porque dimensiona-se não para o porte médio das embarcações demandantes, mas sim para o grupo das maiores embarcações. No presente caso, buscou-se avaliar o histórico de atracações de navios petroleiros no Porto de Santos, no período 2013 a 2018, no qual foi possível identificar a demanda, mesmo que pontual, de grandes embarcações com porte entre 90 mil e 115 mil TPB já frequentando porto, de forma "aliviada", ou seja, sem plena carga, em todos os anos da amostragem. O que evidencia potencial para uso desse porte de embarcação como navio de projeto nas referidas infraestruturas. |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | 2.1. As regras de compartilhamento de berços previstas nos estudos foram validadas com a Administração Portuária, visto que esta é responsável pela definição destas? | 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 em 22.500 m ³ de tancagem, visto 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 | 2.2 Solicitamos esclarecer por qual motivo os ativos somente serão indenizados pelo arrendatário da área 08A. | Com relação a indenização de ativos, usou-se a localização desses como principal critério. Isso, de forma a alocar a responsabilidade pela indenização sobre o futuro arrendatário da área correspondente a localização do ativo. Contudo, uma parcela da área, que abarca um pequeno percentual dos ativos, está prevista na regra de transição contratual para ser explorada nos primeiros dois anos contratuais pelo STS08A e posteriormente pelo STS08. Dessa forma, em função da relevância desse valor de indenização, optou-se por alocar a responsabilidade pela indenização desses ativos sobre o primeiro arrendatário a explorar a área. |
| 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 para a Petrobras no caso de haver restrições para o escoamento dos seus produtos pelo terminal? | 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 | 4.2.1. A recomendação de obrigatoriedade de contratação do atual operador na fase de transição para operação do GLP não foi refletida no Edital nem na minuta do Contrato. | Agradecemos pela contribuição. Informamos que, conforme a NT Conjunta nº 7, em sua Tabela 42, é proposto o que foi adotado no item 27.2.10 da Minuta de Edital, isto é, "exigência de atestado de capacidade técnica para operação do GLP". Quanto à contratação do atual operador na fase de transição para operação do GLP, constante na Seção D - Operacional, estamos avaliando a oportunidade e conveniência de adoção dessa regra no Edital/Contrato. |
| Seção D - Operacional | Seção D - Operacional | 4.2.1. Quais os parâmetros utilizados para determinação dos custos por tonelada para este processo fabril? | Agradecemos a contribuição e informamos que os parâmetros foram fornecidos pelo atual arrendatário do terminal. |
| 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 | 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 | 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 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. |

| | | | |
|---------------|---|---|---|
| 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 | 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 do Edital e da 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 | 5.4. As visitas técnicas deverão ser agendadas diretamente com a Santos Port Authority - SPA, através do responsável - , estabelecido na , e-mail: . | Considerando que a visita técnica realizada em um único dia e horário torna prejudicial a obtenção de proposta mais vantajosa para 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. | 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. |
| 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. | Além da precificação do leilão os mesmos apresentam exigências de investimentos em aumento de capacidade, performance e outras obrigações contratuais. Favor esclarecer sobre o caráter vinculativo ou não destes. | Agradecemos pela contribuição. Informamos que eventuais obrigações relativas a investimentos, aumento de capacidade e performance deverão ser cumpridas em conformidade com o disposto nas minutas de Edital e Contrato. Os estudos de viabilidade visam fundamentar a modelagem do empreendimento. |
| 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 | 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 | 11.5. 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 | 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 | 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 | 19.12. 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 | <p>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).</p> | <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| Minuta Edital | <p>20.5. Cada um dos volumes, além das vias físicas, será apresentado em meio eletrônico, por meio de pen drive sem restrições de acesso ou proteção de conteúdo, com teor idêntico ao das 3 (três) vias impressas. O formato poderá ser .PDF, desde que sem restrições de acesso ou proteção de conteúdo. Poderá ser apenas um único arquivo ou arquivos separados, desde que relativos ao mesmo volume.</p> | <p>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.</p> | <p>Não acatada. Há custo para a ANTAQ e o Poder Concedente de todo o certame e a não entrega de um documento para considerar o insucesso do Leilão, devendo a execução da Garantia de Proposta cobrir os custos.</p> |

| | | | |
|---------------|---|--|---|
| 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 pese 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. 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 - SPA 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. 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 | 27.2.10. Atestado de capacidade técnica para a atividade semifabril de transformação de GLP de refrigerado para pressurizado, ou compromisso de contratação de mão de obra especializada de terceiros para realização da atividade. | De acordo com a nota técnica conjunta nº 07/2020 da Empresa de Planejamento e Logística - EPL, tendo em vista a complexidade da transformação de GLP de refrigerado para pressurizado foi recomendado exigir para fins de qualificação técnica que o licitante comprove possuir atestado demonstrando experiência anterior nessa atividade ou apresente compromisso de contratação de mão de obra especializada de terceiros para realização dessa atividade. Ocorre que, diferentemente do previsto na nota técnica conjunta, a minuta do edital exigiu o atendimento deste requisito pela adjudicatária como um dos requisitos para celebrar o contrato de arrendamento, nos termos do item 27.2.10 da minuta do edital. Considerando a complexidade técnica envolvida na transformação do GLP, é imperativo que o licitante demonstre essa capacidade na fase de qualificação técnica do leilão, conforme previsto na nota técnica conjunta. Desta forma, sugere-se que seja exigida a demonstração da capacidade técnica do licitante na transformação de GLP na fase de habilitação e não como condição precedente à assinatura do contrato de arrendamento, conforme sugestão abaixo: 19.13 Atestado de capacidade técnica para a atividade semifabril de transformação de GLP de refrigerado para pressurizado, ou compromisso de contratação de mão de obra especializada de terceiros para realização da atividade. | Agradecemos pela contribuição. Avaliaremos a possibilidade de alteração do Edital para inclusão do referido requisito como condição de habilitação. |
| Minuta Edital | 27.2.10. Atestado de capacidade técnica para a atividade semifabril de transformação de GLP de refrigerado para pressurizado, ou compromisso de contratação de mão de obra especializada de terceiros para realização da atividade. | Os estudos da EPL, bem como a NT Conjunta exigem a contratação do atual operador de GLP refrigerado nos 2 primeiros anos. Esta exigência não está refletida neste Edital nem na minuta do Contrato. | Agradecemos pela contribuição. Informamos, primeiramente, que a NT Conjunta nº 7 não tem a finalidade de estabelecer regras à licitação, mas de fundamentar os principais pontos da modelagem proposta. Ainda assim, a NT Conjunta, conforme indicado na sua Tabela 42, propõe exatamente o que foi adotado no item 27.2.10 da Minuta de Edital, ao apontar que "Serão mantidas as medidas mitigadoras originalmente propostas pela EPL (exigência de atestado de capacidade técnica para operação do GLP) [...]". Quanto à contratação do atual operador na fase de transição para operação do GLP, constante na Seção D - Operacional, estamos avaliando a oportunidade e conveniência de adoção dessa regra no Edital/Contrato. |

| | | | |
|---------------|---|--|---|
| Minuta Edital | 27.2.11.Plano de Transferência Operacional - PTO conforme Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, será analisado e aprovado pelo Poder Concedente. | O item 27.2.11 da minuta do edital estabelece que a adjudicatária deverá apresentar o Plano de Transferência Operacional - PTO como condição precedente à celebração do contrato de arrendamento, conforme apêndice 4 do edital. Ocorre que o apêndice 4 da minuta do edital estabelece que o PTO deverá ser entregue ao Poder Concedente no prazo de 30 dias contados da celebração do contrato de arrendamento. Nesse contexto, para compatibilizar os dispositivos editalícios, sugere-se que o item 27.2.11 seja excluído da minuta do edital como uma condição precedente à celebração do contrato, de modo que a arrendatária entregue o PTO em 30 dias após a celebração do contrato de arrendamento. | Agradecemos pela contribuição. Conforme apontado, informamos que, realmente, foi identificado descompasso entre as datas relativas à elaboração do PTO. Avaliaremos nova redação para estabelecer coerência entre as cláusulas da minuta do Edital e do Apêndice 4. |
|---------------|---|--|---|

| | | | |
|---------------|--|--|--|
| Minuta Edital | 27.2.12. Indenizar, de acordo com valor ajustado entre as partes, o anterior titular da área no valor de R\$ xx (xxx), referente bens não reversíveis que integrarão o Arrendamento e posicionados sobre o píer existente. | Nos termos contemplados nos estudos disponibilizados pela ANTAQ, os bens não reversíveis localizados nas áreas do terminal STS08A deverão ser indenizados pelo futuro arrendatário. Ainda, consta da Seção C- Engenharia que todos os bens existentes devem ser considerados nas condições de conservação em que se encontram, podendo, assim, ser considerados nas propostas dos licitantes. O item 27.2.12 do edital, por sua vez, estabelece que a arrendatária, como condição precedente à assinatura do contrato de arrendamento, deverá indenizar a antiga titular da área pelos bens não reversíveis que integrarão o arrendamento e posicionados sobre o píer existente. Note-se, no entanto, que, além de o edital não prever o valor específico da indenização a ser paga ao antigo titular da área do STS08A, ainda não constam dos documentos editalícios a lista com a relação dos respectivos bens não reversíveis, tampouco relatório que indique as condições de conservação dos referidos bens. Destaca-se que a indicação de tais informações de forma precisa e expressa nos documentos editalícios é condição primordial para a formulação das propostas dos licitantes e para a observância do princípio da isonomia entre os eventuais interessados no certame, haja vista que a ausência de premissas claras relacionadas aos bens não reversíveis poderá levar às licitantes a considerarem informações dissonantes em suas propostas e inviabilizar a equalização das propostas no momento de seu julgamento. Ademais, considerando que o pagamento da indenização pelos bens não reversíveis é condição precedente à assinatura do contrato de arrendamento, o vencedor da licitação não poderá ser surpreendido com valores a indenizar que não estavam previstos em sua proposta. Neste sentido, é essencial que sejam incluídos nos documentos editalícios (i) a lista dos bens não reversíveis a serem indenizados pela arrendatária; (ii) o relatório especificando pontualmente as condições de uso dos bens não reversíveis; e (iii) o valor específico da indenização a ser ressarcida pela arrendatária ao antigo titular da área | Agradecemos pela contribuição. Informamos que será incluído na minuta de Edital o valor específico da indenização a ser ressarcida pela arrendatária ao antigo titular da área, bem como a lista dos bens não reversíveis a serem indenizados. Será suprimido o trecho "de acordo com valor ajustado entre as partes". Quanto às condições de uso dos bens, estas deverão ser verificadas pelas próprias interessadas na ocasião da visita técnica realizada conforme previsto na Seção V da minuta de Edital. |
|---------------|--|--|--|

| | | | |
|---------------|--|--|--|
| Minuta Edital | 27.2.12. Indenizar, de acordo com valor ajustado entre as partes, o anterior titular da área no valor de R\$ xx (xxx), referente bens não reversíveis que integrarão o Arrendamento e posicionados sobre o píer existente. | Redação sugerida: 27.2.12. Comprovante de pagamento da indenização devida ao anterior proprietário dos ativos no valor de R\$ 456.743.834,00 (Quatrocentos e cinquenta e seis milhões, setecentos e quarenta e três mil, oitocentos e trinta e quatro reais) , referente aos bens não reversíveis que integrarão o Arrendamento e posicionados sobre o píer existente. Justificativa: Solicitamos esclarecimento acerca da lista de bens que serão considerados reversíveis. O presente item menciona que a indenização pelos bens reversíveis será de acordo com valor ajustado entre as partes . Todavia, a NT elaborada pela EPL, Seção C - Engenharia dispõe sobre os bens não reversíveis, trazendo também previsão de que os valores terão por base a relação apresentada pela atual arrendatária, em 2017. De todo modo, segue em anexo a atualização da referida avaliação, com os mesmos critérios utilizados no documento considerado na NT da EPL para embasar a indenização , sendo recomendado que o Edital já preveja o valor mais atualizado. Atentar que a indenização é devida à proprietária dos ativos, PETROBRAS e não ao anterior titular da área. Além disso, solicitamos esclarecer por qual motivo os ativos somente serão indenizados pelo arrendatário da área 08A. Dessa forma, recomenda-se que esse valor de indenização seja esclarecido e atualizado e haja previsão no edital e também no contrato de arrendamento, nos mesmos moldes em que as informações se encontram na NT mencionada. | Agradecemos pela contribuição. Informamos que será incluído na minuta de Edital o valor específico da indenização a ser ressarcida pela arrendatária ao antigo titular da área, bem como a lista dos bens não reversíveis a serem indenizados. Será suprimido o trecho "de acordo com valor ajustado entre as partes". Quanto às condições de uso dos bens, estas deverão ser verificadas pelas próprias interessadas na ocasião da visita técnica realizada conforme previsto na Seção V da minuta de Edital. Os ativos serão indenizados pelo arrendatário da área STS08A porque a grande maioria desses ativos estão localizados nessa área e também para equilibrar os valores de investimentos entre as áreas STS08 e STS08A. Ressalta-se que qualquer investimento previsto é considerado na equação econômico-financeira do estudo, ocasionando diminuição de outros custos, como o valor de arrendamento. Portanto, os investimentos previstos não precisam necessariamente guardar relação com as atividades do arrendamento, já que estes são compensados na equação econômico-financeira. |
| Minuta Edital | 29.2. Os bens reversíveis vinculados ao Arrendamento são todos aqueles indicados na Minuta do Contrato de Arrendamento. | 29.2. 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 píer. 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 | 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 sugerido: 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 Edital | Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento | Apêndice 4 - item 1.2 - O PTO não garante o abastecimento dos mercados atendidos pelas refinarias paulistas, bem como a continuidade ordinária das operações, visto que, numa possível alteração de titular do terminal, há a perda do direito do proprietário pela proposta de alteração trazida pela revisão da PANP 251/2000, haja vista mudanças relevantes para o acesso a terminais aquaviários e preferência do proprietário. Entende-se que antes de qualquer definição, deve ser previsto o impacto dessas mudanças para o terminal objeto da presente licitação. A Petrobras buscará a garantia da transferência da totalidade de seus produtos de forma a manter a continuidade operacional de suas 4 (quatro) unidades no estado de São Paulo, seja através do porto público ou de terminais privados e no caso dessa alternativa não ser disponibilizada no Porto de Santos sugere-se a revisão das movimentações previstas para a presente licitação. Ressalta-se que a utilização de condições spot não serão consideradas como solução permanente para a Petrobras. | Agradecemos pela contribuição. Informamos que o objetivo do PTO é assegurar a transferência das operações sem interrupção, bem como garantir a segurança operacional, conforme disposto no item 1.2 do Apêndice 4 da minuta de Edital. O PTO não tem a finalidade de interferir em regras estabelecidas pela ANP. Entende-se que eventuais riscos à continuidade operacional decorrente de regras expedidas por entes reguladores deverão ser equalizados por outros meios, como, por exemplo, diálogo entre as instituições envolvidas. |
| Minuta Edital | Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento | O item 27.2.11 da minuta do edital estabelece que a adjudicatária deverá apresentar o Plano de Transferência Operacional - PTO como condição precedente à celebração do contrato de arrendamento, conforme apêndice 4 do edital. Ocorre que o apêndice 4 da minuta do edital estabelece que o PTO deverá ser entregue ao Poder Concedente no prazo de 30 dias contados da celebração do contrato de arrendamento. Nesse contexto, para compatibilizar os dispositivos editalícios, sugere-se que o item 27.2.11 seja excluído da minuta do edital como uma condição precedente à celebração do contrato, de modo que a arrendatária entregue o PTO em 30 dias após a celebração do contrato de arrendamento. | Agradecemos pela contribuição. Conforme apontado, informamos que, realmente, foi identificado descompasso entre as datas relativas à elaboração do PTO. Avaliaremos nova redação para estabelecer coerência entre as cláusulas da minuta do Edital e do Apêndice 4. |

| | | | |
|---------------|---|--|--|
| Minuta Edital | Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento | <p>Considerando a complexidade da operação do STS08A, foi estabelecida a obrigatoriedade de a arrendatária do STS08A elaborar um Plano de Transferência Operacional - PTO do arrendamento com vistas a preservar a continuidade dos serviços públicos prestados. Ocorre que tanto as disposições do apêndice 4 da minuta de edital quanto da minuta de contrato de arrendamento do STS08A foram silentes com relação à alguns aspectos da transferência operacional, razão pela qual entende-se que as minutas dos documentos deverão ser alterados para incorporar os seguintes pontos: (i) Deve-se estabelecer um procedimento com prazos a serem observados pela arrendatária e pelo Poder Concedente para aprovação do PTO, similar ao procedimento contido na cláusula 4ª da minuta do contrato de arrendamento que se refere ao plano de básico de implantação; (ii) Para que não haja descontinuidade na prestação dos serviços, é importante que a antiga arrendatária seja obrigada a cumprir o PTO, razão pela qual sugere-se que seja incluída disposição no contrato de transição desta arrendatária sobre a obrigatoriedade de observar o PTO aprovado pelo Poder Concedente. O fato de a atual arrendatária se manter no terminal por decisão judicial não impede a inclusão de cláusula no contrato transição para conferir maior segurança jurídica ao PTO; (iii) Deve ser incluída disposição na minuta do contrato de arrendamento do STS08A admitindo a possibilidade do Poder Concedente dirimir conflitos entre a antiga arrendatária do STS08A e a futura arrendatária durante a execução do PTO; (iv) O Apêndice 4 da minuta do edital deve ser alterado para contemplar obrigação no sentido de que, até a transferência das operações para a futura arrendatária, a arrendatária anterior é responsável exclusiva pela operação do terminal, assumindo todos os riscos e obrigações relacionadas à operação do terminal, devendo, portanto, cumprir todas as obrigações regulatórias impostas por eventual fiscalização</p> | <p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que os prazos a serem observados pela arrendatária e pelo Poder Concedente já estão estabelecidos, à exemplo do item 27.2.11 da minuta de Edital, do seu Apêndice 4, e da Cláusula 3.1.1 da minuta de Contrato. Contudo, tendo em vista que foi identificado descompasso entre as datas relativas à elaboração do PTO, avaliaremos nova redação para estabelecer coerência entre as cláusulas da minuta do Edital e do Apêndice 4. Também informamos que não é juridicamente viável impor obrigações no contrato de transição da atual arrendatária mediante o presente edital de licitação. Essa possibilidade dependeria de negociação e concordância da atual arrendatária, não podendo ser imposta no âmbito deste processo licitatório. Informamos ainda que será avaliada a possibilidade de inclusão de disposição na minuta do contrato de arrendamento do STS08A admitindo a possibilidade de o Poder Concedente dirimir conflitos entre a antiga arrendatária do STS08A e a futura arrendatária durante a execução do PTO. Por fim, informamos que a responsabilidade da arrendatária anterior pelos ativos do terminal se encerra a partir da assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, conforme estabelecido nos itens 3.2 e 3.3 do Apêndice 4 da minuta de Edital.</p> |
|---------------|---|--|--|

| | | | |
|--------------------|--|--|---|
| 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. | De acordo com a cláusula 3.1.1 da minuta do contrato de arrendamento, o termo de aceitação provisória e permissão de uso de ativos será celebrado pelas partes em 30 dias contados da não objeção, pelo Poder Concedente, ao Plano de Transição Operacional e ao Plano Básico de Implantação. Ocorre que o apêndice 4 da minuta do edital estabelece que o termo de aceitação provisória e permissão de uso de ativos somente será assinado após o cumprimento das seguintes condições: (i) Execução do Plano de Transição Operacional; (ii) Manifestação expressa do Poder Concedente sobre a sua não objeção ao Plano Básico de Implantação - PBI; (iii) Obtenção, junto à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, a Autorização de Operação - AO, nos termos da Resolução ANP nº 52, de 2.12.2015. Neste contexto, para compatibilizar os dispositivos editalícios e contratuais, sugere-se que a cláusula 3.1.1 da minuta do contrato de arrendamento seja alterada da seguinte forma: 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 do cumprimento das seguintes obrigações: 3.1.1.1 Finalização do Plano de Transição Operacional; 3.1.1.2 Manifestação expressa do Poder Concedente sobre a sua não objeção ao Plano Básico de Implantação - PBI; e 3.1.1.3 Obtenção, junto à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, a Autorização de Operação - AO, nos termos da Resolução ANP nº 52, de 2.12.2015. | Agradecemos pela contribuição. Conforme apontado, informamos que, realmente, foi identificado descompasso entre as datas relativas à elaboração do PTO. Avaliaremos nova redação para estabelecer coerência entre as cláusulas da minuta do Edital e do Apêndice 4. |
| 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 | 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. | 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 e por todo o período do contrato para GLP (apesar da prerrogativa da ANTAQ de permitir, a qualquer tempo a alteração desta regra). Estas limitações e ressalvas trazem imprevisibilidades para a operação das refinarias da Petrobras interligadas ao terminal, o que pode levar a retirar seus produtos deste e optar por solução própria, impactando de forma significativa a movimentação prevista pelo terminal. | Agradecemos pela contribuição. Informamos que, conforme explanado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020, o estabelecimento de teto-tarifário foi medida adotada visando justamente assegurar a continuidade das operações, evitando que a futura arrendatária estabeleça preços que inviabilizem o atendimento das cargas identificadas no estudo de demanda. O prazo limite da vigência do teto tarifário foi estabelecido mediante recomendação da ANP e em razão de se tratar de situação que deve ser protegida em caráter transitório, uma vez que se espera que as condições para a movimentação de combustíveis sejam ajustadas ao novo cenário após certo período. |
| 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 STS08A, localizada no Porto de Santos, possui 305.688,00 m ² (trezentos e cinco mil e seiscentos e oitenta e oito metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de graneis líquidos e gasosos, especialmente combustíveis e GLP, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos. | O presente item define a área provisória a ser utilizada pelo arrendatário nos dois primeiros anos de contrato. Todavia, não restou claro a que título e de que forma essa área será transferida ao arrendatário da área STS08, após os 2 anos de utilização. 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 | 2.1.2 Provisoriamente, durante os 2 (dois) os primeiros anos de vigência contratual, a área provisória | 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 | (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, |

do Arrendamento será de 352.455 m², 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.

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 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 12^a 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.

uma vez que já existem prazos e metas contratuais a serem cumpridas, o que desincentiva qualquer postergação. (II) Em relação aos 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 tem 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 de arrendamento, ainda, que provisória estão suficientemente detalhadas no Contrato e seguem o mesmo modelo que os demais leilões.

| | | | |
|--------------------|---|--|---|
| Minuta de Contrato | 2.1.2 Provisoriamente, durante os 2 (dois) os primeiros anos de vigência contratual, a área provisória do Arrendamento será de 352.455 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 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. 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 | 2.1.3 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. | O item 2.1.3 da minuta contratual menciona que 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. Considerando que os terminais retroportuários possuem contrato de servidão de passagem, autorizando a passagem das dutovias interligando os terminais aos berços de atracação, e que os editais de licitação não mencionam como serão tratados os respectivos contratos de servidão de passagem frente aos novos arrendamentos, solicitamos esclarecerem como a obrigação dos novos arrendatários de respeitarem os aludidos contratos de servidão de passagem será tratada nos contratos de arrendamento? | Agradecemos pela contribuição. Informamos que deverão ser respeitados os instrumentos jurídicos que regulam passagem em área de uso comum ou já ocupada por terceiros no âmbito da poligonal do porto organizado. As regras que regulam o instrumento de passagem estão estabelecidas na Resolução Normativa nº 7-ANTAQ/2016, especificamente no seu art. 36 e seguintes. |
| 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. | O presente item define a área provisória a ser utilizada pelo arrendatário nos dois primeiros anos de contrato. Todavia, não restou claro a que título e de que forma essa área será transferida ao arrendatário da área STS08, após os 2 anos de utilização. 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 | 2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são | Verifica-se que a modelagem dos leilões das áreas STS08 e STS08A contém aspectos contrários ao estabelecimento de | Agradecemos a contribuição. As regras de prioridade de atracação dos berços públicos são definidas no |

as definidas pela Administração do Porto.

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 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.

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.

| | | | |
|--------------------|--|--|--|
| Minuta de Contrato | 2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto. | 2.2. 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 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. |
| 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_audiencia062020@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 pier 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 pier sobre estacas com dois novos berços de atracação (AL05 e AL06). Ocorre que a modelagem | 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. |

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 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. | De início, importante esclarecer que, há tempo, existe uma enorme preocupação dos terminais que operam líquido na região da Alamoia (Terminais) em relação ao nível de ocupação dos berços existentes, de modo que é possível verificar pelo quadro enviado para o e-mail anexo_audiencia062020@antag.gov.br que a situação atingiu um nível crítico já em 2019. A discussão entre os players da região da Alamoia e a CODESP visando o aumento da capacidade dos berços da Alamoia 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 Alamoia. 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). | Informa-se que 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. 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. |
|--------------------|--|---|---|

| | | | |
|--------------------|--|--|---|
| Minuta de Contrato | 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. | De acordo com a cláusula 3.1.1 da minuta do contrato de arrendamento, o termo de aceitação provisória e permissão de uso de ativos será celebrado pelas partes em 30 dias contados da não objeção, pelo Poder Concedente, ao Plano de Transição Operacional e ao Plano Básico de Implantação. Ocorre que o apêndice 4 da minuta do edital estabelece que o termo de aceitação provisória e permissão de uso de ativos somente será assinado após o cumprimento das seguintes condições: (i) Execução do Plano de Transição Operacional; (ii) Manifestação expressa do Poder Concedente sobre a sua não objeção ao Plano Básico de Implantação - PBI; (iii) Obtenção, junto à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, a Autorização de Operação - AO, nos termos da Resolução ANP nº 52, de 2.12.2015. Neste contexto, para compatibilizar os dispositivos editalícios e contratuais, sugere-se que a cláusula 3.1.1 da minuta do contrato de arrendamento seja alterada da seguinte forma: 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 do cumprimento das seguintes obrigações: 3.1.1.1 Finalização do Plano de Transição Operacional; 3.1.1.2 Manifestação expressa do Poder Concedente sobre a sua não objeção ao Plano Básico de Implantação - PBI; e 3.1.1.3 Obtenção, junto à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, a Autorização de Operação - AO, nos termos da Resolução ANP nº 52, de 2.12.2015. | Agradecemos pela contribuição. Conforme apontado, informamos que, realmente, foi identificado descompasso entre as datas relativas à elaboração do PTO. Avaliaremos nova redação para estabelecer coerência entre as cláusulas da minuta do Edital e do Apêndice 4. |
|--------------------|--|--|---|

| | | | |
|--------------------|---|--|---|
| Minuta de Contrato | 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 de Transição Operacional e ao Plano Básico de Implantação apresentados pela Arrendatária como condição para a celebração deste Contrato. | De acordo com a cláusula 3.1.1 da minuta do contrato de arrendamento, o termo de aceitação provisória e permissão de uso de ativos será celebrado pelas partes em 30 dias contados da não objeção, pelo Poder Concedente, ao Plano de Transição Operacional e ao Plano Básico de Implantação. Ocorre que o apêndice 4 da minuta do edital estabelece que o termo de aceitação provisória e permissão de uso de ativos somente será assinado após o cumprimento das seguintes condições: (i) Execução do Plano de Transição Operacional; (ii) Manifestação expressa do Poder Concedente sobre a sua não objeção ao Plano Básico de Implantação - PBI; (iii) Obtenção, junto à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, a Autorização de Operação - AO, nos termos da Resolução ANP nº 52, de 2.12.2015. Neste contexto, para compatibilizar os dispositivos editalícios e contratuais, sugere-se que a cláusula 3.1.1 da minuta do contrato de arrendamento seja alterada da seguinte forma: 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 do cumprimento das seguintes obrigações: 3.1.1.1 Finalização do Plano de Transição Operacional; 3.1.1.2 Manifestação expressa do Poder Concedente sobre a sua não objeção ao Plano Básico de Implantação - PBI; e 3.1.1.3 Obtenção, junto à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, a Autorização de Operação - AO, nos termos da Resolução ANP nº 52, de 2.12.2015. | Agradecemos pela contribuição. Conforme apontado, informamos que, realmente, foi identificado descompasso entre as datas relativas à elaboração do PTO. Avaliaremos nova redação para estabelecer coerência entre as cláusulas da minuta do Edital e do Apêndice 4. |
| Minuta de Contrato | (vi) | Excluir item 3.4.1 (iv) 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. | Não Acatada. Fineza conhecer o art. 62, §2º da Lei 12.815/2013 (Marco legal do setor portuário). |

| | | | |
|--------------------|---|--|--|
| Minuta de Contrato | 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. | 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. | Acolhida. Em razão da publicação de Lei 13.874/2019, bem como por considerarmos 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. |
| Minuta de Contrato | 5.3 A Arrendatária terá o prazo máximo de 5 (cinco) 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. | Entende-se que o prazo de 5 anos é insuficiente dada a complexidade e a quantidade de investimentos previstos para este terminal. Como o prazo não se mostra suficiente, a não entrega da obra irá impactar diretamente no descumprimento de obrigações assumidas pelo arrendatária, aumentando assim a exposição ao risco, uma vez que não há previsão de reequilíbrio econômico do contrato para esta hipótese. | 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 | 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 exigência de movimentação mínima (MME) é 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 diesel e gasolina pelo aumento do consumo no Sudeste e Centro-Oeste, que será atendido por estas refinarias, bem como a nova tancagem prevista por novos operadores incluindo as do TST08. Foram avaliados eventuais impactos na movimentação em função da crise do COVID 19? | 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. 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. |

| | | | |
|--------------------|--|---|--|
| Minuta de Contrato | 7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: | A Seção C - Engenharia menciona à pg. 5 que 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. Conforme se depreende dos estudos, apenas o terminal STS08A será atendido pelos novos berços AL05 e AL06, sendo permitido que o terminal STS08 utilize os berços atuais AL01 e AL02. Sendo assim, considerando a saturação atual dos berços da região da Alemoa, reconhecida pela comunidade portuária há décadas, solicita-se veementemente que os novos arrendatários, tanto da área STS08A quanto da área STS08, se utilizem exclusivamente dos novos berços AL05 e AL06, constando em contrato a previsão para exploração única e exclusiva desses ativos, possibilitando a disponibilização dos berços atuais aos demais usuários do porto. Essa alternativa para a modelagem regulatório-contratual mostra-se factível e usual no setor portuário, pois existem uma diversidade de contratos existentes que preveem em seus objetos a exploração e uso específico de 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. 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. |
| Minuta de Contrato | 7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: | Contrato Contribuição Conforme previsto na Cláusula 7.1.2.2, e), da minuta de Contrato, e detalhado na Seção C - Engenharia, caberá ao futuro arrendatário da área STS08A a construção de um novo pier, com dois novos berços de atracação, os berços Alamoia 05 (AL 05) e 06 (AL 06), a montante do pier existente, de modo a atender a expansão de demanda prevista do futuro terminal. Ocorre que o projeto de construção de pier de atracação com dois berços, previsto para a área STS08A, desconsidera proposta que vem sendo estudada pelo setor portuário local há mais de 15 (quinze) anos. A proposta dos operadores de líquidos da região é menos custosa e permite acesso de forma mais isonômica aos demais operadores do Porto, se comparada à proposta constante na modelagem da área STS08A. As negociações com a Codesp para a ampliação do Terminal para Granéis Líquidos da Alemoa - Tegla iniciaram-se em 26/10/2004, quando os terminais da Alemoa, representados pela Associação Brasileira de Terminais de Líquidos - ABTL, expuseram a necessidade de expansão do pier da Alemoa com a adição de mais dois berços, em virtude do aumento da demanda dos terminais. Tendo em vista que há mais de 20 anos não haviam sido construídas novas instalações portuárias que oferecessem atendimento compatível ao incremento das movimentações, a ABTL passou a intensificar as tratativas para construção dos berços. Segundo os dados estatísticos da própria Codesp, em média, mais de um terço dos navios que demandavam cargas para os terminais de granéis líquidos, estavam, | 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. |

naquela época, aguardando por mais de 72 horas na Barra para atracar. Assim, em março de 2009, os terminais da Alemoa (Granel, Stolt, Tequimar e Vopak), por meio da ABTL, enviaram carta à Codesp solicitando urgentes providências no sentido de abrir licitação para a construção de mais dois berços (5 e 6) para que mediante o consórcio Tegla pudessem concorrer à construção do novo empreendimento, extremamente necessário para a diminuição do gargalo que impedia a operação dos seus navios. Depois de inúmeras reuniões com a Codesp e análises jurídicas relativas à reivindicação dos terminais de Alemoa, a administração portuária comprometeu-se a construir os dois novos berços com recursos públicos do PAC II, desde que os terminais doassem: Projeto Executivo; EVTE; Simulação de Manobras; Licença Ambiental de Instalação e Licença da ANP. Finalmente, em abril de 2011, foi assinado o Protocolo de Informação entre Codesp e os Terminais participantes, nos termos pactuados, dando aos terminais doadores a preferência de atracação dos novos berços e o direito de reivindicar o reembolso dos custos da doação, caso a Codesp não cumprisse com a sua parte - a construção dos berços. Durante este período, coube à ABTL a coordenação dos trabalhos, as negociações, alinhamentos entre as partes, inclusive o acompanhamento junto à Diretoria da Codesp, que inclusive entrou em contato com a Secretaria de Portos para demonstrar a necessidade do empreendimento. Contudo, naquele momento, o empreendimento, em face da crise econômica e do contingenciamento dos gastos públicos, não foi implementado. Nesse contexto, após anos de discussões entre operadores diretamente afetados pela necessidade de expansão do píer da Alemoa, o Governo Federal surpreende ao lançar edital da área STS08A contendo projeto para expansão do píer bastante diverso daquele que vem sendo proposto pela comunidade portuária, e que visava garantir o acesso isonômico por todos os operadores de líquidos da região. No exíguo período relativo à fase de consulta pública para a análise do projeto para o arrendamento da área STS08A, foi possível verificar que a nova proposta demanda investimentos em CAPEX superiores aos necessários para atender a demanda projetada. Impondo obrigação com investimentos altos ao futuro arrendatário, refletindo em menor valor arrendamento a ser arrecadado pela administração portuária. Além desses fatores, a questão mais importante para os demais operadores da Alemoa é o fato de que 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 píer, porém, terá acesso privilegiado em relação aos demais players. Dada a existência de um projeto para a construção de píer que a comunidade do Porto de Santos vem buscando

| | | | |
|--------------------|---|---|---|
| | | <p>implementar há anos, com custo inferior e utilização das infraestruturas públicas de forma isonômica por todos os terminais, impõe-se a necessidade de revisão dos estudos de modo que a proposta em questão possa ser devidamente considerada no projeto das áreas a serem licitadas, o que demanda uma revisão completa dos documentos do leilão. Neste contexto, sugere-se que a obrigação para a construção do píer e dos novos berços seja revista, de modo a considerar o projeto da comunidade do Porto de Santos mencionado nesta contribuição e que assegure o uso dos berços de forma isonômica entre os operadores da Alemoa.</p> | |
| Minuta de Contrato | <p>a) Prancha Geral Média para derivados de petróleo, no sentido de embarque de, no mínimo: 670 toneladas/hora, a partir do 1º (primeiro) ano de contrato; 790 toneladas/hora, a partir do 3º ano de contrato; e 1.100 toneladas/hora, a partir do 6º (sexto) ano de contrato. Sendo Prancha Geral Média o volume da carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado;</p> | <p>Parâmetros de desempenho de píer não dependem apenas do operador do terminal. Tempos de prancha geral média podem ser impactados sensivelmente por demora do prático na desatracação, restrições de bordo do navio, liberação da ANVISA, etc. Sugerimos a revisão ou exclusão da exigência.</p> | <p>Acatada. Os parâmetros de desempenho serão retirados da minuta de contrato, não se tornando mais obrigação do futuro arrendatário.</p> |
| Minuta de Contrato | <p>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;</p> | <p>O RTDT e o PMO não são garantidores de que as condições de escoamento das refinarias serão mantidas. 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.</p> | <p>Agradecemos pela participação. Informamos que a previsão de PMO foi adotada com base em recomendação da ANP, conforme indicado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020. Informamos, ainda, que não foi identificada qual seria a sugestão proposta pelo autor da contribuição.</p> |

| | | | |
|--------------------|---|--|--|
| Minuta de Contrato | c) Implantar, nos dois primeiros anos de arrendamento, a capacidade estática adicional mínima de 22.500 m ³ , além dos investimentos em equipamentos e dutos necessários à operação dessa capacidade; | Entendemos que não há necessidade de exigência de implantação de tancagem adicional para o terminal. Os leilões anteriores STS-13 e STS-13A consideraram a manutenção da capacidade estática deste terminal e já exigiram o aumento de capacidade nestes certames. Além disso, não foi considerado o incremento de capacidade estática do novo terminal da Triunfo, protocolado na ANTAQ em abril/2020. A inclusão de tancagem para eventuais folgas futuras e a não otimização da tancagem podem levar ao aumento das tarifas e dos custos logísticos do terminal, podendo resultar em aumento dos custos dos produtos para os clientes finais ou a transferência dessas movimentações para outros terminais. | 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) Promover, nos dois primeiros anos de arrendamento, o aperfeiçoamento operacional e segurança das instalações existentes, no mínimo, por meio da implantação de Tratamento das Recomendações de inspeção (Ris) existentes; Sistema de Queima de Vapores nas operações com navios; Novo sistema de Flare; Automação de segurança dos píeres de barcas; Novo sistema de combate a incêndio; Novos braços de carregamento para os berços AL01 e AL02; Sistema de drenagem e tratamento de efluentes; Adequação das instalações elétricas a NR-10; Calçamento de ruas internas da área industrial; Reformulação da Sala de Controle de Operações e Realocação dos CPLs e Servidores IFIX. | Tempo insuficiente para implantação da diversidade de aperfeiçoamentos definidos. Falta clareza quanto aos parâmetros a serem utilizados no processo. Eventuais penalidades pelo não atendimento do processo devem ser claramente apresentados na documentação da licitação. | 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. |

| | | | |
|--------------------|--|--|---|
| Minuta de Contrato | e) Implantar, entre o primeiro e o quinto ano de arrendamento, sistema de atracção adicional no píer Alamoia, constituindo esse sistema, no mínimo, na construção de um novo Pier sobre estacas (novos berços de atracção Alamoia 05 e 06), para navio de projeto de 100.000 TPB; na construção de Ponte de acesso ao novo píer; na construção de dolphins de amarração do novo píer; na realização de dragagem inicial dos novos berços de atracção e respectivas bacias de acesso; além de construção das passarelas do novo píer. | O porte exigido do píer diverge do valor previsto utilizado para fins de precificação dos valores de arrendamento do Leilão. Além disso, a cota exigida excede ao porte dos navios em operação no porto, que serão limitados também pela profundidade do canal, atualmente em 13,7 m na preamar. O prazo estabelecido para o empreendimento visto as especificidades da obra no porto de Santos não está alinhado com as práticas do mercados para uma obra desse porte. | Agradecemos a contribuição. 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 atracção 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. Com relação aos custos unitários dos investimentos no sistema aquaviário, não foi fornecido qualquer subsídio que propiciasse reanálise do tema na presente contribuição. Quanto ao dimensionamento do porte do navio de projeto, oportuno avaliar quão desafiador é prever a demanda necessária para infraestrutura com longo prazo de vida útil, como o caso de infraestrutura de atracção portuária, ainda mais porque dimensiona-se não para o porte médio das embarcações demandantes, mas sim para o grupo das maiores embarcações. No presente caso, buscou-se avaliar o histórico de atracções de navios petroleiros no Porto de Santos, no período 2013 a 2018, no qual foi possível identificar a demanda, mesmo que pontual, de grandes embarcações com porte entre 90 mil e 115 mil TPB já frequentando porto, de forma "aliviada", ou seja, sem plena carga, em todos os anos da amostragem. O que evidencia potencial para uso desse porte de embarcação como navio de projeto nas referidas infraestruturas. Ademais, descorda-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. |
|--------------------|--|--|---|

| | | | |
|--------------------|--|---|---|
| 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 são superiores aos praticados atualmente, levando a uma previsão de receita que descola da realidade. Além disso, com a consideração de estimativas de custos a menor (valores de investimento, notadamente no píer, custo da mão de obra, etc.) também contribui para um resultado de valores de arrendamento muito altos, comparativamente a outros terminais recentemente licitados. Os custos logísticos a maior certamente afetam os custos dos produtos disponibilizado aos clientes finais e poderão levar os carregadores para outros portos. | 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) |
| 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 especifica 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 | 10.1 A seguinte Tarifa de Serviço e´ devida pelos Usuários quando da efetiva prestação das Atividades relacionadas a granéis líquidos pela Arrendatária e têm por objetivo remunerar a Arrendatária pelos serviços prestados: | A cláusula 10.1 da minuta do contrato de arrendamento prevê 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. | Agradecemos pela contribuição. Informamos que, conforme a cláusula 10.3 da minuta de Contrato, 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. Desse modo, a atividade de recebimento de navio está incluída nas atividades abrangidas pela tarifa de serviço. |
| Minuta de Contrato | 10.1 A seguinte Tarifa de Serviço e´ devida pelos Usuários quando da efetiva prestação das Atividades relacionadas a granéis líquidos pela Arrendatária e têm por objetivo remunerar a Arrendatária pelos serviços prestados: | Os elevados valores de tarifa-teto aumentam significativamente os custos para a PETROBRAS levando a busca de outras alternativas logísticas mais otimizadas e compatíveis com a realidade atual do país, assim cabe destacar a imprevisibilidade dos volumes a serem movimentados no terminal de Santos no caso de aumentos significativos dos custos de arrendamento. | A contribuição deixou de motivar seu apontamento, o que dificulta a realização de eventuais análises complementares sobre o tema. |
| 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 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. | Agradecemos pela contribuição. Informamos que, conforme a cláusula 10.3 da minuta de Contrato, 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. Desse modo, a atividade de recebimento de navio está incluída nas atividades abrangidas pela tarifa de serviço. |
| 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. | Tarifas-teto para derivados limitadas apenas até o 7º ano de contrato trazem imprevisibilidade para a PETROBRAS, o que pode levar a retirar seu produto do terminal e optar por solução própria, impactando de forma significativa a movimentação pelo terminal e, conseqüentemente, na receita prevista. | Agradecemos pela contribuição. Informamos que, conforme explanado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020, o estabelecimento de teto-tarifário foi medida adotada visando justamente assegurar a continuidade das operações, evitando que a futura arrendatária estabeleça preços que inviabilizem o atendimento das cargas identificadas no estudo de demanda. O prazo limite da vigência do teto tarifário foi estabelecido mediante recomendação da ANP e em razão de se tratar de situação que deve ser protegida em caráter transitório, uma vez que se espera que as condições para a movimentação de combustíveis sejam ajustadas ao novo cenário após certo período. |

| | | | |
|--------------------|---|--|--|
| Minuta de Contrato | 10.6 A tarifa de Serviço prevista no item 10.1.4 vigorará durante todo prazo de vigência do Arrendamento, podendo a Antaq, a qualquer tempo, após análise de mercado, permitir que se cobre Preço pela atividade descrita no item 10.1.4. | A prerrogativa de a ANTAQ de, a qualquer tempo, retirar a tarifa-teto traz imprevisibilidades para a Petrobras e pode levar a retirar seus produtos deste e optar por solução própria, impactando de forma significativa a movimentação prevista pelo terminal. | Agradecemos pela contribuição. Informamos que, conforme explanado na Nota Técnica Conjunta nº 07/2020, o estabelecimento de teto-tarifário foi medida adotada visando justamente assegurar a continuidade das operações, evitando que a futura arrendatária estabeleça preços que inviabilizem o atendimento das cargas identificadas no estudo de demanda. Informamos ainda que a previsão de possibilidade da retirada de tarifa-teto passou a ser recentemente adotada como regra em todos os editais de arrendamentos portuários, tendo em vista a possibilidade de formação futura de ambiente concorrencial competitivo. |
| 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 8A estão alocados para a arrendatária. No entanto não há tratamento específico no contrato para a hipótese de atraso por caso fortuito ou força maior (como, por exemplo, a extensão do prazo para cumprimento da obra sem aplicação de penalidade). | Agradecemos pela contribuição. Informamos que, conforme a 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 | 13.1.13 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; | 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; | 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 | 13.1.19 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; | Sugestão de redação: 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 | 13.2 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 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do 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 | 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 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. | 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 | 14.1.2 O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato deverá ser instaurado, nos casos que o Poder Concedente 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 14.1.2 há a possibilidade de o poder concedente determinar 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. |

| | | | |
|--------------------|--|---|---|
| Minuta de Contrato | 15.6 Ressalvados os casos de Revisão Extraordinária previstos na Subcláusula 14.1.2 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. | Redação proposta: 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. | Contribuição 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. |
|--------------------|--|---|---|

| | | | |
|--------------------|--|---|---|
| Minuta de Contrato | 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; | Questionamos a necessidade da contratação dessa cobertura e se esta poderá ser facultativa. | Agradecemos a contribuição e informamos que trata-se de uma obrigação contratual. |
|--------------------|--|---|---|

| | | | |
|--------------------|--|---|---|
| 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 | 17.5.3 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 | 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 autorizadas 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 | 25.3 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 | 25.4.2 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. | Sugestão de alteração: 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 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 | <p>A licitação da área STS08A, conjuntamente com a área de GLP, contribui para perpetuação do monopólio da Petrobrás no setor de gás por mais 25 anos, prazo do contrato de arrendamento, ao dar continuidade à integração da produção e distribuição de GLP por uma única empresa. Essa concepção está em desconformidade com diferentes iniciativas do Governo Federal como o Programa Abastece Brasil, que visa o desenvolvimento do mercado de combustíveis e a segurança do seu abastecimento, com foco na promoção da livre concorrência no setor. Considerando que se trata do único terminal que opera GLP no Porto de Santos, a transferência da área de GLP para área STS08 permitirá o aumento do número de operadores interessados em segmentos diversos da cadeia logística, promovendo a desverticalização da cadeia de petróleo e derivados. Com o intuito de assegurar um ambiente concorrencial competitivo no setor de produção e distribuição de petróleo e derivados, incentivando a entrada de novos agentes econômicos, e considerando que manter a unidade de GLP como um apêndice do terminal STS08A é favorecer a continuidade do monopólio da Petrobras, sugere-se a retirada da parte da área STS08A, em que se situam as estruturas de GLP atualmente existentes, para área STS08, no intuito de que essas estruturas destinadas à movimentação e armazenagem de GLP estejam desvinculadas das refinarias da Petrobrás.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que está sendo estudado a vantajosidade da segregação da parte do GLP para um terminal separado.</p> |
| 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 estão vinculados diretamente às movimentações oriundas da Petrobras. O terminal já foi considerado pela ANP como um terminal regulador, ou seja, que tem grande relevância para a atividade de refino na medida em que regula a entrada e saída de derivados em função do balanço da região. Como se dará o controle e a interligação dos dutos com dois Arrendatários distintos?</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.</p> |
| Seção A - Apresentação | Seção A - Apresentação | <p>3.4. É mencionado no Estudo que as áreas do terminal STS08A 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 o direcionamento desses produtos para um outro terminal?</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que o risco da demanda é do arrendatário.</p> |

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--|--|
| 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. Observa-se ainda que a capacidade hoje instalada já atende às movimentações da principal carregadora que é a 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.</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 | 3. Como o volume movimentado no terminal considera apenas um carregador, a PETROBRAS, com o escoamento do excedente de escuros, diesel e gasolina das refinarias de São Paulo e entrada de GLP pelo Porto para abastecimento da região, 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 de diesel e gasolina das refinarias a ser escoado pelo terminal em Santos. A movimentação de GLP (entrada) também reduz por conta do aumento da produção nacional. | 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. Com relação ao GLP a redução das importações foi considerada em função do aumento da produção nacional. 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 arredamento STS08A manterá a vocação operacional atual de escoar e regular a produção das refinarias e terminais terrestre. Sendo assim, e considerando a mudança no cenário de refino no Brasil e as novas portarias propostas pela ANP, como seriam mitigados os riscos de alteração de movimentação para o Arrendatário? | 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 | 3.3. "Para o gás liqüefeito de petróleo adotou-se a densidade de 0,0552 t/m ³ ". Entendemos que o valor correto é 0,522 t/m ³ . | Agradecemos a contribuição. A densidade será ajustada para 0,552t/m ³ |
| Seção B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | 3.4. Não está claro como foi avaliada a necessidade de investimentos adicionais em 22.500 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. A capacidade adicional de 22.500 m ³ para o terminal STS08A foi dimensionada 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 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. Com essa perda de preferência, fica limitada pela 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. Isso levará a Petrobras a buscar alternativas seguras para a totalidade da movimentação. | 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 e entrada de GLP para atendimento ao déficit de São Paulo), 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 questão, 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, gerando aumento de custo dos produtos finais para os clientes. Sugere-se a revisão do modelo econômico.</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> |
|-----------------------------|-----------------------------|--|--|

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--|---|
| 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 B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | O estudo de mercado elaborado, em seu Item 1 - Introdução, menciona que a movimentação e armazenagem de granéis líquidos derivados de petróleo e químicos majoritariamente ocorrem nos terminais de granéis da região da Alamoia, onde operam as empresas Vopak, Ultracargo, Stolthaven e Transpetro . Considerando que além dos mencionados terminais de granéis líquidos, a região da Alamoia conta também com o terminal da Granel, solicitamos esclarecerem se os estudos de mercado serão refeitos, a fim de contemplarem a total disponibilidade de capacidade estática de tancagem dos terminais retroportuários. | Os terminais retroportuários da Alemoa possuem características diferenciadas no que tange a vocação operacional em relação à 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. |
| Seção B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | O estudo de mercado elaborado, em seu Item 1 - Introdução, menciona que os terminais Vopak, Ultracargo, Stolthaven, localizados fora da área do Porto Organizado de Santos, operam majoritariamente produtos químicos, etanol, soda cáustica e óleo vegetais . Considerando que, tanto os terminais mencionados quanto o terminal da Granel, operam não somente os produtos mencionados, mas também derivados de petróleo e combustíveis, solicitamos esclarecerem se os estudos de mercado serão refeitos. | Os terminais retroportuários da Alemoa possuem características diferenciadas no que tange a vocação operacional em relação à 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. |
| Minuta Edital | 1.1.28. Representantes Credenciados: pessoas autorizadas a representar as Proponentes em todos os documentos e sessões relacionadas ao Leilão, exceto nos atos praticados junto à B3; | São denominados como representantes credenciados as pessoas autorizadas a representar as Proponentes em todos os documentos e sessões relacionadas ao Leilão, exceto nos atos praticados junto à B3 . Pergunta-se qual a quantidade de representantes cadastrados? Qual será o procedimento na eventual falta de representatividade de corretoras e dificuldade de ingresso no certame? | A Proponente poderá constituir até 2 (dois) Representantes Credenciados para representá-la. Os atos praticados perante a B3 necessariamente devem se dar por uma Participante Credenciada, cuja lista encontra-se no site: http://www.b3.com.br/pt_br/produtos-e-servicos/participantes/busca-de-participantes/busca-de-corretoras/ , havendo, atualmente mais de 90 instituições cadastradas. |
| 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 | 2.1.1. A área total do Arrendamento em Santos - SP, cujo código de identificação é STS08A, possui 305.688,00 m ² (trezentos e cinco mil e seiscentos e oitenta e oito 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 e gasosos, especialmente combustíveis e GLP, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos. | A área total do Arrendamento em Santos - SP, cujo código de identificação é STS08A, possui 305.688,00 m ² (trezentos e cinco mil e seiscentos e oitenta e oito 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 e gasosos, especialmente combustíveis e GLP, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos. Nos termos do enunciado do Objeto a manutenção do GLP no perímetro do STS8A sem considerar aspectos de competitividade próprias do mercado desse produto representa risco de limitação de acesso. Pleiteia-se então: a) Não seria o caso de retirar o produto e estabelecer uma 3ª área com perímetro adequado a sua operação? b) Em qualquer situação, não seria o caso de se garantir durante os primeiros 5 (cinco) anos o livre acesso de usuários do mercado de GLP junto ao futuro detentor /vencedor do referido leilão? | Informamos que está sendo avaliada a vantajosidade de segregação do GLP num terminal independente. |

| | | | |
|---------------|---|--|---|
| Minuta Edital | 2.1.1. A área total do Arrendamento em Santos - SP, cujo código de identificação é STS08A, possui 305.688,00 m ² (trezentos e cinco mil e seiscentos e oitenta e oito 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 e gasosos, especialmente combustíveis e GLP, 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 STS08A, possui 305.688,00 m² (trezentos e cinco mil e seiscentos e oitenta e oito 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 e gasosos, especialmente combustíveis e GLP, 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 STS08A, 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 + 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 | 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 | 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. | 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. | 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 |

| | | | |
|---------------|--|--|---|
| 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>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>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>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 | 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 | 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 9706/2020/ME, de 15 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 06/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08A, 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_audiencia062020@antaq.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 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 | 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. |

| | | | |
|---------------|---|--|--|
| | | <p>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 vazão -, 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.</p> | |
| Minuta Edital | <p>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.</p> | <p>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).</p> | <p>Parcialmente acatada. A cláusula será alterada para não permitir que a mesma empresa participe do mesmo leilão isoladamente ou consórcio.</p> |

| | | | |
|---------------|---|---|---|
| Minuta Edital | 12.1. Não poderão participar deste Leilão pessoas jurídicas (brasileiras ou estrangeiras), entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio, que: | Considerando que não existe restrição para participação de grupos econômicos verticalizados pergunta-se: Qual os instrumentos previstos para garantia de acesso e isonomia concorrencial para a operação de GLP no terminal STS08A? Qual o motivo de não ter sido considerado um arrendamento independente para a operação do GLP com restrição de participação de grupos econômicos verticalizados e/ou participação relevante de operador independente e/ou grupo financeiro? | Não acatada. A diretriz do poder concedente é de maior concorrência no certame licitatório. 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. Há ferramentas regulatórias que a ANTAQ dispõe que pode coibir possível negação de acesso sem justificativa. |
| 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 | 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 | 16.8. É vedada qualquer modificação nos termos e condições da Garantia de Proposta após a sua apresentação à CPLA, salvo se aprovado pela CPLA nas hipóteses de perda de valor financeiro, alteração da qualidade ou necessidade de sua substituição. | Existe a possibilidade de revisão da Garantia de Proposta, após o cumprimento das obrigações contratuais de investimentos da arrendatária? | Esclarecimento. A Garantia de Proposta será devolvida pela ANTAQ, com assessoria da B3, às Proponentes em até 15 (quinze) dias após a assinatura do Contrato. |

| | | | |
|---------------|---|---|---|
| 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 | 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). | Sugere-se a inclusão, no item 19.12 da Minuta de Edital, de exigência de demonstração de qualificação técnica necessária para a movimentação de GLP. O item 19.12 da Minuta de Edital exige, para a qualificação técnica de potenciais interessados, apenas (i) Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento; e (ii) o compromisso de obter, nas hipóteses não dispensadas pela legislação, a pré-qualificação como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado, ou contratar Operador Portuário pré-qualificado. O item 27.2.10 da Minuta de Edital faz apenas referência à apresentação de atestado de capacidade técnica para movimentação de GLP ou compromisso de contratação futura de mão-de-obra especializada como condição precedente à assinatura do Contrato de Arrendamento. No entanto, é necessário se considerar a criticidade da movimentação de GLP a ser realizada no terminal. De um lado, trata-se de produto inflamável de alta volatilidade, cuja manipulação requer extrema cautela e experiência para evitar acidentes. De outro, as facilidades para GLP do STS08A são essenciais para o suprimento dessa commodity no centro-sul do país, e paralizações ou acidentes devido à imperícia podem alcançar graves consequências aos usuários. Sendo assim, o vencedor do certame deverá resguardar a continuidade das operações, tão logo assumo o terminal, não tendo espaço para curva de aprendizagem. Assim, sugerimos que se inclua, nos requisitos de qualificação técnica descritos no item 19.12 a necessidade de apresentação: I - De atestado fornecido por pessoas jurídicas de direito público ou privado, nacionais ou estrangeiras, que comprove a experiência Técnico-Operacional da Proponente para realização de atividade semifabril de transformação de GLP de refrigerado para pressurizado; ou II - Termo de Compromisso firmado previamente com terceiro especializado para realização das atividades de movimentação de GLP caso a Proponente venha a ser declarada vencedora do certame - acompanhado do atestado de capacidade técnica emitido em nome de tal terceiro. | Sugestão não acatada. O item 27.2.10 do edital é suficiente para garantir a capacidade técnica do futuro arrendatário. |
| 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 9706/2020/ME, de 15 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 06/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08A, 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_audiencia062020@antaq.gov.br. O mencionado parecer trata sobre os problemas de integração | 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 "padadoxo da função regulatória das licitações", pois iríamos |

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 e produção de GLP, 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 disponibilizada

diminuir o número de competidores para mitigar um risco que não se conhece na prática, e sim somente nos livros de regulação.

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. | A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9706/2020/ME, de 15 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 06/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08A, 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_audiencia062020@antaq.gov.br. Sobre a cláusula 22.14 da minuta de edital, trata-se de medida para 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 a 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. | 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. | 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. | Considerando que empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% 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, questiona-se: No caso de Consórcios, como será calculada a participação de mercado dos seus integrantes? Será aplicado o critério de 40,0% a essa soma? Como fica a participação cruzada em ambos os leilões? Não há risco de concentração além do limite estipulado principalmente no caso do GLP? | 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. | Qual o critério de definição da participação de 40%, capacidade estática ou volume movimentado? A projeção de carga para ao STS08A de 6,6 milhões de toneladas no primeiro ano, e mesmo a movimentação de 4,9 milhões de toneladas no terceiro ano, já corresponde a mais de 40% do volume de combustíveis operados em Santos. Nesse sentido, qualquer empresa que vencer a licitação do STS08A estaria impedida de ser homologada. Está correto o entendimento? | 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 média ponderada, por exemplo? | Será contabilizada a participação de todas as consorciadas. |
| 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. | 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. | 22.14. De acordo com a NT nº 38/2020/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 | 22.14.2. 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 | 27.1. As obrigações previstas na presente subseção, mais precisamente no Item 27.2, devem ser cumpridas pela Adjudicatária em até 45 (quarenta e cinco) dias a contar da publicação do ato de homologação e adjudicação, prorrogáveis, justificadamente, a critério do Poder Concedente. | Sugere-se a revisão dos prazos relativos à implantação do PTO em relação à Data de Assunção, com conseqüente alteração dos itens 27.1 da Minuta de Edital e 2.3 do Apêndice 4 da Minuta de Edital. O Apêndice 4 da Minuta de Edital determina que a execução do PTO teria início a partir do protocolo no Poder Concedente (ou seja, antes da assinatura do Contrato) e seu término ocorreria com a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (Data de Assunção). A cláusula 3.1.1 da Minuta de Contrato, porém, determina que o Termo de Aceitação Provisória deverá ser celebrado pela Partes em até 30 dias da comunicação de não objeção ao PTO e ao Plano Básico de Implementação. Ou seja, o conjunto dos textos acaba permitindo que a Data de Assunção ocorra durante a execução do PTO. Visando mitigar potenciais riscos decorrentes de atrasos causados por situações direta ou indiretamente causadas pela atual arrendatária, sugere-se a alteração dos itens da Minuta de Edital e da Minuta de Contrato relativos à apresentação e implantação do PTO, conforme a seguir: I - Alteração do item 27.1 da Minuta de Edital para que a Adjudicatária deva cumprir as obrigações previstas no item 27.2 em até 15 dias do término da Etapa 2 do PTO, previsto no item 2.3 do Apêndice 4 da Minuta do Edital; II - Inclusão de novo item 2.4 no Apêndice 4 da Minuta de Edital determinando que o encerramento da Etapa 2 do PTO se dará com o aval do Poder Concedente, após comunicação enviada pela Adjudicatária; III - Exclusão do item 2.4 do Apêndice 4 da Minuta de Edital; e IV - Alteração do item 3.1.1 da Minuta de Contrato para que passe a constar que o Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos seja celebrado pelas Partes em até 30 dias após a assinatura do Contrato de Arrendamento e da comunicação de não objeção, pelo Poder Concedente ao Plano Básico de Implantação. Além da mitigação dos riscos acima, a Adjudicatária não teria necessidade de realizar antecipadamente, o desembolso dos valores previstos no item 27.2 da Minuta de Edital antes da implantação do PTO, em caso de atrasos na implantação do PTO causados pela atual arrendatária. | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |
|---------------|--|--|--|

| | | | |
|---------------|---|---|--|
| Minuta Edital | <p>27.1. As obrigações previstas na presente subseção, mais precisamente no Item 27.2, devem ser cumpridas pela Adjudicatária em até 45 (quarenta e cinco) dias a contar da publicação do ato de homologação e adjudicação, prorrogáveis, justificadamente, a critério do Poder Concedente.</p> | <p>O edital deixa claro que o arrendatário vencedor do STS08A será o responsável pelo ressarcimento integral dos bens não reversíveis presentes tanto na área do futuro STS08A, quanto da área do futuro STS08. Sugere-se que os bens não reversíveis que se encontram na área do STS08 sejam ressarcidos pelo próprio STS08. A alteração visa mitigar o risco de o STS08A não apresentar interessados, enquanto o STS08 tenha um vencedor. Nesse cenário, entende-se que haveria risco jurídico do atual proprietário dos bens, a Transpetro, não entregar a área ao vencedor do certame por não ter recebido os valores referentes aos seus bens. Entende-se que a inclusão desses poucos bens não reversíveis da área do STS08 como investimentos a serem feitos pelo futuro arrendatário não deverá gerar grande impacto no output do modelo financeiro da área. Sugere-se também que seja apresentado no edital um descritivo detalhado dos ativos a serem ressarcidos, contendo material fotográfico atualizado dos bens, descritivo do estado de conservação e critério utilizado para valoração, nos termos do laudo a que se refere a Resolução Normativa 29/ANTAQ. Seria prudente que o edital deixasse claro se entre os investimentos projetados para as áreas estão previstas melhorias e reformas nos ativos existentes, sejam eles reversíveis ou não reversíveis.</p> | <p>Com relação a indenização de ativos, usou-se a localização desses como principal critério. Isso, de forma a alocar a responsabilidade pela indenização sobre o futuro arrendatário da área correspondente a localização do ativo. Contudo, uma parcela da área, que abarca um pequeno percentual dos ativos, está prevista na regra de transição contratual para ser explorada nos primeiros dois anos contratuais pelo STS08A e posteriormente pelo STS08. Dessa forma, em função da relevância desse valor de indenização, optou-se por alocar a responsabilidade pela indenização desses ativos sobre o primeiro arrendatário a explorar a área.</p> |
|---------------|---|---|--|

| | | | |
|---------------|---|--|---|
| Minuta Edital | 27.2. Caberá à Adjudicatária apresentar ao Poder Concedente os seguintes documentos: | O adjudicatário deverá arcar com uma série de obrigações financeiras previamente à celebração do contrato, dentre as quais destaca-se, pelo elevado valor, a indenização ao antigo titular da área (27.2.12) e a parcela de 25% da outorga paga à Autoridade Portuária (item 27.2.2.). Sendo assim, eventuais atrasos na execução do PTO geram um prejuízo associado ao custo de capital desses altos valores previamente desembolsados. Esses prejuízos podem ser elevados na medida em que o PTO pode efetivamente se delongar por vários meses dada a complexidade operacional dos ativos. Sendo assim, se o atraso for imputado a terceiros (ao antigo titular da área ou à Autoridade Portuária, por exemplo) deveria ser passível de reequilíbrio econômico financeiro. Adicionalmente, cabe notar que a sistemática gera incentivos financeiros à antiga titular da área em protelar o PTO, na medida em que esta já terá recebido sua indenização (portanto, os ativos não mais pertencerão a ela) e, até a Data de Assunção, continuará no controle efetivo do terminal explorando-o economicamente. Para equacionar a questão financeira e alinhar os incentivos, sugerimos que tanto o pagamento de 25% da outorga para a Autoridade Portuária, quanto a indenização ao antigo titular da área sejam deslocados no tempo, tornando-se condições prévias à assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos. | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |
| Minuta Edital | 27.2.8. Certidão hábil a comprovar a adimplência perante à Santos Port Authority - SPA 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 - SPA 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 | 27.2.10. Atestado de capacidade técnica para a atividade semifabril de transformação de GLP de refrigerado para pressurizado, ou compromisso de contratação de mão de obra especializada de terceiros para realização da atividade. | 27.2.10. Os estudos da EPL, bem como a NT Conjunta exigem a contratação do atual operador de GLP refrigerado nos 2 primeiros anos. Esta exigência não está refletida neste Edital nem na minuta do Contrato. Favor esclarecer. | Não acatada. A previsão sairá do Estudo e da NT da EPL. |
| Minuta Edital | 27.2.11. Plano de Transferência Operacional - PTO conforme Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, será analisado e aprovado pelo Poder Concedente. | Sugere-se a revisão completa do Plano de Transferência Operacional - PTO, determinado no item 27.2.11 e Apêndice 4 da Minuta de Edital. Compreende-se a necessidade de garantia de continuidade das operações atuais na transição para a nova arrendatária e, portanto, a função do Plano de Transferência Operacional - PTO. No entanto, a utilização direta dos parâmetros de PTO definidos para as licitações no setor de aeroportos mostra-se imprópria no presente caso. Há diversas diferenças entre os setores que devem ser consideradas. A diferença crucial, que, por si só, torna a dinâmica de PTO proposta nos documentos sujeitos à consulta pública inadequada para o Terminal STS08A é que, no setor aeroportuário, geralmente, a INFRAERO (operadora aeroportuária) é parte dos Contratos de arrendamento, na qualidade de interveniente anuente. Nessa condição é possível imputar à INFRAERO obrigações e responsabilidades. No presente caso, porém, não há mecanismo legal ou contratual que permita ao Poder Concedente impor quaisquer obrigações e responsabilidades à atual arrendatária, exceto àquelas já assumidas no Contrato de Transição vigente - o que foi reforçado na sessão da Audiência Pública. Ressalte-se, ainda, que: (i) o atual Contrato de Transição se encerra com a devolução da área e bens reversíveis; (ii) não há obrigações e responsabilidades atribuídas à atual arrendatária em relação à transição e garantia de continuidade das operações; e (iii) não há segurança jurídica quanto ao momento preciso em que sua vigência se encerrará (uma vez que garantida atualmente por decisão judicial). Não está demonstrada, portanto, a segurança jurídica para que a Adjudicatária/nova arrendatária possa implementar o PTO e conduzir a transição de maneira apropriada, incluindo sobre: I - A própria aceitação pela atual arrendatária de participar do PTO e de colaborar com suas atividades, incluindo participação no Comitê de Transição (item 6.1 do Apêndice 4 da Minuta de Edital) e colaboração com o Plano de Transição da Gestão do Terminal (item 4.1.1 do Apêndice 4 da Minuta de Edital); II - Direito de livre acesso dos prepostos da Adjudicatária às instalações do | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |

arrendamento desde o início da Etapa 1 do PTO (item 2.5 do Apêndice 4 da Minuta de Edital); III - Responsabilidade sobre as informações repassadas à Adjudicatária pela atual arrendatária; IV - Impossibilidade de retirada de bens do arrendamento pela arrendatária anterior sem autorização da Adjudicatária, desde o início da Etapa 1 do PTO (item 3.1 do Apêndice 4 da Minuta de Edital); V - Data de encerramento da responsabilidade da atual arrendatária pelos ativos do terminal, definidos no Apêndice 4 do Edital como no momento da assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, definido na Minuta de Contrato - considerando-se a ausência de segurança jurídica quanto ao encerramento das obrigações da atual arrendatária (item 3.2 do Apêndice 4 da Minuta de Edital); VI - Responsabilidade da atual arrendatária sobre os ativos do terminal durante o período de implantação do PTO (item 3.2 do Apêndice 4 da Minuta de Edital); VII - Obrigação da atual arrendatária de notificação de pessoas físicas e jurídicas com as quais possuam contratos que envolvam atividades essenciais para a operação, informando sobre seu encerramento ou sub-rogação (item 3.4 do Apêndice 4 da Minuta de Edital); VIII - Submissão da atual arrendatária à regra de acerto de contas em casos de receitas ou despesas atribuídas indevidamente à esta ou à nova arrendatária (item 3.6 do Apêndice 4 da Minuta de Edital); e IX - Aceitação da atual arrendatária em relação ao Plano de Transição de Recursos Humanos (item 4.1.2 do Apêndice 4 da Minuta de Edital). Diante do exposto, para garantir segurança jurídica à nova arrendatária da área STS08A sugere-se que: I - Se formalize, previamente à publicação do Edital, compromisso juridicamente válido da atual arrendatária em colaborar com todas atividades necessárias para a implementação do PTO e transição da área; e II - Que o Poder Concedente assuma (por meio de inclusão de cláusulas apropriadas no Edital e na minuta de Contrato) os riscos decorrentes de qualquer ação ou omissão por parte da atual arrendatária em relação ao período de implantação do PTO e de transição da área.

| | | | |
|---------------|---|---|--|
| Minuta Edital | 27.2.11.Plano de Transferência Operacional - PTO conforme Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, será analisado e aprovado pelo Poder Concedente. | Sugere-se a revisão dos prazos relativos à elaboração do PTO constantes dos itens 27.2.11 da Minuta de Edital e 2.1 do Apêndice 4 da Minuta de Edital. O item 27.2.11 determina que o PTO deve ser apresentado pela Adjudicatária em até 45 dias da publicação do ato de homologação e adjudicação. O item 2.2 do Apêndice 4 da Minuta de Edital, por sua vez, determina que a etapa de elaboração do PTO deve ter duração máxima de 30 dias (além de fazer referência ao Contrato). Assim, há inconsistência entre os prazos propostos no corpo da Minuta do Edital e no Apêndice 4 para a elaboração e entrega do PTO, bem como do momento em que se inicia a contagem. Além disso, entende-se que o prazo de 45 dias definido para a elaboração do PTO é insuficiente para que a Adjudicatária avalie de forma completa todos os ativos e processos associados à operação do terminal, colocando em risco a continuidade e segurança operacional. Neste contexto, propõe-se que o prazo para a elaboração do PTO seja de, no mínimo, 90 dias. Além disso, entende-se que o prazo mínimo para execução do PTO, na prática, seria de 90 dias, desde que a atual arrendatária colabore de forma tempestiva para o sucesso da transição. Note que os prazos mencionados partem da premissa de que a atual arrendatária irá colaborar com eventual transição, atuando tempestivamente para o bom andamento de tal fase. | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |
|---------------|---|---|--|

| | | | |
|---------------|---|---|--|
| Minuta Edital | 27.2.11.Plano de Transferência Operacional - PTO conforme Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, será analisado e aprovado pelo Poder Concedente. | Sugere-se a inclusão de item no Apêndice 4 da Minuta de Edital pelo qual o Poder Concedente assumira os riscos decorrentes de ações ou omissões por parte da atual arrendatária no contexto da implantação do PTO e da transição da área. Compreende-se a necessidade de garantia de continuidade das operações atuais na transição para a nova arrendatária e, portanto, a função do Plano de Transferência Operacional - PTO. No entanto, a utilização direta dos parâmetros de PTO definidos para as licitações no setor de aeroportos mostra-se imprópria no presente caso. Há diversas diferenças entre os setores que devem ser consideradas. A diferença crucial, que, por si só, torna a dinâmica de PTO proposta inadequada para o Terminal STS08A é que, no setor aeroportuário, geralmente, a INFRAERO (operadora aeroportuária) é parte dos Contratos de arrendamento, na qualidade de interveniente anuente. Nessa condição é possível imputar à INFRAERO obrigações e responsabilidades. No presente caso, porém, não há mecanismo legal ou contratual que permita ao Poder Concedente impor quaisquer obrigações e responsabilidades à atual arrendatária, exceto àquelas já assumidas no Contrato de Transição vigente - o que foi reforçado no âmbito da Audiência Pública. Ressalte-se, ainda, que: (i) o atual Contrato de Transição se encerra com a devolução da área e bens reversíveis; (ii) não há obrigações e responsabilidades atribuídas à atual arrendatária em relação à transição e garantia de continuidade das operações; e (iii) não há segurança jurídica quanto ao momento preciso em que sua vigência se encerrará (uma vez que garantida atualmente por decisão judicial). Assim, os riscos decorrentes de qualquer ação ou omissão por parte da atual arrendatária, incluindo em relação ao período de implantação do PTO e de transição da área, não podem ser imputados à nova arrendatária. Vale ressaltar que o Contrato de Arrendamento não gerará relação jurídica entre nova arrendatária e atual arrendatária e, menos ainda, o compromisso desta de assumir obrigações e responsabilidades. Considerando-se que atividades do PTO serão conduzidas anteriormente à assinatura do Contrato de Arrendamento, sugere-se incluir item no Apêndice 4 da Minuta do Edital pelo qual o Poder Concedente assumira os riscos decorrentes de ações ou omissões por parte da atual arrendatária no contexto da implantação do PTO e da transição da área que possam afetar a nova arrendatária, incluindo suas obrigações e responsabilidades anteriores à assinatura do Contrato de Arrendamento. | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |
|---------------|---|---|--|

| | | | |
|---------------|---|--|--|
| Minuta Edital | 27.2.11.Plano de Transferência Operacional - PTO conforme Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, será analisado e aprovado pelo Poder Concedente. | Sugere-se maior detalhamento acerca das competências do Comitê de Transição no âmbito do PTO. Dentre os mecanismos previstos para auxiliar e conduzir a transição da área atualmente ocupada para a Adjudicatária, tem-se o Comitê de Transição, que conta com a participação, minimamente, de representantes dos órgãos e entidades que atuam diretamente no porto. No entanto, as disposições sobre o Comitê de Transição são vagas, não dispondo sobre o momento de constituição, as matérias sob as quais possui responsabilidade/poderes para se manifestar, número de participantes do Comitê de Transição por entidade, eventual poder de arbitrar divergências entre as partes envolvidas, especialmente, a atual arrendatária e a Adjudicatária, entre outros. Além disso, é necessário determinar que a Adjudicatária deve incluir no PTO apresentado ao Poder Concedente, proposta de composição do Comitê de Transição. No entanto, uma vez que o plano tenha sido aprovado nos termos do item 27.2.11 da Minuta do Edital, a Adjudicatária não pode ser responsabilizada caso representantes de determinada entidade se recusem a participar do Comitê de Transição ou questionem a ausência de convite para integrá-lo. O detalhamento de tais informações trará maior segurança jurídica e visibilidade para os Proponentes quanto à implementação do PTO. Além disso, a clara regulação das competências do Comitê de Transição mitiga eventual vantagem que a atual arrendatária possui, considerando a assimetria de informação e que, caso vença, não será necessário executar o PTO. | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |
|---------------|---|--|--|

| | | | |
|---------------|---|---|---|
| Minuta Edital | 27.2.11.Plano de Transferência Operacional - PTO conforme Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, será analisado e aprovado pelo Poder Concedente. | Em relação ao item 27.2.12, sugere-se: (i) inclusão, nos documentos do Edital, de lista de bens não reversíveis a serem indenizados pela Adjudicatária; (ii) definição prévia dos valores a serem indenizados; e (iii) demonstração de compromisso formal da atual arrendatária em não retirar os referidos bens e aceitar a indenização pelos valores determinados no Edital. No presente caso não há mecanismo legal ou contratual que permita ao Poder Concedente impor quaisquer obrigações e responsabilidades à atual arrendatária, exceto àquelas já assumidas no Contrato de Transição vigente - o que foi reforçado no âmbito da Audiência Pública. Diante disso, para que os licitantes (e a futura Adjudicatária/arrendatária) tenham segurança jurídica em relação ao fato de que os bens não reversíveis relativos ao item 27.2.12 da Minuta de Edital comporão o futuro arrendamento, é fundamental que se apresente compromisso firmado previamente pela atual arrendatária nesse sentido. Além disso, a definição prévia dos valores de indenização pelos referidos bens não reversíveis, realizada por metodologia objetiva (e não por livre negociação com o Poder Concedente) é fundamental para garantir que não haja potenciais distorção na condição de competitividade de diferentes licitantes, o que poderia ocorrer fossem deixados para livre negociação posterior com a atual arrendatária. | Agradecemos a contribuição e informamos que a nova versão do estudo apresentará informação mais detalhadas em relação à indenização de bens previstos e que os valores serão estabelecidos previamente. |
|---------------|---|---|---|

| | | | |
|---------------|---|--|---|
| Minuta Edital | 27.2.12.Indenizar, de acordo com valor ajustado entre as partes, o anterior titular da área no valor de R\$ xx (xxx), referente bens não reversíveis que integrarão o Arrendamento e posicionados sobre o pier existente. | Sugere-se a inclusão de item no Edital e subcláusula na cláusula 13.2 da Minuta de Contrato pelo qual o Poder Concedente assume os riscos relativos a qualquer alteração no estado dos bens que comporão o arrendamento (incluindo os bens não reversíveis previstos no item 27.2.12) ocorrida entre a última visita técnica realizada pela Adjudicatária e a Data de Assunção, exceto se tal alteração tenha ocorrido por ação da Adjudicatária/futura arrendatária. Trata-se de alteração necessária, considerando: I - O objetivo de que a transição das operações entre a atual arrendatária e a futura arrendatária ocorra sem interrupções - Fato que levaria a atual arrendatária deverá operar a área objeto do certame até a assunção pela nova arrendatária (apesar da ausência de segurança jurídica quanto ao encerramento das obrigações da atual arrendatária); II - Que a análise do estado dos bens que comporão o arrendamento será realizada pela futura adjudicatária no momento das visitas técnicas (ainda que possa ter acesso à área durante o período de implantação do PTO); III - A ausência de mecanismo legal ou contratual que permita ao Poder Concedente impor quaisquer obrigações e responsabilidades à atual arrendatária, exceto àquelas já assumidas no Contrato de Transição vigente - o que foi reforçado no âmbito da Audiência Pública. Além disso, o Contrato de Arrendamento não gerará relação jurídica entre nova arrendatária e atual arrendatária e, menos ainda, o compromisso desta de assumir obrigações e responsabilidades. | Não acatada. O interessado deverá verificar o estado dos bens reversíveis que serão entregues e a atual arrendatária tem a obrigação de mantê-los. |
| Minuta Edital | 27.2.12.Indenizar, de acordo com valor ajustado entre as partes, o anterior titular da área no valor de R\$ xx (xxx), referente bens não reversíveis que integrarão o Arrendamento e posicionados sobre o pier existente. | Questiona-se qual a base referencial de mercado dos ativos de GLP a serem indenizados além daquela oferecida pelo titular? De maneira geral, não está claro quais os ativos que serão indenizados, com indicativo do valor residual e novo. Pede-se apresentar listagem exhaustiva dos ativos objeto da indenização, com indicação de valor como se novo fosse, idade, estado de conservação e valor de usado. | Agradecemos a contribuição e informamos que a nova versão do estudo apresentará informação mais detalhadas em relação à indenização de bens previstos e que os valores serão estabelecidos previamente. |
| Minuta Edital | 27.2.12.Indenizar, de acordo com valor ajustado entre as partes, o anterior titular da área no valor de R\$ xx (xxx), referente bens não reversíveis que integrarão o Arrendamento e posicionados sobre o pier existente. | A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9706/2020/ME, de 15 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 06/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08A, 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_audiencia062020@antaq.gov.br. A Transpetro opera, atualmente, a área que será dividida em | Acatada. A lista de bens reversíveis, bem como o valor de indenização serão definidos para o lançamento do Edital. |

STS08A e STS08 e que os serviços já prestados não sofrerão solução de continuidade, havendo, nos documentos disponibilizados na presente audiência pública, vários itens que resguardam a operação. Um dos itens é obrigação de indenização ao arrendatário anterior - a Transpetro - pelos investimentos não reversíveis presentes na área. A minuta de edital traz, como obrigação prévia à assinatura do contrato, a obrigação de indenizar, de acordo com o valor ajustar entre as partes, o antigo titular da área pelos bens não reversíveis (cláusula 27.2.12). Tal disposição, em aberto, pode ser um risco relevante aos participantes do leilão (ressalta-se que, conforme as regras propostas, a própria Transpetro poderá participar do certame, algo que essa Seae recomendou que não seja permitido devido ao que se tratou, nesse parecer, relativamente à integração vertical). Dessa forma, há a possibilidade de, no limite, a Transpetro inviabilizar a assinatura do contrato ao não aceitar que o valor proposto pelo proponente vencedor a título de indenização pelos bens reversíveis. Sobre isso, convém mencionar que os documentos disponibilizados na presente audiência pública não há uma lista exaustiva de quais bens deverão ser indenizados. Há um levantamento do contrato original assinado entre o arrendatário atual e o Poder Concedente, bem como uma lista dos respectivos aditivos contratuais, citando-se que, nos contratos de transição, há disposição complementar, informado que a titularidade e valoração dos bens do contrato vigente para fins de reversão serão objeto de discussão entre as partes e será formalizado através do TERMO DE REVERSÃO DE BENS, conforme previsto na Cláusula XXXVII - do Quinto Aditamento do Contrato PRES 13/93 (grifos nossos). Nesses termos, segundo os contratos de transição, o rol dos bens reversíveis ainda será definido conforme discussão entre as partes. Ainda sobre o tema, há, no âmbito da presente audiência pública, o Parecer Técnico SEPAV-P-0008/2018-0, da Petrobras, que apresenta o valor patrimonial do Terminal Aquaviário de Alamoia em R\$ 441.453.182,00, sendo que os equipamentos respondem por R\$ 361.112.624,00 desse montante. Do exposto, pode-se inferir que esse é um valor mínimo com o qual a Transpetro iniciará as conversas com o proponente vencedor de STS08A. Mas reitera-se que, ao não haver uma lista exaustiva de quais são os bens que deverão ser indenizados - e tendo em vista a disposição de que o rol de bens reversíveis ainda será definido (o que implica, a contrario sensu, que os bens não reversíveis também aguardam definição) tal inferência não pode ser aceita com razoável certeza. Por todo o exposto, a Seae recomenda que o valor a ser indenizado ao arrendatário anterior seja definido explicitamente no edital de licitação para STS08A; alternativamente, se tal opção mostra-se inexecutável,

| | | | |
|---------------|--|--|---|
| | | recomenda-se que haja uma lista exhaustiva de todos os itens que serão objeto de indenização ao arrendatário anterior, dando oportunidade aos licitantes de saberem, pelo menos, o que terá que ser avaliado ao se valorar tal indenização. | |
| Minuta Edital | 27.2.12. Indenizar, de acordo com valor ajustado entre as partes, o anterior titular da área no valor de R\$ xx (xxx), referente bens não reversíveis que integrarão o Arrendamento e posicionados sobre o píer existente. | 27.2.12. Atentar que a indenização é devida à proprietária dos ativos, PETROBRAS e não ao titular da área. Além disso, entendemos não ser correta a indenização por ativos que serão repassados gratuitamente (doados) para o arrendatário da área STS 08 após apenas 2 anos. É necessária a segregação dos ativos para que haja a indenização correta pelos arrendatários de cada área. | Parcialmente acatada. O texto editalício será alterado e a lista de bens reversíveis será disponibilizada na licitação. |

| | | | |
|---------------|---|---|---|
| Minuta Edital | 28.3. A recusa da Adjudicatária em assinar o Contrato, em até 5 (cinco) dias úteis, contados da respectiva convocação, sem justificativa aceita pelo Poder Concedente, observados os termos do item 30.4, ocasionará: | Sugere-se a inclusão de itens adicionais à Minuta de Edital. Compreende-se a necessidade de garantia de continuidade das operações atuais na transição para a nova arrendatária e, portanto, a função do Plano de Transferência Operacional - PTO. No entanto, a utilização direta dos parâmetros de PTO definidos para as licitações no setor de aeroportos mostra-se imprópria no presente caso. Há diversas diferenças entre os setores que devem ser consideradas. A diferença crucial, que, por si só, torna a dinâmica de PTO proposta inadequada para o Terminal STS08A é que, no setor aeroportuário, geralmente, a INFRAERO (operadora aeroportuária) é parte dos Contratos de arrendamento, na qualidade de interveniente anuente. Nessa condição é possível imputar à INFRAERO obrigações e responsabilidades. No presente caso, porém, não há mecanismo legal ou contratual que permita ao Poder Concedente impor quaisquer obrigações e responsabilidades à atual arrendatária, exceto àquelas já assumidas no Contrato de Transição vigente - o que foi reforçado no âmbito da Audiência Pública. Ressalte-se, ainda, que: (i) o atual Contrato de Transição se encerra com a devolução da área e bens reversíveis; (ii) não há obrigações e responsabilidades atribuídas à atual arrendatária em relação à transição e garantia de continuidade das operações; e (iii) não há segurança jurídica quanto ao momento preciso em que sua vigência se encerrará (uma vez que garantida atualmente por decisão judicial). Assim, os riscos decorrentes de qualquer ação ou omissão por parte da atual arrendatária, incluindo em relação ao período de implantação do PTO e de transição da área, não podem ser imputados à nova arrendatária. Vale ressaltar que o Contrato de Arrendamento não gerará relação jurídica entre nova arrendatária e atual arrendatária e, menos ainda, o compromisso desta de assumir obrigações e responsabilidades. Diante da referida situação e visando minimizar os potenciais impactos causados por ações ou omissões da atual arrendatária no período de implantação do PTO, sugere-se que a obrigação de indenização prevista no item 27.2.11 seja transferida para a Data de Assunção (ou seja, uma vez encerradas as atividades do PTO). | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |
| Minuta Edital | 29.2. Os bens reversíveis vinculados ao Arrendamento são todos aqueles indicados na Minuta do Contrato de Arrendamento. | Questiona-se o motivo das minutas referenciadas no modelo econômico não coincidir com os valores apresentados pelo titular da anterior da área? | Agradecemos pela contribuição e informamos que o nível de informações fornecido pela contribuição não trouxe elementos suficientes para elaboração de sua resposta. |

| | | | |
|---------------|--|--|---|
| 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 disponibilizada pela ANTAQ. Favor esclarecer. | Acatada. A lista de bens reversíveis será disponibilizada na licitação. |
| 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 | Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento | Recomendamos que se acrescente ao Apêndice 4 um novo capítulo descrevendo as informações que serão, de forma garantida, transferidas da atual titular da área à Arrendatária, e sobre a qual as partes trabalharão na produção do conteúdo do PTO, este detalhado no capítulo 4 deste Apêndice. Dentre outros pontos, é importante que este novo capítulo preveja que será disponibilizado à Arrendatária toda a documentação e base técnica que inclua, minimamente: (i) Especificações técnicas dos ativos (equipamentos, dutos, tanques, sistemas auxiliares etc.); (ii) Manuais de operação desses ativos, quando pertinente; (iii) Informações necessárias para determinar o estado físico, eficiência operacional e produtividade desses ativos, incluindo estatísticas operacionais, programas de manutenção e disponibilidade, entre outros. | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |

| | | | |
|---------------|---|---|---|
| Minuta Edital | Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento | <p>Sugere-se a inclusão de novo item 2.7 do Apêndice 4 da Minuta de Edital. O Apêndice 4 da Minuta de Edital determina que a execução do PTO teria início a partir do protocolo no Poder Concedente (ou seja, antes da assinatura do Contrato) e seu término ocorreria com a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (Data de Assunção). A cláusula 3.1.1 da Minuta de Contrato, porém, determina que o Termo de Aceitação Provisória deverá ser celebrado pela Partes em até 30 dias da comunicação de não objeção ao PTO e ao Plano Básico de Implementação. Ou seja, o conjunto dos textos acaba permitindo que a Data de Assunção ocorra durante a execução do PTO. Diante disso, eventuais atrasos para conclusão do PTO causados por qualquer ação ou omissão por parte da atual arrendatária, podem afetar de forma adversa, a possibilidade de cumprimento de prazos e obrigações contratuais, além de gerar impactos econômico-financeiros à nova arrendatária. Assim, sugere-se a inclusão de novo item 2.7 do Apêndice 4 do Edital para que conste que o atraso para a conclusão das Etapas 1 ou 2 do PTO por motivos decorrentes de ações ou omissões da atual arrendatária gerará direito a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual em favor da Adjudicatária/Arrendatária, nas hipóteses em que ocasiona: (i) atrasos no cumprimento de prazos e obrigações contratuais; ou (ii) impactos econômico-financeiros à Adjudicatária/arrendatária.</p> | <p>Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta.</p> |
|---------------|---|---|---|

| | | | |
|---------------|---|---|---|
| Minuta Edital | Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento | Sugere-se a revisão do item 5.2 do Apêndice 4 da Minuta de Edital. O item 2.5 do Apêndice 4 da Minuta de Edital garante o direito de livre acesso dos prepostos da Adjudicatária às instalações do arrendamento desde o início da Etapa 1 do PTO . O item 5.2 do mesmo Apêndice 4, porém, garante que os profissionais designados pela Adjudicatária (arrendatária) somente tenham acesso às instalações portuárias para a realização dos treinamentos necessários após a assinatura do Contrato de Arrendamento. O Apêndice 4 da Minuta de Edital determina que a execução do PTO teria início a partir do protocolo no Poder Concedente (ou seja, antes da assinatura do Contrato) e seu término ocorreria com a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (Data de Assunção). A cláusula 3.1.1 da Minuta de Contrato, porém, determina que o Termo de Aceitação Provisória deverá ser celebrado pela Partes em até 30 dias da comunicação de não objeção ao PTO e ao Plano Básico de Implementação. Ou seja, o conjunto dos textos acaba permitindo que a Data de Assunção ocorra durante a execução do PTO. Diante disso, e visando a garantia da continuidade adequada das operações, sugere-se que o item 5.2 do Apêndice 4 da Minuta de Edital seja alterado para garantir que os profissionais designados pela Adjudicatária tenham acesso às instalações portuárias para a realização dos treinamentos necessários, desde o início da Etapa 1 do PTO. | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |
| Minuta Edital | Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento | Considerando a intenção do Poder Concedente de que as atividades do PTO sejam conduzidas anteriormente à assinatura do Contrato de Arrendamento, sugere-se o ajuste do Apêndice 4 da Minuta de Edital para que se adeque a essa dinâmica, incluindo a substituição das referências ao Contrato de Arrendamento e a "Arrendatária" por referências ao Edital e à condição da proponente vencedora do Leilão como Adjudicatária. | Acatar parcialmente. O apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento - visa a assegurar uma transição eficaz e segura das operações portuárias, de modo a garantir a continuidade das operações na transição entre a arrendatária anterior e a Arrendatária. Assim, a implantação do projeto se dará pela arrendatária e não pela adjudicatária, dado que a elaboração do PTO se dará a partir da data de assinatura do contrato Contrato. Já em relação aos termos "contrato" e "edital", o documento será revisto para uma melhor adequação à sua finalidade. |

| | | | |
|---------------|---|--|--|
| Minuta Edital | Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento | <p>Dentre as 8 (oito) medidas voltadas para garantir a transição da operação trazidas pelas Minutas de Edital, o plano de transição operacional ganha destaque, dado a seu papel inovador no setor portuário e sua relevância para a segurança e continuidade das operações nas áreas do STS08 e 08A. O PTO visa resguardar a mudança de arrendatário, tratando-se de uma novidade salutar e positiva, portanto, introduzida pelas minutas submetidas à audiência pública. Contudo, da forma como proposto, deixa-se a critério do futuro arrendatário estabelecer, quando da sua elaboração, as ações a serem tomadas, inclusive, toda a interlocução com o atual arrendatário, o que gera insegurança e coloca em risco o cumprimento contratual. Dessa forma, sugere-se que a dinâmica de elaboração e execução do Plano de Transferência seja reestruturada, a fim de estabelecer não apenas a sua obrigatoriedade e principais finalidades, mas, também, que disponha acerca do envolvimento do atual ocupante das áreas, da ANTAQ, da ANP, e de outros agentes, na sua elaboração, uma vez que a interface das agências reguladoras e de órgãos de fiscalização e controle é de suma importância, dada a complexidade do empreendimento. Assim, a fim de afastar eventual risco à logística e segurança de abastecimento, sugerimos, também, a inclusão de cláusula contratual que obrigue a atual arrendatária a cumprir o PTO. Em relação aos prazos estabelecidos para elaboração e execução do PTO, entende-se que esses prazos carecem de revisão, visto que o futuro arrendatário poderá encontrar dificuldades ainda não mapeadas, sobretudo em vista da necessidade de transição de licenças e autorizações variadas, a fim de que não haja descontinuidade das operações. Sugere-se que seja considerada a possibilidade de dilação do prazo fixado para sua elaboração, atualmente em 150 dias, para 240 dias, mediante solicitação do licitante vencedor à Comissão de Licitação.</p> | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |
|---------------|---|--|--|

| | | | |
|---------------|---|--|---|
| Minuta Edital | Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento | Apêndice 4 - item 1.2 - Devem ser melhor detalhadas as condições de transição para continuidade operacional dos 2 terminais. A TPO não garante o abastecimento bem como a continuidade ordinária das operações, visto que, numa possível alteração de titular do terminal, há a perda do direito do proprietário pela PANP 251/2000. 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. | Agradecemos a contribuição e informarmos que as modelagens para licitações portuárias são realizadas com base na legislação em vigor. No que se refere a Portaria AN nº 251/2000 informa-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 Edital | Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento | Na hipótese de um novo arrendatário desejar interligar seus próprios sistemas ao sistema do CNCL, será necessária uma avaliação técnica específica considerando aspectos de segurança de processo, segurança de informação e do propósito da funcionalidade/serviços desejados. Deve ser previsto custo adicional para a interligação entre sistemas de empresas distintas. | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |
| Minuta Edital | Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento | Recomendamos que se acrescente ao Apêndice 4 um novo capítulo descrevendo as informações que serão, de forma garantida, transferidas da atual titular da área à Arrendatária, e sobre a qual as partes trabalharão na produção do conteúdo do PTO, este detalhado no capítulo 4 deste Apêndice. Dentre outros pontos, é importante que este novo capítulo preveja que será disponibilizado à Arrendatária toda a documentação e base técnica que inclua, minimamente: (i) Especificações técnicas dos ativos (equipamentos, dutos, tanques, sistemas auxiliares etc.); (ii) Manuais de operação desses ativos, quando pertinente; (iii) Informações necessárias para determinar o estado físico, eficiência operacional e produtividade desses ativos, incluindo estatísticas operacionais, programas de manutenção e disponibilidade, entre outros. | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |

| | | | |
|--------------------|--|--|---|
| Minuta de Contrato | <p>CONTRATO DE ARRENDAMENTO N° _____, 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 - SPA, E A EMPRESA _____</p> | <p>A revisão da portaria ANP 251/2020 está sendo objeto de discussão, no presente momento, no âmbito da consulta pública ANP 001/2020, cujo objetivo é estabelecer critérios para o uso, não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural e de biocombustíveis. Ocorre que esta norma, segundo a redação do seu Art. 12º tende a inviabilizar a celebração de contratos com operadores de terminais aquaviários por prazo superior a 2 (dois) anos, que envolvam a utilização de capacidade estática do terminal superior a 50%, bem como proíbe que haja preferência do proprietário da carga dentro da área de porto organizado. Assim, embora a EPL não traga restrição quanto a terminais verticalizados, a mudança dessa portaria aponta que empresas do mesmo grupo econômico do operador não terão direito a preferência do proprietário. Tal revisão, caso aprovada, trará inseguranças, colocando em risco a licitação com a redução da atratividade do projeto, tanto da perspectiva de empresas verticalizadas, como, também, de operadores logísticos. Aprovada a portaria da forma como proposta pela ANP, os contratos em terminais de líquidos passariam a ter menor previsibilidade de volumes, além de serem firmados por menores períodos, o que, naturalmente, elevaria os preços praticados. No caso específico da licitação dos STS08 e STS08A, o price cap estabelecido criaria uma desvantagem ao seu ganhador, uma vez que o mercado como um todo seria impactado com um aumento de preços e custos, mas ele ficaria impedido de subir preços, arcando apenas com o aumento de custos. Entende-se, portanto, que as discussões acerca da revisão da Portaria 251 ANP sejam estabilizadas antes da ocorrência deste leilão, com envolvimento da ANTAQ, ANP, Ministério da Infraestrutura e Ministério da Economia para que não haja impacto negativo (ou até mesmo a frustração) aos projetos em curso no setor portuário.</p> | <p>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 AN nº 251/2000 informa-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.</p> |
| Minuta de Contrato | 1.1 Definições | <p>Sugere-se a alteração da nomenclatura "Plano de Transição Operacional", conforme definição da cláusula 1.1, XXXII da Minuta de Contrato para "Plano de Transferência Operacional", de forma a evitar eventuais entendimentos de que se trataria de dois documentos diferentes.</p> | <p>Sugestão acatada. A minuta do edital item XXXII da cláusula 1.1 será corrigida para: transferência</p> |

| | | | |
|--------------------|--|--|--|
| 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 38/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA. Favor verificar e esclarecer. | Esclarecimento. 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 os prazos correrão em duplicidade; exceção para o início do contrato, que deverá se dar a partir da assunção da primeira área. |
| Minuta de Contrato | xxxii. Plano de Transição Operacional (PTO): Plano com as especificações técnicas, cronograma e estratégia operacional e outros elementos com vistas a não interrupção das atividades desenvolvidas no Terminal, conforme previsto no Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento do Edital. | 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 de Transição Operacional (PTO): Plano com as especificações técnicas, cronograma e estratégia operacional e outros elementos com vistas a não interrupção das atividades desenvolvidas no Terminal, conforme previsto no Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento do Edital. | 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 revisar 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 e por todo o período do contrato para GLP (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. Faz parte da alocação do risco do negócio conforme estabelecido na forma do edital e minuta de contrato da licitação. |
| 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 resslavas que a ANTAQ pode alterar as regras de tarifa de serviço. O instituto defini que a qualquer tempo, agindo de acordom com as suas atribuições a ANTAQ Pode definir Tartifa 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 | 2.1.1 A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é STS08A, localizada no Porto de Santos, possui 305.688,00 m ² (trezentos e cinco mil e seiscentos e oitenta e oito 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. | Redação Sugerida: 2.1.1 A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é STS08A, localizada no Porto de Santos, possui XX m ² (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 + 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 pela contribuição. Informamos que analisaremos a questão e verificaremos a necessidade ou não de adequação da área do terminal. |
|--------------------|---|--|---|

| | | | |
|--------------------|--|---|---|
| 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. | 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 de Transição Operacional e ao Plano Básico de Implantação apresentados pela Arrendatária como condição para a celebração deste Contrato.</p> | <p>Sugere-se a revisão dos prazos relativos à implantação do PTO em relação à Data de Assunção, com consequente alteração da cláusula 3.1.1 da Minuta de Contrato. O Apêndice 4 da Minuta de Edital determina que a execução do PTO teria início a partir do protocolo no Poder Concedente (ou seja, antes da assinatura do Contrato) e seu término ocorreria com a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (Data de Assunção). A cláusula 3.1.1 da Minuta de Contrato, porém, determina que o Termo de Aceitação Provisória deverá ser celebrado pela Partes em até 30 dias da comunicação de não objeção ao PTO e ao Plano Básico de Implementação. Ou seja, o conjunto dos textos acaba permitindo que a Data de Assunção ocorra durante a execução do PTO. Visando mitigar potenciais riscos decorrentes de atrasos causados por situações direta ou indiretamente causadas pela atual arrendatária, sugere-se a alteração dos itens da Minuta de Edital e da Minuta de Contrato relativos à apresentação e implantação do PTO, conforme a seguir: I - Alteração do item 27.1 da Minuta de Edital para que a Adjudicatária deva cumprir as obrigações previstas no item 27.2 em até 15 dias do término da Etapa 2 do PTO, previsto no item 2.3 do Apêndice 4 da Minuta do Edital; II - Inclusão de novo item 2.4 no Apêndice 4 da Minuta de Edital determinando que o encerramento da Etapa 2 do PTO se dará com o aval do Poder Concedente, após comunicação enviada pela Adjudicatária; III - Exclusão do item 2.4 do Apêndice 4 da Minuta de Edital; e IV - Alteração da subcláusula 3.1.1 da Minuta de Contrato para que passe a constar que o Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos seja celebrado pelas Partes em até 30 dias após a assinatura do Contrato de Arrendamento e da comunicação de não objeção, pelo Poder Concedente ao Plano Básico de Implantação.</p> | <p>Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta.</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 de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.</p> | <p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9706/2020/ME, de 15 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 06/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08A, 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_audiencia062020@antaq.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</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> |

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 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;

| | | | |
|--------------------|-------------|---|--|
| | | <p>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 | 5 Do Objeto | Favor esclarecer se os Berços AL05 e AL06 serão de uso exclusivo do STS08A e, se for o caso, fazer constar tal informação na Minuta de Contrato do STS08A no capítulo 5. Do Objeto , ou outro que se considerar mais conveniente. | 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. |
| Minuta de Contrato | 5 Do Objeto | Favor esclarecer se os Berços AL05 e AL06 serão de uso exclusivo do STS08A e, se for o caso, fazer constar tal informação na Minuta de Contrato do STS08A no capítulo 5. Do Objeto , ou outro que se considerar mais conveniente. | 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. |

| | | | |
|--------------------|--|--|--|
| Minuta de Contrato | 5.3 A Arrendatária terá o prazo máximo de 5 (cinco) 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 | 7 Obrigações e Prerrogativas das Partes | A minuta de contrato não determina a qual parte cabe a responsabilidade pela dragagem de manutenção dos novos berços, da bacia de evolução e da conexão destes com o canal de acesso. Sugere-se que tal responsabilidade seja incluída no capítulo 7. Obrigações e Prerrogativas das Partes da minuta de contrato. Como o item 7.1.2.2 "e" menciona a responsabilidade do Arrendatário pela dragagem inicial, presume-se que as demais dragagens mencionadas acima estariam sob a responsabilidade da Santos Port Authority. Assim, sugere-se que o risco da não manutenção da profundidade de projeto após o aprofundamento inicial pela Arrendatária seja explicitamente alocado ao Poder Concedente no item 13.2 da Minuta de Contrato. | Não acatada. As dragagens de manutenção são de responsabilidade da Autoridade Portuária, sendo que para tanto se cobra as tarifas portuárias dos arrendatários pela contra prestação deste serviço. Neste caso temos um novo arrendatário, com a obrigação de realizar investimentos, responsável pela edificação de um berço (píer) e este deverá entregá-lo em condições de uso conforme estabelecido no contrato. |

| | | | |
|--------------------|---|---|--|
| Minuta de Contrato | 7 Obrigações e Prerrogativas das Partes | A minuta de contrato não determina a qual parte cabe a responsabilidade pela dragagem de manutenção dos novos berços, da bacia de evolução e da conexão destes com o canal de acesso. Sugere-se que tal responsabilidade seja incluída no capítulo 7. Obrigações e Prerrogativas das Partes da minuta de contrato. Como o item 7.1.2.2 "é"™ menciona a responsabilidade do Arrendatário pela dragagem inicial, presume-se que as demais dragagens mencionadas acima estariam sob a responsabilidade da Santos Port Authority. Assim, sugere-se que o risco da não manutenção da profundidade de projeto após o aprofundamento inicial pela Arrendatária seja explicitamente alocado ao Poder Concedente no item 13.2 da Minuta de Contrato. | Não acatada. As dragagens de manutenção são de responsabilidade da Autoridade Portuária, sendo que para tanto se cobra as tarifas portuárias dos arrendatários pela contra prestação deste serviço. Neste caso temos um novo arrendatário, com a obrigação de realizar investimentos, responsável pela edificação de um berço (píer) e este deverá entregá-lo em condições de uso conforme estabelecido no contrato. |
| 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 | 7.1.2 A Arrendatária obriga-se ainda a: | 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: | Dentre outras atividades, o terminal STS08A será responsável pelo abastecimento de bunker em embarcações atracadas no píer existente na Alamoia (incluindo barcas). Recomenda-se explicitar se tal atividade será também alvo das exigências contratuais de produtividade de embarque, uma vez que as pranchas consideradas nos parecem demasiadamente elevadas em geral, mas ainda mais desafiadoras para este perfil de atividade. | Os parâmetros de desempenho serão retirados da minuta de contrato, não se tornando mais obrigação do futuro arrendatário. |
| Minuta de Contrato | 7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: | 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, na primeira fase do projeto (entre 2021-2022), o arrendamento STS08A deverá apresentar uma prancha média geral de, no mínimo, 670 t/h, obtida através da média da produtividade observada entre os anos de 2014 a 2018, no píer Alamoia. Entretanto, esses valores apresentados não correspondem a produtividade média do píer Alamoia (que são da ordem de 510 t/h), mas sim a produtividade média do berço de melhor desempenho, o Alemoa 1, conforme demonstrado na Tabela 2 da Seção D. Como o arrendamento deverá utilizar todos os berços da região, desde o de melhor até o de pior desempenho operacional, recomenda-se que este parâmetro seja alterado para a média global dos berços, ponderada pela quantidade de derivados de petróleo embarcada em cada um, a fim de evitar distorções de representatividade. Incoerências semelhantes ocorrem na fase dois (entre 2023-2025) e fase três do projeto (entre 2026-2045). Segundo o item 81 da | Os parâmetros de desempenho serão retirados da minuta de contrato, não se tornando mais obrigação do futuro arrendatário. |

Nota Técnica Conjunta nº 7/2020, o racional considerado para balizar as pranchas mínimas de embarque em ambas as fases foram os valores de melhor desempenho observados nos últimos 5 anos no píer Alamoia (de 790t/h) e no TUP São Sebastião (de 1.100t/h), adotados para as fases dois e três, respectivamente. Contudo, segundo os dados do Anuário Estatístico da ANTAQ, os valores mínimos estabelecidos em ambas as fases novamente não representam a totalidade destas instalações e sim o melhor desempenho já observado pelos berços mais eficientes destas instalações portuárias. Ou seja, é o melhor dentre os melhores registros. No caso do TUP São Sebastião a inconsistência é mais grave pois, segundo os dados do Anuário Estatístico da ANTAQ, o berço de melhor desempenho do terminal (berço P1, com média de 841 t/h) realiza um número muito baixo de operações de embarque a cada ano, já que sua infraestrutura é vocacionada para o desembarque de petróleo. Entre 2014 e 2019, este berço realizou apenas 2 atracações voltadas para o embarque de derivados de petróleo, de forma que sua prancha média de embarque não possui qualquer significância estatística e não representa a operação típica de um berço vocacionado para a operação de embarque de combustíveis. Cumpre informar que o berço P4, estrutura mais atuante no embarque de derivados no TUP São Sebastião, possui uma prancha geral média de 415 t/h (considerando operações entre 2014 e 2018), muito abaixo dos 1.100t/h estabelecidos nos estudos do STS08A. 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.

| | | | |
|--------------------|---|--|---|
| 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 nos itens "c" e "d" da cláusula 7.1.2.2 do Contrato. Considerando as dificuldades inerentes ao licenciamento ambiental de uma instalação que movimentam 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 pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |
| 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 | a) Prancha Geral Média para derivados de petróleo, no sentido de embarque de, no mínimo: 670 toneladas/hora, a partir do 1º (primeiro) ano de contrato; 790 toneladas/hora, a partir do 3º ano de contrato; e 1.100 toneladas/hora, a partir do 6º (sexto) ano de contrato. Sendo Prancha Geral Média o volume da 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. "a" 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: 670 toneladas/hora, a partir do 1º (primeiro) ano de contrato; 790 toneladas/hora, a partir do 3º ano de contrato; e 1.100 toneladas/hora, a partir do 6º (sexto) ano de contrato. Sendo Prancha Geral Média o volume da 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 desatracação, 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 contrubuição 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 22.500 m³, além dos investimentos em equipamentos e dutos necessários à operação dessa capacidade; | 7.1.2.2 c) Entendemos que não há necessidade de exigência de implantação de tancagem adicional para o terminal. Os leilões anteriores STS-13 e STS-13A consideraram a manutenção da capacidade estática deste terminal e já exigiram o aumento de capacidade nestes certames. 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. |

| | | | |
|--------------------|---|---|---|
| Minuta de Contrato | d) Promover, nos dois primeiros anos de arrendamento, o aperfeiçoamento operacional e segurança das instalações existentes, no mínimo, por meio da implantação de Tratamento das Recomendações de inspeção (Ris) existentes; Sistema de Queima de Vapores nas operações com navios; Novo sistema de Flare; Automação de segurança dos píeres de barcaças; Novo sistema de combate a incêndio; Novos braços de carregamento para os berços AL01 e AL02; Sistema de drenagem e tratamento de efluentes; Adequação das instalações elétricas a NR-10; Calçamento de ruas internas da área industrial; Reformulação da Sala de Controle de Operações e Realocação dos CPLs e Servidores IFIX. | 7.1.2.2 d) Prazo insuficiente para implantação da diversidade de aperfeiçoamentos definidos. No caso de entrada de novo arrendatário, é importante que se saibam quais os parâmetros a serem considerados, quem fornece o projeto, se os equipamentos são de fácil aquisição. Caso os prazos não sejam atendidos, a arrendatária será penalizada? | Agradecemos a contribuições e informamos que os projetos e conceitos apresetados em EVTEA tem caráter meramente referencial, 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/CONFEEA. 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. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantando pelo licitante vencedor, ressalte-se que a Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas (UNCRITAL) recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constantes nos estudos como meramente referencial. 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 de Contrato | d) Promover, nos dois primeiros anos de arrendamento, o aperfeiçoamento operacional e segurança das instalações existentes, no mínimo, por meio da implantação de Tratamento das Recomendações de inspeção (Ris) existentes; Sistema de Queima de Vapores nas operações com navios; Novo sistema de Flare; Automação de segurança dos píeres de barcas; Novo sistema de combate a incêndio; Novos braços de carregamento para os berços AL01 e AL02; Sistema de drenagem e tratamento de efluentes; Adequação das instalações elétricas a NR-10; Calçamento de ruas internas da área industrial; Reformulação da Sala de Controle de Operações e Realocação dos CPLs e Servidores IFIX. | Dentre as obrigações assumidas pela futura arrendatária, tem-se a execução de melhorias para o aperfeiçoamento operacional e segurança das instalações existentes, nos termos da subcláusula 7.1.2.2. da Minuta do Contrato. No entanto, a cláusula é bastante vaga e a Minuta do Contrato não vincula diretamente a obrigação assumida com os Investimentos Previstos propostos no Estudo Engenharia - Seção C, Anexo C2. Para que as partes tenham visibilidade de todos os investimentos exigidos nos primeiros anos operacionais, e de forma a reduzir potenciais discussões futuras sobre os investimentos exigidos, sugere-se que a subcláusula 7.1.2.2. faça referência a novo anexo contendo o detalhamento dos investimentos necessários, refletindo o Anexo C2 do Estudo Engenharia. Além disso, tal previsão faz com que os potenciais interessados tenham clareza quanto às referências para precificação dos investimentos, adotando as mesmas premissas para modelagem financeira e fomentando a isonomia e competitividade de preços no futuro certamente. Por fim, destaca-se que é necessário complementar a descrição com situação atual dos ativos (por exemplo, píer atual), de forma que o anexo com os Investimento Previstos contemple não apenas a lista desses, mas também a descrição dos ativos que receberão os investimentos. | Parcialmente Acatada. A lista de bens reversíveis será disponibilizada na licitação. Quanto aos investimentos, no contrato há definição do mínimo de investimentos exigidos, sendo a solução de engenharia de responsabilidade do arrendatário. |
|--------------------|---|--|---|

| | | | |
|--------------------|--|--|--|
| Minuta de Contrato | e) Implantar, entre o primeiro e o quinto ano de arrendamento, sistema de atracção adicional no píer Alamoá, constituindo esse sistema, no mínimo, na construção de um novo Pier sobre estacas (novos berços de atracção Alamoá 05 e 06), para navio de projeto de 100.000 TPB; na construção de Ponte de acesso ao novo píer; na construção de dolfin de amarração do novo píer; na realização de dragagem inicial dos novos berços de atracção e respectivas bacias de acesso; além de construção das passarelas do novo píer. | Segundo o edital divulgado, o vencedor do certame do STS08A será responsável pela construção do novo píer, que contará com dois berços para recebimento de navios com até 100.000 TPB. A respeito da realização dessa obra foram identificados como riscos a sua execução: (i) obtenção do licenciamento ambiental; (ii) presença de contaminantes e passivos ambientais na área a ser dragada; (iii) levantamento do tipo de material e local de deposição do material dragado; (iv) riscos de engenharia decorrente de interferências com o canal de acesso principal e com o canal à montante da instalação do novo píer; (v) riscos operacionais em relação aos navios de 100.000TPB e à operação de barbaças para abastecimento de bunker internas ao berço AL01. Todos esses riscos supracitados foram atribuídos pelo edital e a minuta de contrato ao futuro arrendatário, que não recebeu informações detalhadas a cerca de nenhum dos temas. É salutar que o Poder Concedente partilhe desses riscos com o futuro arrendatário, assumindo no mínimo o risco decorrente de dificuldades no processo de licenciamento e os riscos de engenharia e operacionais, que porventura inviabilizem ou tornem excessivamente onerosa a execução do projeto. Nesse caso pode-se imaginar conjuntamente, arrendatário e Poder Concedente, em alternativas à execução do projeto, dilação de prazos, ou até mesmo em anular o projeto. Em qualquer dos casos, o contrato entre as partes deve considerar tal fato como fato que enseje reequilíbrio econômico-financeiro. | Agradecemos a contribuição e informamos que os riscos de engenharia são atribuídos ao arrendatária que devem levar em consideração as variáveis citadas para fins de balizamento de sua participação no certame licitatório. |
|--------------------|--|--|--|

| | | | |
|--------------------|--|--|---|
| Minuta de Contrato | e) Implantar, entre o primeiro e o quinto ano de arrendamento, sistema de atracção adicional no píer Alamoá, constituindo esse sistema, no mínimo, na construção de um novo Píer sobre estacas (novos berços de atracção Alamoá 05 e 06), para navio de projeto de 100.000 TPB; na construção de Ponte de acesso ao novo píer; na construção de dolphins de amarração do novo píer; na realização de dragagem inicial dos novos berços de atracção e respectivas bacias de acesso; além de construção das passarelas do novo píer. | Segundo o edital divulgado, o vencedor do certame do STS08A será responsável pela construção do novo píer, que contará com dois berços para recebimento de navios com até 100.000 TPB. A respeito da realização dessa obra foram identificados como riscos a sua execução: (i) obtenção do licenciamento ambiental; (ii) presença de contaminantes e passivos ambientais na área a ser dragada; (iii) levantamento do tipo de material e local de deposição do material dragado; (iv) riscos de engenharia decorrente de interferências com o canal de acesso principal e com o canal à montante da instalação do novo píer; (v) riscos operacionais em relação aos navios de 100.000TPB e à operação de barbaças para abastecimento de bunker internas ao berço AL01. Todos esses riscos supracitados foram atribuídos pelo edital e a minuta de contrato ao futuro arrendatário, que não recebeu informações detalhadas a cerca de nenhum dos temas. É salutar que o Poder Concedente partilhe desses riscos com o futuro arrendatário, assumindo no mínimo o risco decorrente de dificuldades no processo de licenciamento e os riscos de engenharia e operacionais, que porventura inviabilizem ou tornem excessivamente onerosa a execução do projeto. Nesse caso pode-se imaginar conjuntamente, arrendatário e Poder Concedente, em alternativas à execução do projeto, dilação de prazos, ou até mesmo em anular o projeto. Em qualquer dos casos, o contrato entre as partes deve considerar tal fato como fato que enseje reequilíbrio econômico-financeiro. | Agradecemos a contribuição e informamos que os riscos de engenharia são atribuídos ao arrendatária que devem levar em consideração as variáveis citadas para fins de balizamento de sua participação no certame licitatório. |
| Minuta de Contrato | e) Implantar, entre o primeiro e o quinto ano de arrendamento, sistema de atracção adicional no píer Alamoá, constituindo esse sistema, no mínimo, na construção de um novo Píer sobre estacas (novos berços de atracção Alamoá 05 e 06), para navio de projeto de 100.000 TPB; na construção de Ponte de acesso ao novo píer; na construção de dolphins de amarração do novo píer; na realização de dragagem inicial dos novos berços de atracção e respectivas bacias de acesso; além de construção das passarelas do novo píer. | 7.1.2.2 e) O porte de 100.000 tpb exigido para o pier diverge do valor previsto de investimento utilizado para fins de precificação dos valores de arrendamento do Leilão. Além disso, a cota exigida pode não atender o porte dos navios, que serão limitados também pela profundidade do canal, atualmente em 13,7 m na preamar. | Agradecemos a contribuição. Quanto ao dimensionamento do porte do navio de projeto, oportuno avaliar quão desafiador é prever a demanda necessária para infraestrutura com longo prazo de vida útil, como o caso de infraestrutura de atracção portuária, ainda mais porque dimensiona-se não para o porte médio das embarcações demandantes, mas sim para o grupo das maiores embarcações. No presente caso, buscou-se avaliar o histórico de atracções de navios petroleiros no Porto de Santos, no período 2013 a 2018, no qual foi possível identificar a demanda, mesmo que pontual, de grandes embarcações com porte entre 90 mil e 115 mil TPB já frequentando porto, de forma "aliviada", ou seja, sem plena carga, em todos os anos da amostragem. O que evidencia potencial para uso desse porte de embarcação como navio de projeto nas referidas infraestruturas. |

| | | | |
|--------------------|--|---|--|
| Minuta de Contrato | 7.2.1 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 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). |
| Minuta de Contrato | 9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do | A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9706/2020/ME, de 15 de junho de | 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 |

Porto os seguintes Valores do Arrendamento:

2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 06/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08A, 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_audiencia062020@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 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 e para GLP. 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 e GLP. Ou seja, será possível a seguinte situação, por exemplo: a MME para o granéis líquidos combustíveis e GLP 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 e GLP. 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 e GLP 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

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.

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 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. A situação do MME aqui descrita se enquadra no primeiro efeito. Assim, esta Secretaria reforça a recomendação de que a MME seja geral - isto é, considere todos os granéis líquidos e gasosos movimentados no terminal; ou, alternativamente, que o valor de arrendamento variável incida apenas sobre as cargas para as quais há uma MME definida contratualmente.

| | | | |
|--------------------|---|---|--|
| Minuta de Contrato | 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: | 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. | Contribuição não acatada. O IPCA é o índice oficial do Governo Federal e comumente utilizado nos contratos de concessão de infraestrutura. |
| Minuta de Contrato | 10 Remuneração da Arrendatária | Sugere-se a exclusão dos tetos tarifários definidos na cláusula 10 da Minuta de Contrato ou, alternativamente, a alteração dos valores. 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 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 STS08A. A maior parte dos leilões recentes conduzidos pela ANTAQ não incluem esse tipo de barreira. Além disso, a inclusão de preços-teto equivaleria à situação de proteção econômica injustificada a pessoa jurídica de direito privado específica - a empresa responsável pela refinaria atendida pelo Terminal STS08A -, em desalinho com o princípio da livre concorrência estabelecido pelo art. 170 da Constituição. Mesmo que se considerasse que tal restrição de preço visaria garantir a continuidade das atividades da referida refinaria, não existe qualquer instrumento jurídico que garanta que a empresa responsável: (i) mantenha tais atividades, em detrimento de outros potenciais projetos; e (ii) decida por continuar sendo abastecida integralmente pelo Terminal STS08A. No caso específico dos combustíveis, o estabelecimento de preços-teto não se sustenta, também, pelo fato de que o Terminal STS08A irá competir com outros terminais que movimentam o mesmo tipo de carga, sem estarem submetidos à dinâmica de estabelecimento de preços-teto - inclusive, os recentes leilões das áreas STS13 e STS13A não continham esse tipo de barreira. Não se trata, portanto, de essencial facility para movimentação de combustíveis, visto que há outros competidores no mercado. Ainda, a definição de preços-teto prejudica a flexibilidade do contrato (inviabiliza negócios | 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. 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 |

spot, que podem ser interessantes tanto para o prestador como para o tomador) e pode, até mesmo, prejudicar a viabilidade econômica do terminal, a depender da situação mercadológica em determinado momento. Assim, sugere-se a exclusão dos valores máximos de tarifas definidos na cláusula 10 da Minuta de Contrato. Alternativamente, sugere-se, ao menos, a redefinição dos preços-teto para que se retire o desconto de 20% aplicado sobre os preços de referência para derivados líquidos de petróleo (conforme descrito no Documento Seção B - Estudos de Mercado). Note-se que os documentos técnicos disponibilizados não apresentam subsídios concretos que permitam atestar a razoabilidade deste desconto, nem tampouco as implicações deste corte (por exemplo, a inviabilidade de contratações spot que, por suas características, usualmente pagam valores tabelados atendendo ao interesse tanto do prestador como do tomador dos serviços). É necessário considerar, também, que a definição atual dos parâmetros de preços-teto para o Terminal STS08A pode gerar vantagem ao grupo econômico da atual arrendatária da área caso este tenha interesse em participar no procedimento licitatório. Caso empresa do referido grupo econômico se sagre vencedora, poderia se utilizar de cadeia verticalizada, cobrando apenas custo de transferência como tarifa, uma vez que o mesmo grupo controla a referida refinaria. Ressalte-se, por fim, que 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.

ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas.

| | | | |
|--------------------|---|---|--|
| Minuta de Contrato | 10.1 A seguinte Tarifa de Serviço e´ devida pelos Usuários quando da efetiva prestação das Atividades relacionadas a granéis líquidos pela Arrendatária e têm por objetivo remunerar a Arrendatária pelos serviços prestados: | 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. | 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 préteritas 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 | 10.1 A seguinte Tarifa de Serviço e´ devida pelos Usuários quando da efetiva prestação das Atividades relacionadas a granéis líquidos pela Arrendatária e têm por objetivo remunerar a Arrendatária pelos serviços prestados: | 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. | Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise. |

| | | | |
|--------------------|---|--|---|
| 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 | 10.1.2 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 | 10.1.4 Tarifa de recebimento e armazenagem de GLP por navios no valor de R\$ 128,33 (cento e vinte e oito reais e quarenta e nove reais e trinta e três centavos) por tonelada. | Qual o motivo de considerar uma única referência de preços da tarifa GLP retirada do modelo econômico e usada como base licitatória? Considerando que o valor de R\$ 128,33 por tonelada é o Preço-Teto para a operação do GLP, não seria mais aderente à realidade considerar que parte do volume operado pelo terminal seria remunerado abaixo desse valor? Faz sentido exigir do futuro arrendatário que 100% do seu volume seja negociado no limite de valor permitido? | Agradecemos pela contribuição e informamos que para o terminal em tela foi necessário buscar valores de referência para terminais desta natureza. Quanto a contribuição sobre a aplicação do preço teto para movimentação do terminal informa-se que a mesma é utilizada para todos os terminais, que passam a considerar o preço atribuído metodologicamente como preço de referência para fins de aplicação da equação financeira. |
| 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 | 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, |

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) - STOLHAVEN (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.

quando apontou como “tarifa” o valor único de R\$ 55,38 (data-base maio/2019).

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

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 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

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 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 .

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 | 10.6 A tarifa de Serviço prevista no item 10.1.4 vigorará durante todo prazo de vigência do Arrendamento, podendo a Antaq, a qualquer tempo, após análise de mercado, permitir que se cobre Preço pela atividade descrita no item 10.1.4. | 10.6. A prerrogativa da ANTAQ de, a qualquer tempo, retirar a tarifa-teto traz imprevisibilidades para o carregador único das refinarias interligadas ao terminal, o que pode levar a retirar seus produtos deste e optar por solução própria, impactando de forma agressiva a movimentação prevista pelo terminal e trazendo alto risco ao futuro arrendatário. | Esclarecimento. Conforme o item 48.8 do Ato Justificatório, "No caso da área STS08A, para o GLP, o price-cap vigorará durante todo o período contratual, tendo em vista que se trata do único terminal que realiza a atividade semi-fabril de transformação do GLP refrigerado para pressurizado. Capacidade estática e desempenho operacional mínimos, de forma a resguardar parâmetros de segurança operacional. (Os tetos tarifários para derivados de petróleo líquidos e, no caso da área STS08A, GLP, poderão ser alterados ou suprimidos com base no ambiente concorrencial.)". Ora, enquanto durar o status quo é dever da Agência Reguladora a manutenção do teto. Contrário sensu, em não mais se verificando as condições de sua necessidade, a cobrança entra em livre concorrência. De qualquer sorte, sempre que se verificarem as condições para de uma possível Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro, o arrendatário poderá invocar o item 14 do contrato de arrendamento. |
| Minuta de Contrato | 12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental. | 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 66.873m ² e o STS08A receberá a área de 352.455 m ² . A partir do ano 03 o STS08 receberá a área de 70.446 m ² , dos quais 46.767 m ² 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 m ² 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. | 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. |

| | | | |
|--------------------|---|--|---|
| 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 9706/2020/ME, de 15 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 06/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08A, 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_audiencia062020@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. O risco deve ser alocado com o agente que tem a melhor condição de mitigá-lo e nesse caso o arrendatário pode adquirir seguro para fazer frente a qualquer prejuízo.</p> |

risco de manifestações sociais afetarem a prestação dos serviços - repetindo o disposto na Audiência Pública Antaq nº 03/2020. Pelo exposto, 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 | 13.1.19 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; | Sugere-se a alteração das subcláusulas 13.1.19 13.2 da Minuta de Contrato. Boa parte da demanda projetada para o Terminal STS08A é baseada em projeções de movimentação que consideram a logística do grupo Petrobras e o atendimento às necessidades da refinaria atendida pelo Terminal. A alocação de riscos à futura arrendatária relativos à demanda projetada, constante do item 13.1.19 da Minuta de Contrato não deve ser aplicada à eventuais situações de ruptura causadas por decisões comerciais de grupo econômico específico (ao invés de situações mercadológicas). Assim, sugere-se: I - Alterar a subcláusula 13.1.19 da Minuta de Contrato para excluir dos riscos assumidos pela Arrendatária, aqueles decorrentes de eventual não efetivação da demanda projetada por alteração de logística do grupo Petrobras e/ou de abastecimento da referida refinaria; II - Incluir subcláusula na subcláusula 13.2 da Minuta de Contrato, pela qual o Poder Concedente assume os riscos decorrentes de eventual não efetivação da demanda projetada por alteração de logística de escoamento do grupo Petrobras e/ou de abastecimento da referida refinaria. | Não acatada. O risco de demanda é exclusivo da arrendatária, devendo a mesma levar em conta todos os riscos para calcular o valor a ser dado pela área. |
| 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: | <p>Sugere-se a inclusão de subcláusula na cláusula 13.2 da Minuta de Contrato. Compreende-se a necessidade de garantia de continuidade das operações atuais na transição para a nova arrendatária e, portanto, a função do Plano de Transferência Operacional - PTO. No entanto, a utilização direta dos parâmetros de PTO definidos para as licitações no setor de aeroportos mostra-se imprópria no presente caso. Há diversas diferenças entre os setores que devem ser consideradas. A diferença crucial, que, por si só, torna a dinâmica de PTO proposta inadequada para o Terminal STS08A é que, no setor aeroportuário, geralmente, a INFRAERO (operadora aeroportuária) é parte dos Contratos de arrendamento, na qualidade de interveniente anuente. Nessa condição é possível imputar à INFRAERO obrigações e responsabilidades. No presente caso, porém, não há mecanismo legal ou contratual que permita ao Poder Concedente impor quaisquer obrigações e responsabilidades à atual arrendatária, exceto àquelas já assumidas no Contrato de Transição vigente - o que foi reforçado na sessão da Audiência Pública. Ressalte-se, ainda, que: (i) o atual Contrato de Transição se encerra com a devolução da área e bens reversíveis; (ii) não há obrigações e responsabilidades atribuídas à atual arrendatária em relação à transição e garantia de continuidade das operações; e (iii) não há segurança jurídica quanto ao momento preciso em que sua vigência se encerrará (uma vez que garantida atualmente por decisão judicial). Assim, os riscos decorrentes de qualquer ação ou omissão por parte da atual arrendatária, incluindo em relação ao período de implantação do PTO e de transição da área, não podem ser imputados à nova arrendatária, que não deu causa ou possui gerência para evitar a situação indesejada. Vale ressaltar que o Contrato de Arrendamento não gerará relação jurídica entre nova arrendatária e atual arrendatária e, menos ainda, o compromisso desta de assumir obrigações e responsabilidades. Diante disso, sugere-se a inclusão de subcláusula na cláusula 13.2 da Minuta de Contrato, pela qual o Poder Concedente assume os riscos decorrentes de ações ou omissões por parte da atual arrendatária no contexto da implantação do PTO e da transição da área que possam afetar as atividades da nova arrendatária, suas obrigações e responsabilidades determinadas no Contrato de Arrendamento.</p> | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |
|--------------------|---|--|--|

| | | | |
|--------------------|---|--|---|
| 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 item no Edital e subcláusula na cláusula 13.2 da Minuta de Contrato pelo qual o Poder Concedente assume os riscos relativos a qualquer alteração no estado dos bens que comporão o arrendamento (incluindo os bens não reversíveis previstos no item 27.2.12 da Minuta de Edital) ocorrida entre a última visita técnica realizada pela Arrendatária e a Data de Assunção, exceto se tal alteração tenha ocorrido por ação da Arrendatária. Entendemos que tal sugestão é necessária, considerando: I - O objetivo de que a transição das operações entre a atual arrendatária e a futura arrendatária ocorra sem interrupções - Fato que levaria a atual arrendatária deverá operar a área objeto do certame até a assunção pela nova arrendatária (apesar da ausência de segurança jurídica quanto ao encerramento das obrigações da atual arrendatária); II - Que a análise do estado dos bens que comporão o arrendamento será realizada pela futura adjudicatária no momento das visitas técnicas (ainda que possa ter acesso à área durante o período de implantação do PTO); III - A ausência de mecanismo legal ou contratual que permita ao Poder Concedente impor quaisquer obrigações e responsabilidades à atual arrendatária, exceto àquelas já assumidas no Contrato de Transição vigente - o que foi reforçado no âmbito da Audiência Pública. Além disso, o Contrato de Arrendamento não gerará relação jurídica entre nova arrendatária e atual arrendatária e, menos ainda, o compromisso desta de assumir obrigações e responsabilidades. | Agradecemos a contribuição e informamos que os bens serão entregues no estado em que se encontram e que os valores necessários para recuperação, quando for o caso, fazem parte do CAPEX dos terminais. |
|--------------------|---|--|---|

| | | | |
|--------------------|---|---|--|
| Minuta de Contrato | 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: | <p>Considerando que na Seção C - Engenharia e em seus anexos não foi disponibilizado projeto (com plantas, memorial descritivo, memorial de cálculo etc.) de dragagem dos berços e da bacia de evolução associados ao novo píer a ser implementado, o Poder Concedente não tem como assegurar a viabilidade técnica da sua implantação nos termos da cláusula 7.1.2.2. Adicionalmente, ao contrário do estado da área e dos ativos, a viabilidade técnica do novo píer não pode ser verificada em visita técnica, demandando estudos específicos, de custos relevantes, e impossíveis de serem realizados por proponentes no período entre a publicação do Edital e o leilão. O risco se torna ainda mais exacerbado na medida em que se dimensiona tal píer para a atracação de navios de grande porte (100.000 TPB). Sendo assim, entende-se que a alocação de riscos da Minuta de Contrato deve explicitar que a Arrendatária não deve assumir riscos relativos à eventual conclusão de que a construção do novo píer se mostre tecnicamente inviável, hipótese em que o Poder Concedente deveria promover o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato (o Poder Concedente poderá ainda solicitar redimensionamento do píer a ser implementado, por exemplo para 1 berço apenas ou para navios-tipos menores, caso tais hipóteses sejam tecnicamente viáveis, também sem penalizar o Arrendatário e mediante reequilíbrio contratual). Da mesma forma, entende-se que a Arrendatária não deve assumir o risco de ter que implementar o novo píer caso o canal de acesso do Porto de Santos não tenha profundidade compatível com o navio-tipo estabelecido na cláusula 7.1.2.2. (-15,0m DHN, segundo a Seção C - Engenharia) na Data de Assunção. Nesta hipótese, caberia ao Poder Concedente reavaliar o projeto e optar pela sua não implantação ou pelo seu redimensionamento, sempre mediante reequilíbrio econômico-financeiro.</p> | A Alocação de Riscos que é item 13.2 da minuta de contrato ampara as situações que envolvem responsabilidades do Poder Concedente, sendo que a impossibilidade de execução do contrato por motivos excepcionais poderão ser motivadores de pedido de equilíbrio do contrato. |
|--------------------|---|---|--|

| | | | |
|--------------------|---|--|---|
| 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 | 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: | Considerando que na Seção C - Engenharia e em seus anexos não foi disponibilizado projeto (com plantas, memorial descritivo, memorial de cálculo etc.) de dragagem dos berços e da bacia de evolução associados ao novo píer a ser implementado, o Poder Concedente não tem como assegurar a viabilidade técnica da sua implantação nos termos da cláusula 7.1.2.2. Adicionalmente, ao contrário do estado da área e dos ativos, a viabilidade técnica do novo píer não pode ser verificada em visita técnica, demandando estudos específicos, de custos relevantes, e impossíveis de serem realizados por proponentes no período entre a publicação do Edital e o leilão. O risco se torna ainda mais exacerbado na medida em que se dimensiona tal píer para a atracação de navios de grande porte (100.000 TPB). Sendo assim, entende-se que a alocação de riscos da Minuta de Contrato deve explicitar que a Arrendatária não deve assumir riscos relativos à eventual conclusão de que a construção do novo píer se mostre tecnicamente inviável, hipótese em que o Poder Concedente deveria promover o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato (o Poder Concedente poderá ainda solicitar redimensionamento do píer a ser implementado, por exemplo para 1 berço apenas ou para navios-tipos menores, caso tais hipóteses sejam tecnicamente viáveis, também sem penalizar o Arrendatário e mediante reequilíbrio contratual). Da mesma forma, entende-se que a Arrendatária não deve assumir o risco de ter que implementar o novo píer caso o canal de acesso do Porto de Santos não tenha profundidade compatível com o navio-tipo estabelecido na cláusula 7.1.2.2. (-15,0m DHN, segundo a Seção C - Engenharia) na Data de Assunção. Nesta hipótese, caberia ao Poder Concedente reavaliar o projeto e optar pela sua não implantação ou pelo seu redimensionamento, sempre mediante reequilíbrio econômico-financeiro. | A Alocação de Riscos que é item 13.2 da minuta de contrato ampara as situações que envolvem responsabilidades do Poder Concedente, sendo que a impossibilidade de execução do contrato por motivos excepcionais poderão ser motivadores de pedido de equilíbrio do contrato. |
| Minuta de Contrato | 14 Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro | 14. Não é prevista conversão dos valores de indenização em prorrogação de contrato, semelhante ao Contrato STS-08 (cláusula 14.3). A redação do item e subitens diverge da minuta de Contrato da área STS-08. Não entendemos o tratamento diferenciado dado às minutas de Contrato das áreas STS-08 e 08A. Favor esclarecer. | Acatar, mas para alterar o 08; o 08A permanece como se encontra. As minutas do STS08 e STS08A foram baseadas nas do STS14. Assim, o texto do STS08 receberá aquilo previsto no STS08A, por semelhança com o STS14. |

| | | | |
|--------------------|--|--|---|
| Minuta de Contrato | 14 Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro | <p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 9706/2020/ME, de 15 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 06/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08A, 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_audiencia062020@antaq.gov.br. Quanto ao procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a minuta relativa à área STS08A traz inovações em relação a contratos anteriores, inclusive relativamente à minuta da área STS08, que segue a praxe utilizada pela Antaq até então. Na minuta de contrato de STS08A, qualquer das partes pode solicitar recomposição de equilíbrio contratual. A Antaq deverá decidir fundamentadamente sobre o esse pedido de recomposição. Esse desenho não faz sentido. O Poder Concedente, no caso o Minfra, ao qual a Antaq está vinculada, terá que pedir à agência para realizar um procedimento de reequilíbrio contratual; após decisão da agência, o Poder Concedente fará o processo que ele mesmo solicitou. O desenho trazido na minuta de STS08 - que segue o que tem sido feito nos últimos anos nos contratos de arrendamento portuário - tem um desenho muito mais lógico: a arrendatária solicita o processo de reequilíbrio quando se efetiva um risco assumido pelo Poder Concedente e há reflexos negativos à arrendatária; o Poder Concedente instaura de ofício o processo quando os riscos por ele assumidos se efetivam com reflexos positivos para a arrendatária; a Antaq estabelece procedimentos prazos e exigências, observando regulamentos editados pelo Poder Concedente. Assim, a Seae recomenda que o processo de reequilíbrio contratual para a área STS08A siga a minuta de STS08, que traz a praxe utilizada pela agência, de forma que o processo seja instaurado conforme descrito no parágrafo anterior.</p> | <p>Acatar, mas para alterar o 08; o 08A permanece como se encontra. O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento segue as premissas recentemente insculpidas por força da Portaria 530/MInfra, de 13/8/2019, a qual estabelece que "Art. 86. Competirá à Antaq decidir fundamentadamente sobre a pretensão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contrato de arrendamento portuário apresentada por qualquer das partes e definir o montante do desequilíbrio contratual."</p> |
|--------------------|--|--|---|

| | | | |
|--------------------|--|--|--|
| Minuta de Contrato | 14.1.1 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. | 14.1.1. Favor esclarecer a razão da divergência de redação entre os contratos das áreas e a maior abrangência da solicitação poder ser realizada por qualquer Parte, enquanto a da área STS-08 só pode ser feita pela Arrendatária. | Acatar, mas para altear o 08; o 08A permanece como se encontra. As minutas do STS08 e STS08A foram baseadas nas do STS14. Assim, é de se registrar que tanto o STS08 e STS08 devem receber o mesmo texto, qual seja "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." |
| Minuta de Contrato | 14.4 Observada a regulamentação vigente, será admitido ao Poder Concedente atribuir a eventual novo arrendatário o dever de pagar indenização à Arrendatária, caso seja esta a forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato eleita, nos termos a serem fixados no futuro edital. | 14.4. Favor esclarecer a situação em que haveria dever de indenização pelo eventual novo arrendatário para a Arrendatária. | Esclarecimento. Eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em tela pode se dar por indenização paga pelo próximo arrendatário, caso haja investimentos ainda não amortizados dentro do período de exploração do contrato. É dizer que em havendo investimentos novos ao longo do contrato e estes não puderem ser amortizados dentro do período contratado, inclusive uma eventual prorrogação, e a área seja novamente licitada, os valores ainda não amortizados podem fazer parte do fluxo de caixa do próximo contrato. Nesse caso, o próximo arrendatário pagará, a título de indenização, o valor ao atual arrendatário. |
| 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 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 14.1.2 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 | 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 | 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 9706/2020/ME, de 15 de junho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 06/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada STS08A, 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_audiencia062020@antag.gov.br. As minutas | 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 pé necessário informar qual o valor do custo para constituição da SPE. Os |

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 leiloado, 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 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

servidores desta Casa gozam de fé pública e afirmamos que a custo adicional para a celebração da SPE.

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 12.431/2011, dispõe que pessoas físicas terão alíquota de 0% a título de IR 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, esta Seae recomenda à Antaq que exija a constituição de uma SPE em STS08A.

| | | | |
|--------------------|---|---|--|
| Minuta de Contrato | 25.5 Rescisão por culpa do Poder Concedente | <p>Sugere-se a inclusão de subcláusula na cláusula 25.5 da Minuta de Contrato. Compreende-se a necessidade de garantia de continuidade das operações atuais na transição para a nova arrendatária e, portanto, a função do Plano de Transferência Operacional - PTO. No entanto, a utilização direta dos parâmetros de PTO definidos para as licitações no setor de aeroportos mostra-se imprópria no presente caso. Há diversas diferenças entre os setores que devem ser consideradas. A diferença crucial, que, por si só, torna a dinâmica de PTO proposta inadequada para o Terminal STS08A é que, no setor aeroportuário, geralmente, a INFRAERO (operadora aeroportuária) é parte dos Contratos de arrendamento, na qualidade de interveniente anuente. Nessa condição é possível imputar à INFRAERO obrigações e responsabilidades. No presente caso, porém, não há mecanismo legal ou contratual que permita ao Poder Concedente impor quaisquer obrigações e responsabilidades à atual arrendatária, exceto àquelas já assumidas no Contrato de Transição vigente - o que foi reforçado na sessão da Audiência Pública. Ressalte-se, ainda, que: (i) o atual Contrato de Transição se encerra com a devolução da área e bens reversíveis; (ii) não há obrigações e responsabilidades atribuídas à atual arrendatária em relação à transição e garantia de continuidade das operações; e (iii) não há segurança jurídica quanto ao momento preciso em que sua vigência se encerrará (uma vez que garantida atualmente por decisão judicial). Assim, os riscos decorrentes de qualquer ação ou omissão por parte da atual arrendatária, incluindo em relação ao período de implantação do PTO e de transição da área, não podem ser imputados à nova arrendatária. Vale ressaltar que o Contrato de Arrendamento não gerará relação jurídica entre nova arrendatária e atual arrendatária e, menos ainda, o compromisso desta de assumir obrigações e responsabilidades. Assim, sugere-se a inclusão de subcláusula na cláusula 25.5 da Minuta de Contrato garantindo à Arrendatária a possibilidade de rescindir o Contrato Arrendamento por culpa do Poder Concedente na hipótese de ocorrência de ações ou omissões da atual arrendatária relativas à implantação do PTO que impeçam a condução adequada das atividades previstas no Contrato de Arrendamento, sem que seja necessário o trânsito em julgado de sentença judicial para a interrupção das Atividades da Arrendatária e rescisão do Contrato de Arrendamento. Nas hipóteses mencionadas acima, a Arrendatária deverá comunicar o Poder Concedente previamente. Caso a situação em questão não seja solucionada/remediada em 15 dias, a Arrendatária poderá rescindir unilateralmente o Contrato de Arrendamento.</p> | Agradecemos pela contribuição. Verificaremos a possibilidade de adoção da sugestão proposta. |
|--------------------|---|---|--|

| | | | |
|--------------------|--|--|--|
| 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 | 27 Disposições Finais | As áreas do terminal STS08A conecta-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 Questiona-se a falta de definição das regras de negociação do uso e acesso a tubovia externa de GLP pertencente a empresa citada? Existirá algum mecanismo de preço-teto e garantia de espaço para utilização desse serviço essencial para a operação do terminal? | Agradecemos pela contribuição. Informamos que, conforme a cláusula 7.1.2.2, b), da minuta do Contrato, 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. Informamos ainda que, conforme a cláusula 10.1.4 da minuta de Contrato, deverá ser observada Tarifa de Serviço referente a recebimento e armazenagem de GLP por navios. |
| 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 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 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 e entrada de GLP pelo Porto para abastecimento da região, 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 arredamento STS08A manterá a vocação operacional atual de escoar e regular a produção das refinarias e terminais terrestre. 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 | 3.3. "Para o gás liqüefeito de petróleo adotou-se a densidade de 0,0552t/m ³ ". Entendemos que o valor correto é 0,522t/m ³ . | Agradecemos a contribuição. A densidade será ajustada para 0,552t/m ³ |

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|---|---|
| Seção B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | 3.4. Não está claro como foi avaliada a necessidade de investimentos adicionais em 22.500 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. A capacidade adicional de 22.500 m ³ para o terminal STS08A foi dimensionada 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 | Neste item 4, a EPL confirma que os estudos e a estimativa de preços foram elaborados com base na regulamentação pela ANP via Portaria n° 251/2000. Contudo, 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 n° 06 e 07/2020 até a conclusão da revisão da Portaria n° 251 pela ANP, para aperfeiçoamento oportuno das minutas divulgadas. | Tendo como referência as manifestações da ANP sobre o tema, registradas na tabela 42 da NOTA TÉCNICA CONJUNTA N° 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 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 esta perder os bens no caso de vitória de outra empresa no leilão. Com essa perda de preferência, fica 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 N° 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 pela PETROBRAS (atendimento ao escoamento de suas refinarias e entrada de GLP para atendimento ao deficit de São Paulo), 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 | <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 | 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 granéis 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. | 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, |
| Seção B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | As estimativas de movimentação do GLP tiveram como premissa a redução do patamar de importação devido ao aumento da produção da parcela oriunda das UPGNs, especialmente o COMPERJ. Foi considerado na projeção de movimentação de GLP no terminal STS08A a operação referente à navegação de cabotagem? | Conforme instrumento de Planejamento do setor portuário - Plano Mestre de Santos/2019 não foi identificado operação de cabotagem na movimentação de GLP em Santos. |
| Seção B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | Com relação ao mecanismo de Preço-Teto, foi previsto a contrapartida de garantia de movimentação (take-or-pay) pela Petrobras? Entende-se que estabelecer Preço-Teto sem contrapartida de garantia de movimentação por parte da Petrobras desequilibra as condições de equilíbrio econômico e financiabilidade do empreendimento. | 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 | <p>Para fins de avaliação financeira do empreendimento, as receitas auferidas foram calculadas a partir da aplicação do Preço-Teto para todos os fluxos realizados no terminal. Para o caso do GLP, qual a memória de cálculo que subsidiou o valor de R\$ 160,41 por tonelada? Qual a memória de cálculo que subsidiou o valor de 20% de desconto sobre esse valor? Considerando que o valor de R\$ 128,33 por tonelada é o Preço-Teto para a operação do GLP, não seria mais aderente à realidade considerar que parte do volume operado pelo terminal seria remunerado abaixo desse valor? Faz sentido exigir do futuro arrendatário que 100% do seu volume seja negociado no limite de valor permitido?</p> | <p>Para o GLP considerou-se o preço publicado da Transpetro em Santos em maio/2019 para os serviços de operação com navio e utilização de tancagem operacional de R\$ 84,33 por m³ sem impostos equivalente a R\$ 160,41 por tonelada com impostos.. 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. Nesse sentido, o preço-teto é o limite que pode ser praticado pelo futuro arrendatário, ou seja, o arrendatário tem liberdade de praticar qualquer preço abaixo do preço-teto.</p> |
| Seção B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | <p>O ato justificatório ao edital, por meio da NOTA TÉCNICA N9 35/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA, observa: ...que a demanda micro identificada para os arrendamentos STS08 e STS08A reflete exclusivamente as operações logísticas das refinarias instaladas no Estado de São Paulo. Nesse sentido, o atendimento a outros mercados não foi considerado no presente estudo, visto que a demanda foi segregada para o atendimento das refinarias. Considerando que os terminais analisados servem apenas para o escoamento das refinarias e deixando de analisar as políticas do Grupo Petrobras no abastecimento nacional, o edital superestima a demanda para as áreas do STS08 e 08A: â€¢ Em 2019, o volume de gasolina e diesel cabotado para a região NE a partir do Terminal da Transpetro foi de 2,8MMm³ + 0,6MMm³ de gasolina exportada; â€¢ No mesmo ano, outros terminais em Santos importaram 3,8MM m³ de gasolina e diesel, indicando que os mercados de SP e CO não são superavitários nesses produtos; â€¢ Observa-se ainda: (i) a gasolina e o diesel exportados pelo Terminal da Transpetro é 100% proveniente da refinaria RPBC, e não das demais refinarias da PB na região de SP; e (ii) o único produto efetivamente escoado das demais refinarias da PB é o Óleo Combustível, que somou 2,4MMm³ em 2019; â€¢ O Grupo Petrobras se favorece de ter o controle da RPBC, do terminal de Santos, do transporte de combustíveis até o NE, e dos terminais portuários no NE para abastecer essa região com gasolina e diesel. Caso a PB perca o controle do Terminal da Alamoia - não se sagrando vencedora de</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. Cabe destacar que a estratégia comercial de outros terminais que operam derivados de petróleo em Santos no que tange a importação está atrelada a vários fatores de mercado tais como: taxa de cambio, demanda, dentre outros. Nesse sentido, as importações não estão necessariamente vinculadas ao superávit de produção das refinarias de São Paulo. Com relação o risco de demanda, a matriz de risco estabelecida no instrumento contratual atribuí ao futuro</p> |

nenhuma das duas áreas a serem licitadas - o grupo poderá tomar a decisão de internalizar toda a produção da RPBC para SP e CO (em 2019, apenas 28% da produção de gasolina e diesel da RPBC foi enviada ao planalto e 72% escoado pela Alamoia). Tomada essa decisão, os terminais STS08 e 08A perderão conjuntamente 3,4MMm³ em demanda, e o Porto de Santos outros 3,4MMm³ de combustíveis que atualmente são importados. Outro cenário que deve contribuir para a inversão dos fluxos de gasolina e diesel da RPBC, independente da PB perder ou não a licitação, é o processo de desinvestimento em refino do Grupo no Brasil. Nesse processo serão vendidos além das refinarias, os ativos portuários associados nas regiões N e NE. Nesse caso, a PB perderá sua posição dominante e proprietária de grande parte dos ativos de produção e distribuição, o que terá impacto direto nos fluxos de todo o país. O reflexo para Santos é o mesmo descrito anteriormente, com perda de 3,4MMm³ de gasolina e diesel nas projeções de demanda para o STS08 e 08A. Além da alteração dos fluxos mencionada, o edital não leva em consideração uma possível concorrência de Santos com São Sebastião, que é interligado à refinaria RPBC através de sistema de dutos da Transpetro. Em uma consequente derrota da PB na licitação, os volumes de gasolina, diesel, óleo combustível e bunker escoados pelo terminal da Alamoia podem ser de imediato desviados para São Sebastião. Nesse cenário, devem ser afetados pelo menos 3,4MMm³ de gasolina e diesel, e 1,1MMm³ de óleo combustível e bunker, o que representa mais de 60% da demanda projetada para os arrendamentos. Observando a matriz de riscos de demanda atribuídos aos editais de outras áreas portuárias licitadas recentemente pelo MInfra, observa-se que os riscos de demanda impetrados aos arrendatários consideram variações do consumo, alterações nos cenários macroeconômicos e ampliação e instalação de novos competidores na RI estudada, fato completamente diferente do que pode ser observado no caso da licitação em tela, onde o risco de demanda está associado a decisão de um único player e afeta pelo menos 60% da demanda projetada. Sugere-se, portanto, que esse risco de demanda não seja atribuído aos futuros arrendatários das áreas em estudo, devendo ser considerado para a modelagem financeira a retirada total dos volumes em risco, isto é, reduzir 4,5MMm³ das projeções. I. Tal medida mitiga o risco de demanda impetrado ao arrendatário, refletindo em menores custos com arrendamentos e menor MME; II. Para compensar a remuneração da autoridade portuária caso, os volumes se mantenham nos patamares atuais, sugere-se que o arrendamento variável da modelagem tenha um peso entre 70 e 80% do total calculado; Sugere-se ainda que os preços da modelagem sejam os atualmente praticados pela

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. Com relação ao preço, destaca-se 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 público a ser licitado. Desta forma, não é adequado incorporar ao modelo possíveis situações de ineficiências e preços de transferência, principalmente em cadeias verticalizadas. Portanto, nos cenários de demanda apresentados, os fluxos de embarque e desembarque seriam equalizados de forma que a demanda estimada não seria afetada significativamente.

Transpetro aos seus clientes. Tal decisão flexibiliza o futuro arrendatário em manter os volumes atuais da PB nesses preços, ou praticar preços de mercado, atribuindo ao arrendatário o risco de reduzir os volumes, mantendo-se a previsão do price cap. Mantendo-se os volumes projetados para as áreas enxerga-se dois grandes riscos: (i) reduzir o número de interessados na licitação; (ii) em um futuro próximo o arrendatário devolver a concessão por frustração de demanda, assim como ocorreu no setor aéreo.

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|---|---|
| Seção B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | <p>O item 22.14 da Minuta de Edital cita: 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 um primeiro momento espera-se que seja explicitado pelo edital o conceito de mercado relevante adotado. O CADE, em geral, considera como mercado relevante geográfico cada porto ou a sua zona de influência. Para o caso em tela sugere-se que o mercado relevante seja definido como as empresas que detêm infraestrutura portuária no Porto de Santos voltada à movimentação e armazenagem de granéis líquidos, nesse caso limitando-se apenas as empresas na região da Alamoia e da Ilha Barnabé, uma vez que tanto TIPLAM, quanto DOW Química, que possuem infraestruturas para armazenagens e movimentação de granéis líquidos, trabalham com produtos específicos para suas cadeias produtivas. Sugere-se ainda que: I. A participação de mercado seja medida em função da capacidade dinâmica dos terminais; a. A capacidade estática disponível nos terminais não deve ser diferenciada quanto ao uso ou destinação atual do tanque para combustível, químicos ou outros produtos, uma vez que a homologação ou deshomologação de um tanque para combustíveis junto à ANP é simples de ser feita, o que pode gerar distorções em favor de algum competidor; b. Precisam ser definidos parâmetros de giro médio a ser assumido para o mercado de Santos, bem como a densidade média dos produtos movimentados. Sabe-se que o edital já considerou um giro médio de 30x para a capacidade estática dos STS08 e STS08A e 9x para os demais terminais de Santos, contudo, os parâmetros precisam ser revisitados e explicitados nos estudos; c. A capacidade estática a ser considerada deve levar em conta anúncio de expansão e planos de investimentos tanto para o STS08 e STS08A, quanto para os demais terminais e arrendamentos do Porto de Santos; d. Novos TUPs destinados à movimentação de granéis líquidos só devem ser considerados como participantes do mercado de Santos se houve uma sinalização firme por parte deles de que estarão operacionais no curto prazo (3 a 5 anos);</p> | <p>As empresas que operam na retroárea da região da Alamoia 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 Alamoia 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.</p> |
| Seção B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | <p>O item 3.3 diz que a área atualmente ocupada é de 255.469 m². No entanto, o mesmo material e demais arquivos informam que ao final das fases de transição o terminal ST08 terá 137.319 m². A que se refere a área de 255.469 m²</p> | <p>A área de 255.469 m² refere-se ao atual arrendamento STS08 – Transpetro.</p> |

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--|--|
| 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 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>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>Os conspícuos estudos de engenharia e de mercado consideram a divisão do terminal nas áreas STS08 e STS08A, sendo que os tanques e esferas de GLP integrariam, juntamente com tanques para outros derivados, a área STS08A. O aumento de competitividade no mercado de GLP, entretanto, depende da alteração na modelagem, isto é, para segregar os equipamentos de estocagem de GLP no terminal da Alamoia, de modo que este ativo se constitua um terminal separado dos demais, ou seja, que passe a representar a área STS08B. A cadeia produtiva do GLP pode ser dividida em três etapas: • ETAPA DO SUPRIMENTO PRIMÁRIO: GLP é produzido internamente (a partir do refino do petróleo ou do processamento do gás natural) ou importado e, após essa etapa, o GLP é armazenado (tancagem primária) e encaminhado via dutos ou a granel por transporte rodoviário para as distribuidoras; • ETAPA DA DISTRIBUIÇÃO: GLP é recebido pelas distribuidoras e armazenado em tancagens secundárias, sendo, a partir daí, fracionado para remessa para outras bases da mesma distribuidora ou para venda do produto já envasado para os revendedores; e • ETAPA DA REVENDA: finalmente, as vendas de GLP se encarregam de sua venda no varejo em bases capilarizadas de atuação. A oferta primária do GLP se dá a partir de um sistema de monopólio (não mais legal, mas de fato), uma vez que a produção, importação, suprimento e controle da infraestrutura de logística primária de GLP em âmbito nacional é feito quase que integralmente pela Petrobras. A Petrobras, por sua vez define unilateralmente as condições de preços e quantidades do mercado. O elo da distribuição, por sua vez, é marcado por elevada rivalidade entre os</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise.</p> |

players e uma intensa disputa baseada na qualidade dos serviços, eficiência logística e investimentos nas marcas existentes no mercado. Já no elo final da cadeia de produção do GLP, ou seja, no elo da revenda, destaca-se uma dinâmica extremamente capilarizada e atomizada, que pode inclusive optar por atuar sem a necessidade de vinculação à marca comercial das distribuidoras e de contratos de exclusividade. Todas as operações das distribuidoras com as empresas revendedoras estão sob regime de transparência total, pois mensalmente todas as vendas são comunicadas à ANP por meio do SIMP - Sistema de Informação e Movimentação de Produtos. No Brasil somente há um único provedor primário relevante de GLP, ao passo que existem 19 distribuidoras e 72 mil revendedoras autorizadas pela ANP que, em 2018, comercializaram 7,3 milhões de toneladas de GLP, quando foram entregues, mensalmente, 34,5 milhões de botijões em residências no regime porta a porta (uma média de 13 botijões entregues por segundo) e abastecidas 150 mil empresas, arrecadando R\$ 5,8 bilhões em impostos e que geraram 350 mil empregos diretos e indiretos. Presente em 100% dos municípios brasileiros, o GLP está em 98,2% dos lares. Importa destacar, contudo, que no elo primário do suprimento há desestímulos à livre concorrência que advêm da existência, no país, de um monopólio de fato e da consequente limitação da oferta primária do GLP. Por exemplo, o supridor, que não é monopolista por lei, mas o é de fato, tem a prerrogativa contratual, e a utiliza habitualmente, de cortar o pedido de GLP ou de entregar em local diferente daquele para o qual foi feito o pedido. Assim sendo, pelas regras contratuais, o pedido de GLP pode não ser atendido em sua totalidade e, ainda, o produto pode ser entregue em local diverso.

Seção B - Estudo de Mercado

Seção B - Estudo de Mercado

O suprimento de GLP no Brasil, isto é, no elo da oferta primária, tem algumas características que desestimulam a livre concorrência, a saber: ~~â€¢~~ Limitação da oferta primária; ~~â€¢~~ Planificação do principal custo da distribuição (aquisição do GLP); ~~â€¢~~ Repasses de custos logísticos primários com base em critérios anticompetitivos. Portanto, haveria a promoção de maior liberdade de concorrência na indústria do GLP se fosse adotada medidas assimétricas no segmento do suprimento (oferta primária), como forma de intervenção pró-competição, como é cediço na doutrina e jurisprudência, por exemplo, na obrigação de acesso forçado a terminais ferroviários (monopólio natural) nos Estados Unidos (Foram problemas concorrenciais e de restrição ao comércio no transporte ferroviário interestadual que levaram à criação, em 1887, daquela que é considerada historicamente a primeira dentre as agências reguladoras: a

A contribuição deixou de motivar seu apontamento, o que dificulta a realização de eventuais análises complementares sobre o tema.

Interstate Commerce Commission - ICC, nos Estados Unidos. (...) De acordo com a Suprema Corte, teriam restado provados (i) o intuito manifesto de monopolizar as instalações em favor da associação; (ii) a dificuldade de construção de uma via alternativa, em razão dos custos e condições geográficas; e (iii) o impacto de tal restrição sobre o comércio interestadual, pois as exigências que vinham sendo formuladas aos agentes econômicos não-associados se apresentariam discriminatórias, excessivas e injustificadas. (...) A decisão acima mostra que práticas anticompetitivas por parte de detentores de infraestrutura essencial podem ser bastante deletérias à viabilização de opções efetivas aos donos de carga, ou seja, à existência de competição no serviço de transporte ferroviário. https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/17620/Regula%C3%A7%C3%A3o_e_Concorr%C3%Aancia_no_Transporte_Ferovi%C3%A1rio_Brasileiro_O_Novo_Modelo_Proposto_para_o_Setor.pdf?sequence=1&isAllowed=y Acesso em 24/08/2019.). As aquisições de GLP são feitas preponderantemente do agente que monopoliza a oferta primária (suprimento) e, ainda, os ativos de infraestrutura de importação. O elo da oferta primária (produção, importação e infraestrutura logística primária) é ocupado pela Petrobras, sendo o agente econômico monopolizador que define unilateralmente as condições comerciais e operacionais fundamentais que afetam diretamente a atuação das distribuidoras. De acordo com os dados estatísticos do Complexo Portuário de Santos, em 2019 foram movimentados 732.676 toneladas de GLP, representando aproximadamente 8% de todo combustível movimentado no Porto de Santos. Assim sendo, de todo GLP movimentado comercializado no Brasil em 2019 passou pelo Terminal da Alamoá. Logo, trata-se de volume significativo de produto e, justamente, na Região mais relevante em termo econômicos e de consumo de GLP. A indústria do GLP no Brasil é dependente do suprimento de GLP realizado pela Petrobras. Essa dependência fica bem evidente ao se comparar a participação da Petrobras nas importações de derivados. Em 2019, enquanto a Petrobras participou com 35,2% nas importações gasolina e com 31,7% de diesel, com referência ao GLP a Petrobras participou com 99,6% na importação deste energético.

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|---|--|
| Seção B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | <p>Os estudos de mercado do Leilão da STS08A apontam a redução na movimentação de GLP observada a partir de 2017, acreditando que esta será a tendência para os anos do período em análise, em razão da possível entrada em operação da UPGN do COMPERJ e o incremento de UPGN's na região Alagoas-Sergipe. Embora haja de fato expectativas para o aumento da produção de GLP no Brasil, é auspicioso destacar que: • O aumento da produção interna exigirá eficiência logística, de modo que não se poderá prescindir de terminais para a cabotagem, mormente com o benfazejo incentivo do projeto BR do Mar; e • Mesmo que se realize a redução projetada para a movimentação de GLP, a segregação do Terminal de GLP oferecerá ao mercado a alternativa de aquisição do produto de outros agentes provedores no mundo, permitindo a contestação dos preços do agente monopolizador de fato. Dadas essas características, fica evidente a necessidade de medidas para imprimir maior competitividade no suprimento primário do GLP, sendo que a segregação do terminal de GLP da Alamoá representa um grande passo em direção à possibilitar que múltiplos provedores primários atuem no maior mercado de GLP, que é a Região Sudeste.</p> | Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise. |
|-----------------------------|-----------------------------|---|--|

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--|--|
| Seção B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | <p>Assim sendo, é necessário considerar que: • A relevância do GLP que passa por Alamoia para o mercado da Região Sudeste sem que esta movimentação não seja relevante se considerada a quantidade total de combustíveis movimentada no terminal aponta para o fato de que o Terminal de GLP em Alamoia tem uma vocação natural para operação especializada; • Existem players especializados na armazenagem e suprimento primário de GLP, sendo importante destacar que o GLP possui uma cadeia logística completamente distinta da dos combustíveis; • Agentes econômicos de cadeias logísticas distintas não estão dispostos a assumir riscos não relacionados ao seu próprio mercado, de modo que o leilão integrando as cadeias logísticas de GLP e demais combustíveis, tende a afastar os agentes especializados no mercado de GLP, reduzindo a quantidade de potenciais interessados e, por consequência, restringindo a competição. A tancagem de GLP separada em leilão próprio, tende a estimular a disputa dos agentes que atuam no mercado especializado de GLP, enquanto que, se for integrado, os agentes de mercado de GLP tendem a ficar como mero expectadores; • Agentes econômicos que atuam no ramo de outros combustíveis estão, pelo menos, há 30 anos na frente dos agentes do mercado de GLP, em se tratando das estratégias e expertises no comércio internacional de commodities. Assim sendo, a tancagem de GLP integrada no mesmo edital de combustíveis, resultará em prejuízos ao abastecimento e à competição interna, na medida em que impedirá o desenvolvimento das expertises ainda ausentes no mercado brasileiro de GLP; • Incertezas sobre, por exemplo, a privatização de refinarias e seu impacto na competição interna no mercado de combustíveis, se o leilão for integrado será atrativo apenas a um número limitado de interessados, pois a região conta com a concorrência de 4 refinarias; • Por se tratar de cadeia logística 100% distinta da cadeia logística dos demais combustíveis, inclusive quanto a infraestrutura a ela dedicada, a tancagem de GLP é tecnicamente segregável sem prejuízo às operações do Terminal de Alamoia; • O terminal já desenvolve movimentação por cabotagem, de modo que um eventual incremento na produção interna, a instalação manterá seu protagonismo e essencialidade no suprimento primário do GLP; • A operação do terminal por agentes especializados pode, através de eficiência operacional, resultar em ganhos de competitividade para o GLP.</p> | Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise. |
|-----------------------------|-----------------------------|--|--|

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--|--|
| Seção B - Estudo de Mercado | Seção B - Estudo de Mercado | <p>Sendo estas as contribuições, propõe-se as seguintes alterações na modelagem da Área STS08A: a) A segregação dos ativos para estocagem de GLP, que passariam a compor a área STS08B a ser licitada autonomamente em relação às demais (STS08 e STS08A); b) Como medida prática de regulação assimétrica, com vistas à ampliação da competitividade no elo primário da indústria do GLP, que seja vedada a participação no leilão dos ativos de estocagem de GLP de agentes econômicos que atuam em monopólio no mercado relevante composto pela área de influência do Terminal da Alamoia; c) Na hipótese de não ser acolhida a contribuição de letra a , propõe-se o acolhimento da contribuição de letra b , de modo que agentes econômicos que atuam em monopólio no mercado relevante composto pela área de influência do Terminal da Alamoia estejam impedidos de disputar pelos ativos que integram a área STS08A, como medida de regulação assimétrica essencial à aplicação da competitividade no mercado de GLP.</p> | Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise. |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | <p>Os conspícuos estudos de engenharia e de mercado consideram a divisão do terminal nas áreas STS08 e STS08A, sendo que os tanques e esferas de GLP integrariam, juntamente com tanques para outros derivados, a área STS08A. O aumento de competitividade no mercado de GLP, entretanto, depende da alteração na modelagem, isto é, para segregar os equipamentos de estocagem de GLP no terminal da Alamoia, de modo que este ativo se constitua um terminal separado dos demais, ou seja, que passe a representar a área STS08B. A cadeia produtiva do GLP pode ser dividida em três etapas: . ETAPA DO SUPRIMENTO PRIMÁRIO: GLP é produzido internamente (a partir do refino do petróleo ou do processamento do gás natural) ou importado e, após essa etapa, o GLP é armazenado (tancagem primária) e encaminhado via dutos ou a granel por transporte rodoviário para as distribuidoras; . ETAPA DA DISTRIBUIÇÃO: GLP é recebido pelas distribuidoras e armazenado em tancagens secundárias, sendo, a partir daí, fracionado para remessa para outras bases da mesma distribuidora ou para venda do produto já envasado para os revendedores; e . ETAPA DA REVENDA: finalmente, as vendas de GLP se encarregam de sua venda no varejo em bases capilarizadas de atuação. A oferta primária do GLP se dá a partir de um sistema de monopólio (não mais legal, mas de fato), uma vez que a produção, importação, suprimento e controle da infraestrutura de logística primária de GLP em âmbito nacional é feito quase que integralmente pela Petrobras. A Petrobras, por sua vez define unilateralmente as condições de preços e quantidades do mercado. O elo da distribuição, por sua vez,</p> | Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise. |

é marcado por elevada rivalidade entre os players e uma intensa disputa baseada na qualidade dos serviços, eficiência logística e investimentos nas marcas existentes no mercado. Já no elo final da cadeia de produção do GLP, ou seja, no elo da revenda, destaca-se uma dinâmica extremamente capilarizada e atomizada, que pode inclusive optar por atuar sem a necessidade de vinculação à marca comercial das distribuidoras e de contratos de exclusividade. Todas as operações das distribuidoras com as empresas revendedoras estão sob regime de transparência total, pois mensalmente todas as vendas são comunicadas à ANP por meio do SIMP - Sistema de Informação e Movimentação de Produtos. No Brasil somente há um único provedor primário relevante de GLP, ao passo que existem 19 distribuidoras e 72 mil revendedoras autorizadas pela ANP que, em 2018, comercializaram 7,3 milhões de toneladas de GLP, quando foram entregues, mensalmente, 34,5 milhões de botijões em residências no regime porta a porta (uma média de 13 botijões entregues por segundo) e abastecidas 150 mil empresas, arrecadando R\$ 5,8 bilhões em impostos e que geraram 350 mil empregos diretos e indiretos. Presente em 100% dos municípios brasileiros, o GLP está em 98,2% dos lares. Importa destacar, contudo, que no elo primário do suprimento há desestímulos à livre concorrência que advêm da existência, no país, de um monopólio de fato e da consequente limitação da oferta primária do GLP. Por exemplo, o supridor, que não é monopolista por lei, mas o é de fato, tem a prerrogativa contratual, e a utiliza habitualmente, de cortar o pedido de GLP ou de entregar em local diferente daquele para o qual foi feito o pedido. Assim sendo, pelas regras contratuais, o pedido de GLP pode não ser atendido em sua totalidade e, ainda, o produto pode ser entregue em local diverso.

Seção C - Engenharia

Seção C - Engenharia

O suprimento de GLP no Brasil, isto é, no elo da oferta primária, tem algumas características que desestimulam a livre concorrência, a saber: . Limitação da oferta primária; . Planificação do principal custo da distribuição (aquisição do GLP); . Repasses de custos logísticos primários com base em critérios anticompetitivos. Portanto, haveria a promoção de maior liberdade de concorrência na indústria do GLP se fosse adotada medidas assimétricas no segmento do suprimento (oferta primária), como forma de intervenção pró-competição, como é cediço na doutrina e jurisprudência, por exemplo, na obrigação de acesso forçado a terminais ferroviários (monopólio natural) nos Estados Unidos ("Foram problemas concorrenciais e de restrição ao comércio no transporte ferroviário interestadual que levaram à criação, em 1887, daquela que é considerada historicamente a primeira dentre as agências reguladoras: a Interstate

A contribuição deixou de motivar seu apontamento, o que dificulta a realização de eventuais análises complementares sobre o tema.

Commerce Commission - ICC, nos Estados Unidos." (...) "De acordo com a Suprema Corte, teriam restado provados (i) o intuito manifesto de monopolizar as instalações em favor da associação; (ii) a dificuldade de construção de uma via alternativa, em razão dos custos e condições geográficas; e (iii) o impacto de tal restrição sobre o comércio interestadual, pois as exigências que vinham sendo formuladas aos agentes econômicos não-associados se apresentariam discriminatórias, excessivas e injustificadas." (...) "A decisão acima mostra que práticas anticompetitivas por parte de detentores de infraestrutura essencial podem ser bastante deletérias à viabilização de opções efetivas aos donos de carga, ou seja, à existência de competição no serviço de transporte ferroviário."

https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/17620/Regula%C3%A7%C3%A3o_e_Concorr%C3%Aancia_no_Transporte_Ferrov%C3%A1rio_Brasileiro_O_Novo_Modelo_Proposto_para_o_Setor.pdf?sequence=1&isAllowed=y
Acesso em 24/08/2019.). As aquisições de GLP são feitas preponderantemente do agente que monopoliza a oferta primária (suprimento) e, ainda, os ativos de infraestrutura de importação. O elo da oferta primária (produção, importação e infraestrutura logística primária) é ocupado pela Petrobras, sendo o agente econômico monopolizador que define unilateralmente as condições comerciais e operacionais fundamentais que afetam diretamente a atuação das distribuidoras. De acordo com os dados estatísticos do Complexo Portuário de Santos, em 2019 foram movimentados 732.676 toneladas de GLP, representando aproximadamente 8% de todo combustível movimentado no Porto de Santos. Assim sendo, de todo GLP movimentado comercializado no Brasil em 2019 passou pelo Terminal da Alamoá. Logo, trata-se de volume significativo de produto e, justamente, na Região mais relevante em termo econômicos e de consumo de GLP. A indústria do GLP no Brasil é dependente do suprimento de GLP realizado pela Petrobras. Essa dependência fica bem evidente ao se comparar a participação da Petrobras nas importações de derivados. Em 2019, enquanto a Petrobras participou com 35,2% nas importações gasolina e com 31,7% de diesel, com referência ao GLP a Petrobras participou com 99,6% na importação deste energético.

| | | | |
|----------------------|----------------------|---|---|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | <p>Os estudos de mercado do Leilão da STS08A apontam a redução na movimentação de GLP observada a partir de 2017, acreditando que esta será a tendência para os anos do período em análise, em razão da possível entrada em operação da UPGN do COMPERJ e o incremento de UPGN's na região Alagoas-Sergipe. Embora haja de fato expectativas para o aumento da produção de GLP no Brasil, é auspicioso destacar que: . O aumento da produção interna exigirá eficiência logística, de modo que não se poderá prescindir de terminais para a cabotagem, mormente com o benfazejo incentivo do projeto BR do Mar; e . Mesmo que se realize a redução projetada para a movimentação de GLP, a segregação do Terminal de GLP oferecerá ao mercado a alternativa de aquisição do produto de outros agentes provedores no mundo, permitindo a contestação dos preços do agente monopolizador de fato. Dadas essas características, fica evidente a necessidade de medidas para imprimir maior competitividade no suprimento primário do GLP, sendo que a segregação do terminal de GLP da Alamoá representa um grande passo em direção à possibilitar que múltiplos provedores primários atuem no maior mercado de GLP, que é a Região Sudeste.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise.</p> |
|----------------------|----------------------|---|---|

| | | | |
|----------------------|----------------------|--|--|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | <p>Assim sendo, é necessário considerar que: . A relevância do GLP que passa por Alamoia para o mercado da Região Sudeste sem que esta movimentação não seja relevante se considerada a quantidade total de combustíveis movimentada no terminal aponta para o fato de que o Terminal de GLP em Alamoia tem uma vocação natural para operação especializada; . Existem players especializados na armazenagem e suprimento primário de GLP, sendo importante destacar que o GLP possui uma cadeia logística completamente distinta da dos combustíveis; . Agentes econômicos de cadeias logísticas distintas não estão dispostos a assumir riscos não relacionados ao seu próprio mercado, de modo que o leilão integrando as cadeias logísticas de GLP e demais combustíveis, tende a afastar os agentes especializados no mercado de GLP, reduzindo a quantidade de potenciais interessados e, por consequência, restringindo a competição. A tancagem de GLP separada em leilão próprio, tende a estimular a disputa dos agentes que atuam no mercado especializado de GLP, enquanto que, se for integrado, os agentes de mercado de GLP tendem a ficar como mero expectadores; . Agentes econômicos que atuam no ramo de outros combustíveis estão, pelo menos, há 30 anos na frente dos agentes do mercado de GLP, em se tratando das estratégias e expertises no comércio internacional de commodities. Assim sendo, a tancagem de GLP integrada no mesmo edital de combustíveis, resultará em prejuízos ao abastecimento e à competição interna, na medida em que impedirá o desenvolvimento das expertises ainda ausentes no mercado brasileiro de GLP; . Incertezas sobre, por exemplo, a privatização de refinarias e seu impacto na competição interna no mercado de combustíveis, se o leilão for integrado será atrativo apenas a um número limitado de interessados, pois a região conta com a concorrência de 4 refinarias; . Por se tratar de cadeia logística 100% distinta da cadeia logística dos demais combustíveis, inclusive quanto a infraestrutura a ela dedicada, a tancagem de GLP é tecnicamente segregável sem prejuízo às operações do Terminal de Alamoia; . O terminal já desenvolve movimentação por cabotagem, de modo que um eventual incremento na produção interna, a instalação manterá seu protagonismo e essencialidade no suprimento primário do GLP; . A operação do terminal por agentes especializados pode, através de eficiência operacional, resultar em ganhos de competitividade para o GLP.</p> | Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise. |
|----------------------|----------------------|--|--|

| | | | |
|----------------------|----------------------|---|---|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | <p>Sendo estas as contribuições, propõe-se as seguintes alterações na modelagem da Área STS08A: a) A segregação dos ativos para estocagem de GLP, que passariam a compor a área STS08B a ser licitada autonomamente em relação às demais (STS08 e STS08A); b) Como medida prática de regulação assimétrica, com vistas à ampliação da competitividade no elo primário da indústria do GLP, que seja vedada a participação no leilão dos ativos de estocagem de GLP de agentes econômicos que atuam em monopólio no mercado relevante composto pela área de influência do Terminal da Alamoá; c) Na hipótese de não ser acolhida a contribuição de letra "a", propõe-se o acolhimento da contribuição de letra "b", de modo que agentes econômicos que atuam em monopólio no mercado relevante composto pela área de influência do Terminal da Alamoá estejam impedidos de disputar pelos ativos que integram a área STS08A, como medida de regulação assimétrica essencial à aplicação da competitividade no mercado de GLP.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta está em análise.</p> |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | <p>1. Na região da Alamoá, 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</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> |

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 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 | (continuação) 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. | Agradecemos as contribuições. Os itens apontados trazem importantes detalhamentos sobre os acessos aos terminais e serão analisados no intuito de serem absorvidos no estudo. |
| 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 possua 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 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 arrendário 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 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, inclusive quando estiver vinculado a contratos de arrendamento. |
| 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 | <p>Apesar de ser estipulado como responsabilidade da arrendatária a dragagem dos berços do novo píer, a não disponibilização de um projeto de dragagem, acompanhado de memorial descritivo e memorial de cálculo, eleva o risco de inviabilidade técnica e de subestimação do CAPEX a ser investido. Dentre as principais lacunas de informação cabe destacar: I. Os estudos não demonstram as dimensões e a localização da bacia de evolução e sua posição relativa ao canal de acesso do Porto de Santos. Como não se mostra nenhuma alternativa, sequer é possível saber se existe uma localização tecnicamente viável para a bacia; II. Os estudos não mostram a localização do canal de acesso relativamente à área dos berços AL05 e AL06, nem tampouco indicam a área a ser dragada para conectar os berços ao canal de acesso. Ainda, não é possível verificar se essa conexão foi considerada no quantitativo de dragagem apresentado na Seção C; III. A falta de plantas de cortes e de memorial de cálculo da dragagem não permite avaliar criticamente as premissas subjacentes ao quantitativo de metros cúbicos apresentado na Seção C; Solicita-se, portanto, a apresentação de um projeto de dragagem, ainda que em nível conceitual, porém com incorporação de plantas de cortes, de memorial descritivo e de memorial de cálculo, além de clarificação nos documentos quanto à responsabilidade da dragagem da área entre os novos berços, bacia de evolução e o canal de acesso. Solicita-se ainda confirmar se o termo bacia de acesso na cláusula 7.1.2.2. da Minuta de Contrato refere-se, na verdade, à bacia de evolução dos berços AL05 e AL06.</p> | <p>O projeto conceitual com as informações de posicionamento das estruturas, área de dragagem e navio de projeto, bem como a correspondente figura ilustrativa se encontram na Seção C - Engenharia. 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. As informações referentes ao canal, bacia de evolução e parâmetros operacionais do porto podem ser obtidas no documento "NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO" (NPCP) da Marinha do Brasil (disponível no link https://www.marinha.mil.br/cpsp/sites/www.marinha.mil.br.cpsp/files/NPCP_CPSP.pdf) e nas cartas náuticas nº 1711, 1712 e 1713 do Centro de Hidrografia da Marinha (site https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/cartas-raster). 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.</p> |
|----------------------|----------------------|--|---|

| | | | |
|----------------------|----------------------|---|--|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | Considerando que as dragagens a serem realizadas pela Arrendatária do STS08A são investimentos fora da área do Arrendamento, entendemos que este investimento não poderá ser contabilmente depreciado (não gerando, portanto, os benefícios fiscais correspondentes). Com relação a este ponto, solicitamos por gentileza confirmar qual premissa foi considerada na modelagem financeira do Arrendamento. | Agradecemos a contribuição e informamos que o entendimento está correto. Este investimento não está sendo considerado para ser depreciado pelo arrendatário da área STS08. |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | A dragagem estipulada para os novos berços AL05 e AL06 considera a atracação de navios de 100.000 TPB, patamar muito acima da capacidade média dos navios de derivados de petróleo que frequentam atualmente a região, além de incompatível com a atual profundidade do canal de acesso. Não obstante, esse superdimensionamento encarece e ameaça a viabilidade técnica do pier, uma vez que se torna mais complicado posicioná-lo sem causar interferências na navegabilidade do canal de acesso. Em que pese ser louvável a intenção de capacitar o Porto para os navios do futuro, diante deste contexto sugerimos que os navios-tipos dos novos berços sejam definidos com base nas embarcações de produtos que atualmente circulam na costa brasileira (vide, por exemplo, http://transpetro.com.br/transpetro-institucional/nossas-atividades/transporte-maritimo/tipos-de-navios.htm) e compatíveis com a profundidade do canal de acesso atual ou prevista no curto prazo. Sugere-se ainda avaliar a pertinência de a minuta de contrato considerar que os berços AL05 e AL06 sejam escaláveis para 100.000 TPBs mediante investimentos marginais (ex. novos dolphins), de forma que o Poder Concedente possa determinar o upgrade futuro dos mesmos mediante reequilíbrio econômico-financeiro, se e quando houver viabilidade técnica e mercado para estes navios. Caso haja concordância com o redimensionamento dos berços do projeto, deve se adaptar as estimativas de Capex da Seção C - Engenharia e, entendemos, as pranchas gerais exigidas na terceira fase do STS08A, segundo a cláusula 7.1.2.2. "â€"â€"™. | Agradecemos a contribuição. Quanto ao dimensionamento do porte do navio de projeto, oportuno avaliar quão desafiador é prever a demanda necessária para infraestrutura com longo prazo de vida útil, como o caso de infraestrutura de atracação portuária, ainda mais porque dimensiona-se não para o porte médio das embarcações demandantes, mas sim para o grupo das maiores embarcações. No presente caso, buscou-se avaliar o histórico de atracações de navios petroleiros no Porto de Santos, no período 2013 a 2018, no qual foi possível identificar a demanda, mesmo que pontual, de grandes embarcações com porte entre 90 mil e 115 mil TPB já frequentando porto, de forma "aliviada", ou seja, sem plena carga, em todos os anos da amostragem. O que evidencia potencial para uso desse porte de embarcação como navio de projeto nas referidas infraestruturas. Com relação as pranchas gerais para esses novos berços, buscou-se estimar o potencial incremento das consignações médias, tendo como referências operações correlatas em portos próximos, de forma que pudessem ser plenamente realizadas no prazo de 24 horas, conforme recomendação da ANP. NOTA TÉCNICA Nº 1/2020/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, DE 17/01/2020: "Observa-se que, apesar da área licitada poder receber navios de 60.000 TPB e haver previsão para dotá-la de capacidade para receber navios de até 100.000 TPB, sua utilização atual apresenta reduzida consignação média dos navios, cerca de 20.000 t, e baixa taxa de carga e descarga (448 t/h para o GLP e 672 t/h para demais derivados). Neste sentido, a prancha de cada berço deve ser ampliada para promover a descarga do navio de maior capacidade a operar no local no prazo adotado internacionalmente de 24 horas." |
| 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 | 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 Almoa 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 possui detalhes sobre tais bens. Assim, sugere-se 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 | Existirá a indenização do futuro arrendatários do STS08 ao futuro arrendatário do STS08A? Está previsto no contrato remoção das obras civis? As obras civis não deveriam ter sido integralmente amortizadas na vigência do contrato de arrendamento atual? Faz sentido indenizar a Transpetro pelas instalações da CODESP existente na área? De maneira geral, não está claro quais os ativos que serão indenizados, com indicativo do valor residual e novo. Pedese apresentar listagem exaustiva dos ativos objeto da indenização, com indicação de valor como se novo fosse, idade, estado de conservação e valor de usado. | De acordo a versão dos estudos disponibilizados em audiência pública, não existirá indenização do futuro arrendatários do STS08 ao futuro arrendatário do STS08A. Não está previsto no contrato a remoção de obras civis. As instalações da CODESP ou reversíveis à CODESP não serão objeto de indenização. 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 | Com relação ao único acesso operacional utilizado na área de arrendamento por meio de dutos que interligam o Terminal STS08A a refinaria Presidente Bernardes e o Terminal de Cubatão. Existirá algum mecanismo de preçoteto e garantia de espaço para utilização desse serviço essencial para a operação do terminal? | As eventuais regras contratuais previstas no STS08 e STS08A são direcionadas aos futuros arrendatários, portanto, não alcançam privados terceiros, como o caso em comento. 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 C - Engenharia | Seção C - Engenharia | Considerando o fato que os berços AL01 e AL02 serão utilizados de maneira compartilhada pelo arrendatário do STS08A para a operação do GLP, importante esclarecer quais ativos relacionados a esses berços estão sendo contabilizados no valor a ser indenizado pelo futuro arrendatário do STS08A, com indicação de valor como se novo fosse, idade, estado de conservação e valor de usado. | 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 | Os valores que subsidiam o cálculo do custo de manutenção consideram R\$ 462,8 milhões para equipamentos e R\$ 302,3 milhões para obras civis, totalizando R\$ 765,1 milhões. Questiona-se qual os elementos considerados nessas somatórias de equipamentos e obras para cálculo da manutenção? Considerando que o CAPEX total para o arrendamento é de R\$ 1,096 bilhão, porque esse valor não foi integralmente utilizado para o cálculo do custo de manutenção. Além disso, esse valor não está compatível com a soma da indenização e estimativas de valores para fase I e II. | Agradecemos a contribuição. Os valores serão revisados, de forma que os valores a serem indenizados sejam segregados do CAPEX do estudo. Por oportuno, informa-se que são considerados para cálculo de manutenção todos os equipamentos e obras civis classificados no rol de ativos existente e no CAPEX, todos no valor correspondente a ativo novo. Contudo, não são considerados no escopo da manutenção obras e investimentos que posteriormente ficarão sob a responsabilidade da Autoridade Portuária, como por exemplo o novo pier e a dragagem de manutenção. |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | O valor indicado para os ativos existentes soma R\$ 134 milhões. O CAPEX para ativos novos soma R\$ 966 milhões, com previsão de reinvestimento de R\$ 230 milhões. Quais os itens que foram considerados para indenização, novos investimentos e reinvestimentos? | 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. Os ativos novos estão relacionados na planilha de CAPEX anexa a Seção C - Engenharia. Todos os ativos existentes, adquiridos por indenização e/ou novos que integrem a relação de ativos do terminal serão objeto de atualização (retrofit) |

| | | | |
|----------------------|----------------------|---|--|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | Anexo C-2 - Fase 1 - Edificações Tanques O TQ indicado para operação com gasolina é TQ de teto flutuante e não de teto fixo como consta no edital. O tanque de teto flutuante tem valor superior ao de teto fixo. | Agradecemos a contribuição. As especificações técnicas dos ativos serão oportunamente revisadas. |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | 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 crescem 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. | 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. |
| 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 unitário 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 | Anexo C-2 - Fase 2 - Dragagem O valor estimado do volume dragado (na planilha apresentada) nos parece muito subestimado. | O projeto conceitual com as informações de posicionamento das estruturas, área de dragagem e navio de projeto, bem como a correspondente figura ilustrativa se encontram na Seção C - Engenharia. Com relação aos custos unitários dos investimentos no sistema aquaviário, não foi fornecido qualquer subsídio que propiciasse reanálise do tema na presente contribuição. 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 | Anexo C-2 - Fase 2 - Dragagem O fundo do canal pode conter algum percentual de contaminantes. Neste caso, o custo de dragagem para materiais contaminados é bastante superior ao de materiais não contaminados, uma vez que demanda maior complexidade nas operações de depósito do material contaminado em local seguro (o que demandará consulta aos órgãos de controle, fiscalização e licenciamento ambiental pertinentes). | Agradecemos a contribuição. Conforme matriz de risco contratual, os passivos ambientais não conhecidos, identificados pela arrendatária em até um ano após a Data de Assunção, serão de responsabilidade do Poder Concedente. |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | Anexo C-2 - Fase 2 - Estrutura Marítima Dolphins O número reduzido de dolphins de atracação (2 por berço, num total de quatro) diminui a flexibilidade de operação dos berços para navios de menor porte, podendo dificultá-la ou mesmo impossibilitá-la. A planilha de quantitativos não está clara quanto à quantidade e à discriminação dos dolphins de atracação (4) e de amarração (7), tampouco quanto à discriminação e ao cômputo das quantidades relativas às plataformas de operação (incluindo estaqueamento). | Agradecemos a contribuição. O quantitativo de dolphins de amarração será revisto de forma a considerar a estimativa de 4 dolphins de amarração por berço, bem como serão revistos os quantitativos correspondente a ponte de acesso e a plataforma do píer. Importante registrar que as informações do estudo estão em nível conceitual, devendo os eventuais interessados na licitação realizar os correspondentes estudos e coleta de dados complementares necessários para subsidiar adequadamente suas propostas. 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 | Anexo C-2 - Fase 2 - Estrutura Marítima Não foi detectado na planilha o cômputo de defensas, tampouco de gatos de amarração para os berços. Cumpre advertir que estes equipamentos são bastante custosos quando destinados à operação de navios com 100.000 TPB de porte. | Agradecemos a contribuição. Os custos unitários das estruturas do novo píer tiveram como subsídios obras realizadas com características operacionais similares, catalogadas no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ. Importante registrar que as informações do estudo estão em nível conceitual, devendo os eventuais interessados na licitação realizar os correspondentes estudos e coleta de dados complementares necessários para subsidiar adequadamente suas propostas. 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 | Anexo C-2 - Fase 2 - Equipamentos principais Estação de Carregamento Rodoviário - Na minuta do contrato não encontramos obrigação para ECR. Entretanto, consta no Anexo, o que pode vir a caracterizar item de investimento obrigatório; - Sendo obrigatório, o valor está muito inferior ao necessário. São indicadas duas plataformas com quatro baias de descarregamento. Cada skid completo de descarga tem custo de cerca de R\$ 0,7 mi, enquanto cada plataforma cerca de R\$ 1,2 mi. Desta forma, um valor de R\$ 5,2 mi seria requerido, além de adicionais para SCI, drenagem oleosa/pluvial, SPDA, aterramento, pavimentação de acesso à estação, cancela automatizada, sala de apoio de motorista, infraestrutura de elétrica e instrumentação, tubulações de interligação. | Agradecemos a contribuição. Informa-se que o custo unitário apresentado se refere a estações somente de descarregamento rodoviário. Assim, esses quantitativos serão revistos de forma a considerar também estações de carregamento rodoviário. |

| | | | |
|----------------------|----------------------|--|--|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | Anexo C-2 - Fase 2 - Estrutura Maritima Pier Custo para pier está subestimado (estimamos ser maior que US\$ 240MM) | <p>Agradecemos a contribuição. Os custos unitários das estruturas do novo píer tiveram como subsídios obras realizadas com características operacionais similares, catalogadas no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ. Com relação a estimativa global de custo da estrutura marítima píer fornecida na contribuição, não foi fornecido qualquer subsídio complementar que propicie a reanálise do tema. Importante registrar que as informações do estudo estão em nível conceitual, devendo os eventuais interessados na licitação realizar os correspondentes estudos e coleta de dados complementares necessários para subsidiar adequadamente suas propostas. 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.</p> |
|----------------------|----------------------|--|--|

| | | | |
|----------------------|----------------------|---|---|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | <p>2.1. Sistema de Embarque/Desembarque Aquaviário O valor estimado do volume dragado nos parece subestimado. O calado de um petroleiro com 100.000 TPB é da ordem de 15,1m, o que demanda um aprofundamento da região dos berços e da bacia de evolução (sem falar do canal de acesso) para cerca de 16,0 m, necessidade esta que está em desacordo com o que é solicitado pela documentação apresentada (profundidade de 15,0 m). A área (em planta) indicada para dragagem não parece ter levado em conta as dimensões mínimas usualmente solicitadas para a bacia de evolução de um navio de 100.000 TPB, tampouco as distâncias de segurança usualmente requisitadas entre a bacia de evolução e os berços de atracação.</p> | <p>Agradecemos a contribuição.Quanto ao dimensionamento do porte do navio de projeto, oportuno avaliar quão desafiador é prever a demanda necessária para infraestrutura com longo prazo de vida útil, como o caso de infraestrutura de atracação portuária, ainda mais porque dimensiona-se não para o porte médio das embarcações demandantes, mas sim para o grupo das maiores embarcações. No presente caso, buscou-se avaliar o histórico de atracações de navios petroleiros no Porto de Santos, no período 2013 a 2018, no qual foi possível identificar a demanda, mesmo que pontual, de grandes embarcações com porte entre 90 mil e 115 mil TPB já frequentando porto, de forma "aliviada", ou seja, sem plena carga, em todos os anos da amostragem. O que evidencia potencial para uso desse porte de embarcação como navio de projeto nas referidas infraestruturas. Dessa forma, considerando que essas embarcações de maior porte já frequentam o porto de Santos de forma pontual, mas rotineira, não foi vislumbrado entraves operacionais que ensejassem intervenções complementares. As informações referentes ao canal, bacia de evolução e parâmetros operacionais do porto podem ser obtidas no documento "NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO" (NPCP) da Marinha do Brasil (disponível no link https://www.marinha.mil.br/cpsp/sites/www.marinha.mil.br.cpsp/files/NPCP_CPSP.pdf) e nas cartas náuticas nº 1711, 1712 e 1713 do Centro de Hidrografia da Marinha (site https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/cartas-raster).</p> |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | <p>2.1. Sistema de Embarque/Desembarque Aquaviário Será mandatoria a necessidade de dragagem do canal de acesso para calados de navios com 100.000 TPB conforme previstos na documentação, o que poderá implicar num volume de dragagem considerável tanto para materiais não contaminados quanto para contaminados, já que o fundo do canal pode conter algum percentual de contaminantes, o que demandará consulta aos órgãos de controle, fiscalização e licenciamento ambiental pertinentes.</p> | <p>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. Ademais, conforme matriz de risco contratual, os passivos ambientais não conhecidos, identificados pela arrendatária em até um ano após a Data de Assunção, serão de responsabilidade do Poder Concedente.</p> |

| | | | |
|----------------------|----------------------|--|--|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | Estimativa de alguns projetos que já fizeram parte da carteira de projetos no TA de Santos vs estimativa EPL: - Flare - R\$ 13.4 MM (vs R\$ 10.2 MM EPL). - Automação de segurança dos píeres de barcaças - R\$ 2.8 MM (vs R\$ 1.1 MM EPL). - Novos braços de carregamento para os berços AL01 e AL02 - R\$ 19.8 MM (vs R\$ 19.7 MM EPL). | Agradecemos a contribuição. Os valores atribuídos à EPL na contribuição tiveram como fonte as informações fornecidas pelo atual arrendatário para o caso concreto do terminal em estudo, deduzidos os valores de engenharia, administração e contingência para evitar redundância, visto na metodologia de cálculo do estudo EPL esses itens voltam a ser inseridos sobre todo o montante do CAPEX. |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | No que pese a Resolução 35/2012 ANP, que regulamenta o livre acesso a dutos de transporte de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, com extensão superior a 15km, e a Resolução 716/2018 ANP, que regulamenta o livre acesso a dutos e transporte de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, com a extensão inferior a 15km, identificou-se o risco de que os dutos atuais não apresentem capacidade disponível para o escoamento / recebimento de volumes movimentados por empresas diferentes do Grupo Petrobras caso essas empresas se saírem vencedoras do STS08, ou STS08A. Segundo informações sobre a capacidade do sistema de dutos disponibilizadas para o ano de 2019 pela Transpetro, em cumprimento ao artigo 5º da Resolução ANP 35/2012, observa-se que a capacidade contratada (contratos firmes) nos dutos que se ligam a Cubatão é superior a 95% da capacidade operacional disponível, e que esses contratos firmes referem-se a preferência do proprietário, no caso o Grupo Petrobras ou suas subsidiárias. Fica claro portanto, que não há espaço atualmente para uma outra empresa diferente do grupo Petrobras de contratar capacidade de movimentação dutoviária partindo, ou destinando-se à Cubatão, o que pode comprometer a viabilidade da exploração das referidas áreas portuárias por outras empresas que não seja a Transpetro. Nesse sentido, sugere-se que sejam considerados no edital os seguintes pontos: I. Em não sendo possível o acesso aos dutos pelos novos arrendatários, parcialmente ou totalmente como exposto anteriormente, há de se prever que a recepção/expedição terrestre dos produtos movimentados nos terminais STS08 e STS08A seja feita por via rodoviária, o que demandará: a. Redimensionamento dos investimentos em plataformas de carregamento rodoviário para ambas as áreas; b. Redimensionamento da capacidade de tancagem instalada em cada área, uma vez que parte das áreas terá que ser destinada a novos pátios de espera para caminhões, gates de acesso, sistema de balança e outros sistemas; c. Ajuste na curva de demanda prevendo-se um menor giro do parque de tancagem, uma vez que a operação por caminhão não é tão eficiente quanto à por dutos, sugerindo-se adotar o giro médio observado nos outros terminais da Alamoá; d. Prever no edital que Autoridade Portuária ou o Poder Concedente sejam responsáveis por readequar, dentro do | Agradecemos a contribuição. Em que pese a qualidade das propostas realizadas, o estudo de demanda identifica como principais cargas demandantes dos terminais STS08A e STS08 as cargas originárias do fluxo de embarque de produtos oriundos das refinarias do Estado de SP. Cargas essas que coincidentemente também estão consideradas dentre os contratos firmes relacionados na presente contribuição. Ademais, a capacidade operacional dos dutos, fornecida pelo operador dos dutos entre o terminal portuário e o terminal de Cubatão, indicam condições de atendimento da demanda projetada em todo o horizonte dos contratos. |

prazo de 2 anos a contar da assinatura dos contratos de arrendamento, os acessos rodoviários no entorno das áreas para atendimento do fluxo gerado pelos novos arrendamentos, arcando, inclusive, com eventuais custos decorrentes de desapropriações, uma vez que esses acessos rodoviários se encontram em seu limite de capacidade operacional; i. Os valores para realização dos investimentos podem ser previstos como obrigações financeiras imputadas aos futuros arrendatários, ajustando-se assim a composição econômico-financeira da modelagem; ii. O não cumprimento / realização de tais obras impede a execução das obrigações contratuais assumidas pelos arrendatários, devendo este ponto constar na matriz de risco assumida pelo Poder Concedente; II. Sem prejuízo ao exposto no item I acima, o edital ainda deverá prever o acesso dutoviário entre os terminais STS08 e STS08A ao pátio ferroviário mais próximo, ou à um novo pátio, sendo essa uma solução alternativa e competitiva em relação à dependência dos terminais ao sistema de dutos do Grupo Petrobras a. Devem ser revistos os parâmetros de investimentos do edital, prevendo a construção do novo sistema de dutos, e ainda o de um eventual pátio de carregamento / descarregamento ferroviário para o atendimento aos terminais b. A obrigatoriedade desses investimentos deve ficar a cargo do Poder Concedente, uma vez que tais obras dependem de uma ação coordenada entre diversos órgãos e agentes privados, sendo apenas obrigação dos novos arrendatários arcarem com os valores desses investimentos; c. Adicionar às obrigações do Poder Concedente no contrato a execução dessas obras para o devido cumprimento das obrigações contratuais de movimentação e arrendamento; III. Em não sendo possível o acesso aos dutos pelos novos arrendatários, sugere-se que o edital leve em consideração a possibilidade do atendimento ferroviário diretamente aos novos arrendamentos, sendo para isso necessário: a. Prever investimentos para um novo ramal ferroviário ligando os terminais ao tramo principal ferroviário do porto, sendo que apenas os valores dos investimentos serão assumidos pelo arrendatário, enquanto a obrigação da realização das obras fica a cargo do Poder Concedente; b. Prever investimentos em plataformas de carregamento / descarregamento ferroviário para as duas áreas, a cargo do arrendatário; c. Prever ações e prazos para realização das obras e obtenção das licenças ao Poder Concedente, redimindo o futuro arrendatário de prejuízos causados pelo não cumprimento do cronograma a ser estabelecido pelo edital.

| | | | |
|----------------------|----------------------|--|---|
| 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 | <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>2. 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, constatou-se que a faixa de dutos é limítima 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 enterradas 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 a contribuição. As áreas correspondente à faixa de dutos objeto da contribuição será analisada com base nos elementos apresentados.</p> |
|----------------------|----------------------|---|--|

| | | | |
|----------------------|----------------------|--|---|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | Questiono se, na concepção das estruturas de acostagem, foram exaustivamente consideradas eventuais interferências em estruturas de terminais vizinhos, instalados e a serem instalados? É dizer, restaram ponderados aspectos afetos à manobrabilidade, evolução etc.? Com efeito, à oeste do STS 08A, existe o projeto do TUP da Alemoa S.A., devidamente autorizado. Este terminal poderá experimentar algum prejuízo, ou limitação, em face de sua disponibilidade locacional, em função das novas estruturas de acostagem, previstas ao arrendamento? | Conforme consta na Seção C - Engenharia: "A construção do novo pier sobre estacas contemplando os berços denominados AL 05 e AL 06 deverão ser dimensionados para atender pelo menos navio de projeto do tipo petroleiro de 100.000 TPB (LOA de 250 m, Boca de 43 m e calado 15,1 m). A locação da nova superestrutura deverá ser na direção noroeste, próximo ao AL01, com inclinação definida de forma a evitar conflitos com as duas ramificações de canal a montante (Canal de Piaçaguera ao norte e futuro TUP Alemoa a oeste), e espaçamento entre os píeres de forma a possibilitar a passagem e atracação de barcas de abastecimento de 4.000 TPB (80 metros de comprimento e 6 metros de calado) na parte interna da estrutura em "T" existente, no lado oeste." Importante registrar que as informações do estudo estão em nível conceitual, devendo os eventuais interessados na licitação realizar os correspondentes estudos e coleta de dados complementares necessários para subsidiar adequadamente suas propostas. 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 | Considerando que as dragagens a serem realizadas pela Arrendatária do STS08A são investimentos fora da área do Arrendamento, entendemos que este investimento não poderá ser contabilmente depreciado (não gerando, portanto, os benefícios fiscais correspondentes). Com relação a este ponto, solicitamos por gentileza confirmar qual premissa foi considerada na modelagem financeira do Arrendamento. | Agradecemos a contribuição e informamos que o entendimento está correto. Este investimento não está sendo considerado para ser depreciado pelo arrendatário da área STS08. |
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | 2. É mencionado que o terminal não poderá sofrer descontinuidade operacional, sendo esta a justificativa para indenização dos ativos não reversíveis. No entanto, 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 | <p>2.1. É prevista a construção de pier com dois berços para navios de 100.000 tpb, com exigência de dragagem para a cota de 15,0 m. No entanto, a profundidade do canal de acesso é de 13,7 m, o que inviabilizaria a utilização de navios deste porte. Solicitamos a alteração de porte do pier para que seja compatível com o canal de acesso. Além disso, os valores previstos no investimento deste pier e da dragagem aparentam estar subestimados. Nos cálculos iniciais realizados por esta empresa, encontramos valores da ordem de R\$ 737,5 milhões, para navios de porte 80.000 tpb.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Quanto ao dimensionamento do porte do navio de projeto, oportuno avaliar quão desafiador é prever a demanda necessária para infraestrutura com longo prazo de vida útil, como o caso de infraestrutura de atracação portuária, ainda mais porque dimensiona-se não para o porte médio das embarcações demandantes, mas sim para o grupo das maiores embarcações. No presente caso, buscou-se avaliar o histórico de atracações de navios petroleiros no Porto de Santos, no período 2013 a 2018, no qual foi possível identificar a demanda, mesmo que pontual, de grandes embarcações com porte entre 90 mil e 115 mil TPB já frequentando porto, de forma "aliviada", ou seja, sem plena carga, em todos os anos da amostragem. O que evidencia potencial para uso desse porte de embarcação como navio de projeto nas referidas infraestruturas. 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. Com relação a estimativa global de custo da estrutura marítima píer fornecida na contribuição, não foi fornecido qualquer subsídio complementar que propicie a reanálise do tema. Importante registrar que as informações do estudo estão em nível conceitual, devendo os eventuais interessados na licitação realizar os correspondentes estudos e coleta de dados complementares necessários para subsidiar adequadamente suas propostas. 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.</p> |
|----------------------|----------------------|--|--|

| | | | |
|----------------------|----------------------|---|---|
| Seção C - Engenharia | Seção C - Engenharia | 2.1. As regras de compartilhamento de berços previstas nos estudos foram validadas com a Administração Portuária, visto que esta é responsável pela definição destas? | 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 em 22.500 m³ de tancagem, visto 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 | 2.2. Entendemos não ser correta a indenização por ativos que serão repassados gratuitamente (doados) para o arrendatário da área STS 08 após apenas 2 anos. | Agradecemos a contribuição. Importante esclarecer que após a aquisição desses ativos mencionados na presente contribuição pelo futuro arrendatário STS08A, mediante indenização, eles passam a integrar o rol de ativos reversíveis a Autoridade Portuária. De forma que o futuro arrendatário do STS08A terá essa condição retratada em seu equilíbrio contratual. Portanto, não se trata de doação ao STS08, mas de reversão de ativos à Autoridade Portuária. De forma análoga, o STS08 também terá a condição de receber ativos reversíveis da Autoridade Portuária também retratada em sua equação de equilíbrio contratual. |
| 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 C - Engenharia | Seção C - Engenharia | <p>A dragagem estipulada para os novos berços AL05 e AL06 considera a atracação de navios de 100.000 TPB, patamar muito acima da capacidade média dos navios de derivados de petróleo que frequentam atualmente a região, além de incompatível com a atual profundidade do canal de acesso. Não obstante, esse superdimensionamento encarece e ameaça a viabilidade técnica do pier, uma vez que se torna mais complicado posicioná-lo sem causar interferências na navegabilidade do canal de acesso. Em que pese ser louvável a intenção de capacitar o Porto para os navios do futuro, diante deste contexto sugerimos que os navios-tipos dos novos berços sejam definidos com base nas embarcações de produtos que atualmente circulam na costa brasileira (vide, por exemplo, http://transpetro.com.br/transpetro-institucional/nossas-atividades/transporte-maritimo/tipos-de-navios.htm) e compatíveis com a profundidade do canal de acesso atual ou prevista no curto prazo. Sugere-se ainda avaliar a pertinência de a minuta de contrato considerar que os berços AL05 e AL06 sejam escaláveis para 100.000 TPBs mediante investimentos marginais (ex. novos dolphins), de forma que o Poder Concedente possa determinar o upgrade futuro dos mesmos mediante reequilíbrio econômico-financeiro, se e quando houver viabilidade técnica e mercado para estes navios. Caso haja concordância com o redimensionamento dos berços do projeto, deve se adaptar as estimativas de Capex da Seção C - Engenharia e, entendemos, as pranchas gerais exigidas na terceira fase do STS08A, segundo a cláusula 7.1.2.2. ^{â€}â€™.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Quanto ao dimensionamento do porte do navio de projeto, oportuno avaliar quão desafiador é prever a demanda necessária para infraestrutura com longo prazo de vida útil, como o caso de infraestrutura de atracação portuária, ainda mais porque dimensiona-se não para o porte médio das embarcações demandantes, mas sim para o grupo das maiores embarcações. No presente caso, buscou-se avaliar o histórico de atracações de navios petroleiros no Porto de Santos, no período 2013 a 2018, no qual foi possível identificar a demanda, mesmo que pontual, de grandes embarcações com porte entre 90 mil e 115 mil TPB já frequentando porto, de forma "aliviada", ou seja, sem plena carga, em todos os anos da amostragem. O que evidencia potencial para uso desse porte de embarcação como navio de projeto nas referidas infraestruturas. Com relação as pranchas gerais para esses novos berços, buscou-se estimar o potencial incremento das consignações médias, tendo como referências operações correlatas em portos próximos, de forma que pudessem ser plenamente realizadas no prazo de 24 horas, conforme recomendação da ANP. NOTA TÉCNICA N° 1/2020/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, DE 17/01/2020: "Observa-se que, apesar da área licitada poder receber navios de 60.000 TPB e haver previsão para dotá-la de capacidade para receber navios de até 100.000 TPB, sua utilização atual apresenta reduzida consignação média dos navios, cerca de 20.000 t, e baixa taxa de carga e descarga (448 t/h para o GLP e 672 t/h para demais derivados). Neste sentido, a prancha de cada berço deve ser ampliada para promover a descarga do navio de maior capacidade a operar no local no prazo adotado internacionalmente de 24 horas."</p> |
|----------------------|----------------------|---|---|

| | | | |
|-----------------------|-----------------------|---|---|
| Seção D - Operacional | Seção D - Operacional | <p>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.</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 D - Operacional | Seção D - Operacional | <p>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.</p> | <p>Agradecemos a contribuição e informamos que reavaliaremos o quantitativo de pessoal e as escalas de turnos.</p> |

| | | | |
|-----------------------|-----------------------|---|---|
| Seção D - Operacional | Seção D - Operacional | 4.2.1. A recomendação de obrigatoriedade de contratação do atual operador na fase de transição para operação do GLP não foi refletida no Edital nem na minuta do Contrato. | Agradecemos pela contribuição. Informamos que, conforme a NT Conjunta nº 7, em sua Tabela 42, é proposto o que foi adotado no item 27.2.10 da Minuta de Edital, isto é, "exigência de atestado de capacidade técnica para operação do GLP". Quanto à contratação do atual operador na fase de transição para operação do GLP, constante na Seção D - Operacional, estamos avaliando a oportunidade e conveniência de adoção dessa regra no Edital/Contrato. |
| Seção D - Operacional | Seção D - Operacional | 4.2.1. Quais os parâmetros utilizados para determinação dos custos por tonelada para este processo fabril? | Agradecemos a contribuição e informamos que os parâmetros foram fornecidos pelo atual arrendatário do terminal. |
| 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 corroborem 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 | Com relação aos custos variáveis modelados para o Arrendamento, o item 4.2. da Seção D apresenta o seguinte: [...] Estima-se um gasto R\$ 16,36 por tonelada de GLP, conforme atualmente observado no terminal. Solicita-se, por gentileza, disponibilizar fontes/informações que embasem a premissa adotada a fim de melhorar as estimativas do valor do negócio pelos interessados outros que não a atual titular da área, reduzindo assim a assimetria de informação existente e melhorando as condições de competição no certame. | Agradecemos a contribuição e informamos que o gasto de R\$ 16,36 por tonelada é o valor vigente praticado no terminal. |

| | | | |
|-----------------------|-----------------------|--|--|
| Seção D - Operacional | Seção D - Operacional | Com relação à dinâmica operacional do GLP projetada para a área STS08A, foi indicado que o GLP chega ao terminal por meio de navios (predominantemente de importação), é armazenado em tanques e esferas especializados e é depois expedido para os terminais distribuidores via dutovias. Está prevista a expedição de GLP por via aquaviária (navegação de cabotagem)? | Agradecemos a contribuição e informamos que não foi prevista a expedição de GLP por meio de navegação de cabotagem. Não entanto, não há qualquer óbice a expedição desse produto via este tipo de navegação. |
| Seção D - Operacional | Seção D - Operacional | No caso da área de arrendamento STS08A, considerando que se trata de um brownfield com aquisição de novos ativos operacionais, foi considerado que o desembolso de 0,5% do valor das obras civis e 1% do valor dos equipamentos anualmente em manutenção destes ativos seja suficiente para manter o estado destes bens em nível adequado. Considerando a idade avançada desses ativos, entendemos que esses percentuais de manutenção são baixos, devendo ser revistos para 1% e 3%, respectivamente para obras e vivis e equipamentos. Qual o critério para a adoção dos percentuais indicados no documento? | Agradecemos a contribuição e informamos que os percentuais de 0,5% para obras civis e 1% para equipamentos tem sido utilizados desde o início do Programa de Arrendamentos Portuários e tem se mostrado alinhados com a realidade dos terminais. Vale ressaltar que está previsto também um retrofit nos ativos do terminal entre os anos 12 e 13. |
| Seção D - Operacional | Seção D - Operacional | A MME exigida para o GLP inicia-se com 357 mil toneladas por ano e se estabiliza em 210 mil toneladas por ano a partir do 9º ano do contrato de arrendamento. Considerando que o volume atual do terminal é superior a 730 mil toneladas, está previsto um mecanismo de Transition Time que assegure a movimentação de GLP seja compatível com a média móvel dos últimos 5 anos ao longo dos primeiros 5 anos do contrato de arrendamento? | Agradecemos a contribuição e informamos que a previsão de demanda é baseada em instrumentos de planejamento oficiais do governo com previsão de redução de importação do GLP. Não foi considerado "transition time" no estudo, visto que o risco da demanda é do arrendatário. |
| Seção D - Operacional | Seção D - Operacional | A MME exigida para o GLP inicia-se com 357 mil toneladas por ano e se estabiliza em 210 mil toneladas por ano a partir do 9º ano do contrato de arrendamento. Considerando que o futuro arrendatário será responsável por 100% da operação de GLP no Porto de Santos, entende-se que o patamar de 210 mil toneladas por ano de MME traz riscos de desabastecimento do mercado. Está previsto algum gatilho de ajuste dessa MME caso as UPGNs previstas no estudo não sejam implantadas nos primeiros anos do contrato de arrendamento? | Agradecemos a contribuição e informamos que a previsão de demanda é baseada em instrumentos de planejamento oficiais do governo com previsão de redução de importação do GLP. Não foi considerado gatilho de ajuste da MME no estudo. |
| 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 | Com relação aos custos variáveis modelados para o Arrendamento, o item 4.2. da Seção D apresenta o seguinte: [...] Estima-se um gasto R\$ 16,36 por tonelada de GLP, conforme atualmente observado no terminal . Solicita-se, por gentileza, disponibilizar fontes/ informações que embasem a premissa adotada a fim de melhorar as estimativas do valor do negócio pelos interessados outros que não a atual titular da área, reduzindo assim a assimetria de informação existente e melhorando as condições de competição no certame. | Agradecemos a contribuição e informamos que o gasto de R\$ 16,36 por tonelada é o valor vigente praticado no terminal. |
| 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 | 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), sucros 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 alternativas para RPBC e se o impacto para as atividades do proponente/arrendatário também poderão ser realizado no sentido inverso proposto? | 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 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 | <p>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. A opção por essa metodologia pode impactar significativamente a MME para as duas cargas?</p> | <p>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.</p> |
| Seção D - Operacional | Seção D - Operacional | <p>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?</p> | <p>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.”</p> |

| | | | |
|----------------------|----------------------|---|---|
| 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 | Operações e Manutenção, item Manutenção, Equipamentos - manutenção e peças --> foi considerado 1% ao ano sobre o valor do investimento considerado nesse estudo (R\$ 462.7 milhões), o que equivale a dizer que a reposição integral dos equipamentos se completaria a cada 100 anos. Mesmo sendo prevista a renovação dos equipamentos (anos 12 e 13), o valor é insuficiente, gerando um grande contraste com a realidade do terminal, uma vez que o montante absoluto atual é muito maior que essa estimativa e engloba não só os serviços propriamente de manutenção, bem como os investimentos em reformas e paradas de tanque por conta da normativa NR-13, que tem um período indicativo de 10 anos para tanques atmosféricos e 6 anos para esferas de armazenamento | Tratam-se de premissas utilizadas e aprovadas no âmbito do Programa de Arrendamentos. Não se vislumbra a necessidade de alteração das alíquotas utilizadas para manutenção dos bens. |
| Seção E - Financeiro | Seção E - Financeiro | CAPEX, item NC5 5. Principais Equipamentos - Local [fs.1] -> os pagamentos estão divididos em 2 anos (2021 e 2022), contrariando o compromisso previsto na SEÇÃO I "Das obrigações prévias à celebração do contrato, ítem 27.2.12", que exige pagamento adiantado. Considerar o desembolso diluído em 2 anos, acaba por levar, artificialmente, a um maior VPL e, conseqüentemente, maiores valores de arrendamento. | Informa-se que o pagamento deve ser realizado nos dois primeiros anos do contrato em duas parcelas iguais. Os documentos jurídicos serão ajustados. |

| | | | |
|----------------------|----------------------|---|--|
| Seção E - Financeiro | Seção E - Financeiro | Adotando-se as mesmas premissas que orientaram as estimativas de custos operacionais, investimentos e receitas para o caso específico da operação do GLP verifica-se que a operação segregada do GLP da operação do STS08A e STS08 apresenta condições de viabilidade econômica. Premissas: $\hat{\epsilon}$ Mão-de-Obra: R\$ 4,1 milhões/ano $\hat{\epsilon}$ Operacional Fixo: R\$ 7,2 milhões/ano $\hat{\epsilon}$ Operacional Variável: R\$ 14,13/ton $\hat{\epsilon}$ Volume: 640k ton/ano - 377k ton/ano $\hat{\epsilon}$ Receita: R\$ 128,33/ton $\hat{\epsilon}$ CAPEX: R\$ 116 milhões (Avaliação Petrobras) Resultados: $\hat{\epsilon}$ TIR: 33,45% $\hat{\epsilon}$ VPL (@ 9,38%): R\$ 127 milhões $\hat{\epsilon}$ Outorga: R\$ 19 milhões/ano $\hat{\epsilon}$ correspondente à 23% da outorga total prevista para o STS08A $\hat{\epsilon}$ aumento de R\$ 5 milhões/ano na outorga atribuída ao GLP Nesse contexto, qual o motivo de não ter sido considerado um terminal específico para a operação do GLP, com restrições de participação de grupos econômicos verticalizados ou com a participação relevante de operadores independentes e grupos financeiros? | Informamos que está sendo avaliada a vantajosidade de segregação do GLP num terminal independente. |
| 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 F - Ambiental | Seção F - Ambiental | 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 | 1) O relatório é superficial e apresenta falta de algumas informações importantes para um adequado Diagnóstico Ambiental, comparado ao praticado atualmente pela Arrendatária neste Terminal; 2) Estão listados e previstos diversos investimentos que demandarão licenciamentos complexos em diferentes órgãos licenciadores. Os custos | 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 |

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, conforme previsto pela EPL; 3.2) Para esta área em tela, 8A, será necessária a construção de um novo píer, incluindo a dragagem. Nos valores levantados pela consultoria, acredita-se que foram consideradas apenas as taxas de licenciamento, visto tratar-se de um valor extremamente baixo. Para uma obra de tal porte, pode ser necessária a elaboração de EIA/RIMA ou estudos simplificados semelhantes como um RAS, 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) No local previsto para instalação do píer existem algumas vegetações que necessitam de autorização para supressão, algumas com o licenciamento bem sensível, como as áreas de manguezais, a exemplo dos arredores do píer. 3.5) Não foram considerados gastos com cumprimento de condicionantes em cada uma das etapas do licenciamento, inclusive da área do píer; 3.6) Não foram considerados custos de destinação de resíduos da dragagem da área do píer ou mesmo 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/m³, 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.

| | | | |
|---------------------|---------------------|--|--|
| Seção F - Ambiental | Seção F - Ambiental | Comentários item 2 - Sessão - F Ambiental - STS-08A. 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. Devem ser inseridos os custos de operação dessas bombas. Para lançamento de efluentes em ambiente marinho, não é necessária obtenção de outorga, mas pode ser solicitado pelo órgão ambiental o monitoramento do entorno do ponto de lançamento de efluentes no canal. Resolução CONAMA 430/2011 e pelo ART 18, e não 19 como citado no item. | 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 4 - Sessão - F Ambiental - STS-08A. A autorização de dragagem existente hoje pertence à CODESP e é fornecida pelo IBAMA. 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. Para a construção da nova passarela de acesso ao novo píer, poderá ser necessária supressão de vegetação da área de mangue, portanto, será necessária autorização de supressão da vegetação. 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 ao terminal STS-08A e as existentes na Ilha Barnabé e foi verificado que as medidas estabelecidas a este terminal são superiores às das demais empresas. Numa análise de um novo EIV, pode ser que as medidas estabelecidas continuem sendo superiores nesta mesma área. | 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 5 - Sessão - F Ambiental - STS-08A. A remediação foi concluída em 2016 e os monitoramentos pós-remediação se estenderam até 2019 e nesse ano de 2020 concluímos o relatório final conclusivo do monitoramento para encerramento, que não apontou retorno de contaminação na água subterrânea e solicitou à CETESB que o processo de área contaminada fosse encerrado. Outro aspecto relevante é a possibilidade da CETESB exigir monitoramento ampliado de água subterrânea em todo o parque de tancagem, que até então não tem sido feito. Para 2 campanha anuais (1 a cada semestre) e uns 30 poços, isso custa hoje da ordem de R\$ 40 mil, ao que resultaria por volta de R\$ 80-100 mil/ano. | 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. Ressalta-se que, tendo em vista a ausência de pronunciamento da CETESB quanto encerramento das atividades, optou-se por manter no estudo a necessidade de continuidade dos trabalhos. |
| Seção F - Ambiental | Seção F - Ambiental | Comentários item 6.1 - Sessão - F Ambiental - STS-08A. 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. O custo atual mensal de monitoramento de qualidade dos efluentes do Terminal de Santos é de cerca de R\$5.750,00, considerando a operação de todos os sistemas existentes. Deve-se considerar também o custo de operação do caminhão vácuo, para retirada dos efluentes sanitários das fossas. A ETE da captação está necessitando de manutenção e a da barcaça está sem ETE. 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. Quanto a necessidade de implantação de novo sistema de drenagem, informamos que esta questão será avaliada junto à autoridade portuária. |
| Seção F - Ambiental | Seção F - Ambiental | Comentários item 6.2 - Sessão - F Ambiental - STS-08A. Na fase de operação, considerar também as emissões de gases de efeito estufa proveniente da operação do flare e do consumo de energia elétrica. | 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\$ 51,00 outorga (valor baixo) terá que ter investimento para atender a legislação instalação de hidrômetro (tanto para captação como para descarte e taxas anuais R\$ 130.346,24 (manutenção das 3 Estação de tratamento) orçamento de 2017 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\$ 70.000,00 Monitoramento de efluentes por ano, considerando 3 ETE's funcionando, não foram considerados caminhão vácuo - R\$ 250,00 diária de caminhão vácuo 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) | 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-08A. â€ ¢ Valor de renovação da última LO: R\$ 35.942,11 | Agradecemos a contribuição. O custo da LO apresentado no estudo foi dado pela metodologia da CETESB. |

| | | | |
|---------------------|---------------------|---|---|
| Seção F - Ambiental | Seção F - Ambiental | <p>Comentários item 10.2 - Sessão - F Ambiental - STS-08A. ¶ Considerando a ampliação das operações da área STS08A, incluindo um tanque e píer, 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). ¶ Para o total dos custos com relação ao estudo do EIV, não foram considerados os custos de implantação das medidas mitigadoras e compensatórias estabelecidas pela Prefeitura para a emissão do alvará definitivo. Para o EIV apresentado referente ao Terminal da Transpetro hoje existente, 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 ou então a continuidade do EIV anterior. 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.</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>Comentários item 10.3 - Sessão - F Ambiental - STS-08A. ¶ 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.</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. 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.</p> |

| | | | |
|---------------------|---------------------|--|---|
| Seção F - Ambiental | Seção F - Ambiental | Considerando-se a característica da área e da atividade do terminal observa-se que o estudo mais indicado para o empreendimento em questão para subsidiar a análise do requerimento de LP, referente à instalação/ampliação do empreendimento, será o Relatório Ambiental Preliminar - RAP. RAP seria de fato o estudo a ser considerando, mesmo levando-se em conta a necessidade de construção com pier para 2 novos berços e execução de obras de dragagem de aprofundamento em área próxima à vegetação de mangue e com potencial de contaminação? | Agradecemos a contribuição. Conforme os critérios definidos pela CETESB, entende-se que o RAP é o estudo adequado para a situação em análise, cabendo a CETESB a decisão final quanto ao estudo a ser elaborado para a área. Entretanto, será realizada nova consulta a CETESB para discussão da questão e os resultados obtidos serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital. |
| Seção F - Ambiental | Seção F - Ambiental | De acordo com o cadastro de áreas contaminadas da CETESB, atualizado em dezembro de 2019, a área do STS08A está atualmente classificada como Área Contaminada em Processo de Remediação (ACRe). Entende-se que ainda existem etapas a serem cumpridas para o encerramento da investigação desse passivo ambiental. Além disso, os custos para investigação de áreas contaminadas foram considerados apenas até a etapa de investigação preliminar. Serão considerados os custos para conclusão dessa investigação? | 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. 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 | Foi estimado custos de programas ambientais da dragagem apenas para a fase de implantação, no 5º ano. Qual o motivo de não haver nenhuma menção à necessidade de dragagens periódicas para manutenção do calado durante a operação, bem como a respectiva execução de programas ambientais? | Agradecemos a contribuição. A dragagem de manutenção é de responsabilidade da Autoridade Portuária. Esta informação será detalhada na versão final do estudo. |
| Seção F - Ambiental | Seção F - Ambiental | Qual o motivo dos valores apresentados referente às Operações - Programas apresentar uma diferença de R\$ 225.818,00 em cada um dos anos? Questiona-se ainda o motivo de ter sido considerado fluxo de desembolso referente à Implantação - Licenças integralmente no primeiro ano e não ao longo do processo de licenciamento. | Agradecemos a contribuição. A variação de valores ocorre de acordo com o custo de execução dos programas ambientais da fase de operação e o atendimento das normativas e das certificações para o período. O desembolso referente à Implantação - Licenças ocorre integralmente no primeiro ano, pois corresponde à obtenção de LP e da LI, a elaboração dos estudos e o pagamento das taxas de licenciamento ambiental. |
| 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 assunção 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 CPPs TM 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