

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS**  
**COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ**  
**Respostas às contribuições área MUC01**

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 50300.008236/2020-30, divulga as respostas às contribuições recebidas na Audiência Pública nº 08/2020-ANTAQ.

<b>Documento</b>	<b>Item do documento</b>	<b>Pedido de esclarecimento</b>	<b>Resposta</b>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>A Seção C - Engenharia projetou um CapEx de Dragagem de Aprofundamento de R\$ 9,087 milhões. A Nota Técnica Conjunta informa que se trata de Derrocamento , e que preço unitário e seu quantitativo foram estabelecidos através de subsídios fornecidos pela Companhia Docas do Ceará . Nesse sentido, solicita-se a disponibilização pública do documento Termo de Referência CDC, contratação de obras de batimetria e derrocagem do berço 103 com as informações técnicas de cubagem, projeto, preço unitário projetado e outras informações. Trata-se de documento técnico fundamental para a elaboração dos estudos pelos interessados no arrendamento, porém que não foi disponibilizado pela ANTAQ.</p>	<p>Agradecemos sua contribuição e informamos que os subsídios fornecidos pela CDC para estimativa do valor do Capex de Dragagem e Aprofundamento será disponibilizado anexo a publicação do edital.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Inclusão de investimentos. Avalia-se a necessidade de investimentos de ordem civil e em equipamentos no atual armazém A1, a fim de adequá-lo às boas práticas de estocagem de grãos, aumentando assim sua capacidade e eficiência. Com isso, solicita-se a inclusão de estimativa destes investimentos no CAPEX do projeto.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Através de subsídios fornecidos pela Autoridade Portuária, incluindo a análise fotográfica das instalações do armazém A-1, verificou-se que as infraestruturas de armazenagem encontram-se em bom estado. Adicionalmente, há registro de recente troca da cobertura por novas telhas e o fechamento das frestas de ventilação à fim de evitar o acesso de aves. Dessa forma, não foram adicionadas melhorias de ordem civil ao Capex do projeto. O relatório de vistoria de bens elaborado pela CDC (que será disponibilizado como parte integrante do Estudo), indicou que as instalações encontram-se em bom estado de conservação. Portanto, a contribuição não será acatada.</p>

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Anexo C-2 - Investimentos Previstos Considerando que a principal atividade do Terminal A1 é a descarga e movimentação de trigo e que aproximadamente 90% do trigo importado pelo Brasil é proveniente da Argentina, onde grande parte dos portos está localizada às margens do rio Paraná, que opera com calados variando entre 9m e 10.3m, presumimos que o calado do berço #103 está adequado à operação dos navios de trigo. Por esta razão, consideramos desnecessária a exigência das obras de derrocamento e dragagem do referido berço, bem como a aquisição de novos equipamentos de descarga, haja visto que a empresa Tergran já possui os mesmos. Vale lembrar que a Tergran está ranqueada entre as mais eficientes em descarga de granéis no país. Entendemos que esta contribuição é fundamental, a fim de não transformar a licitação desinteressante</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A demanda de trigo no porto de Fortaleza considera o trigo oriundo da Argentina, mas também o trigo oriundo de outros portos, como por exemplo EUA, Canadá e Rússia, que podem se valer de embarcações de maior porte. Assim, entende-se que o maior calado previsto para o berço 103, além de propiciar maiores consignações médias, também propiciará maior flexibilidade na oferta de infraestrutura portuária do berço público. Com relação ao descarregamento, as pranchas gerais observadas no anuário estatístico da ANTAQ indicam oportunidade de aperfeiçoamento operacional no referido berço.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Anexo C-2 - Investimentos Previstos Inclusão de investimentos. Sugerimos a previsão de instalação de sistema de carregamento de carretas/expedição rodoviária, a fim de aumentar a eficiência e a flexibilidade do terminal.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Cumpre sublinhar que a remuneração pela expedição das cargas não foi considerada no preço estimado para o MUC01. Conforme observa-se nas cestas de serviço que constam na Seção B do estudo, o preço estimado não considerou a expedição da carga. Essa premissa foi utilizada justamente para dar maior flexibilidade ao futuro arrendatário para que adapte as instalações de expedição ao modelo de negócio que se deseje implementar. Isso, em função da existência de esteiras transportadoras conectando o porto organizado aos moinhos na retroárea, que são os demandantes de carga identificados nos instrumento de planejamento. Adicionalmente, entendemos que nada impede que o futuro arrendatário adote uma solução de expedição rodoviária, caso assim deseje. Pelo exposto, a contribuição não será acatada.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Anexo C-2 - Investimentos Previstos Inclusão de investimentos. Sugerimos a previsão de instalação de sistema de carregamento de carretas/expedição rodoviária, a fim de aumentar a eficiência e a flexibilidade do terminal.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Cumpre sublinhar que a remuneração pela expedição das cargas não foi considerada no preço estimado para o MUC01. Conforme observa-se nas cestas de serviço que constam na Seção B do estudo, o preço estimado não considerou a expedição da carga. Essa premissa foi utilizada justamente para dar maior flexibilidade ao futuro arrendatário para que adapte as instalações de expedição ao modelo de negócio que se deseje implementar. Isso, em função da existência de esteiras transportadoras conectando o porto organizado aos moinhos na retroárea, que são os demandantes de carga identificados nos instrumento de planejamento. Adicionalmente, entendemos que nada impede que o futuro arrendatário adote uma solução de expedição rodoviária, caso assim deseje. Pelo exposto, a contribuição não será acatada.</p>

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Anexo C-2 - Investimentos Previstos Considerando que a principal atividade do Terminal A1 é a descarga e movimentação de trigo e que aproximadamente 90% do trigo importado pelo Brasil é proveniente da Argentina, onde grande parte dos portos está localizada às margens do rio Paraná, que opera com calados variando entre 9m e 10.3m, presumimos que o calado do berço #103 está adequado à operação dos navios de trigo. Por esta razão, consideramos desnecessária a exigência das obras de derrocamento e dragagem do referido berço, bem como a aquisição de novos equipamentos de descarga, haja visto que a empresa Tergran já possui os mesmos. Vale lembrar que a Tergran está ranqueada entre as mais eficientes em descarga de granéis no país. Entendemos que esta contribuição é fundamental, afim de não transformar a licitação desinteressante.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A demanda de trigo no porto de Fortaleza considera o trigo oriundo da Argentina, mas também o trigo oriundo de outros portos, como por exemplo EUA, Canadá e Rússia, que podem se valer de embarcações de maior porte. Assim, entende-se que o maior calado previsto para o berço 103, além de propiciar maiores consignações médias, também propiciará maior flexibilidade na oferta de infraestrutura portuária do berço público. Com relação ao descarregamento, as pranchas gerais observadas no anuário estatístico da ANTAQ indicam oportunidade de aperfeiçoamento operacional no referido berço.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Anexo C-2 - Investimentos Previstos "Alteração do valor previsto ""Dragagem de Aprofundamento - Custo Total, R\$ - 8.261.099." A CDC-Companhia Docas do Ceará, contratou, no ano de 2012, a elaboração de projeto completo e orçamento para a obra de derrocamento do berço 103 com as mesmas características do solicitado no EVTEA, e na ocasião, foi orçado no valor de R\$12.776.722,15. Entende-se que o valor considerado está substancialmente abaixo do valor que será investido na obra, e solicitamos revisão, para que a equação financeira esteja justa. Projeto e Orçamento em anexo."</p>	<p>Agradecemos sua contribuição. Reforçamos que o orçamento considerado para obras de dragagem e aprofundamento do berço 103 também foi realizado pela CDC e que o orçamento será disponibilizado anexo ao Estudo. Adicionalmente, pelo princípio da atualidade, utilizou-se para fins de estudo o orçamento específico encaminhado pela CDC mais recente, no qual foi previsto aperfeiçoamento na metodologia de execução. Dessa forma, a contribuição não será acatada.</p>

Minuta de Edital	<p>A Sessão Pública do Leilão e abertura das Propostas pelo Arrendamento das Proponentes ocorrerá no dia [â€¢]/[â€¢]/[â€¢], a partir das 10h, na B3, na Rua XV de Novembro, nº 275, Centro - São Paulo/SP.</p>	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11511/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 08/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MUC01, no Porto de Fortaleza/CE. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia082020@antaq.gov.br. Conforme a Nota Técnica nº 17/2020/CPLA, disponibilizada no âmbito da presente audiência pública, não foram alocados custos para a realização do leilão, pois não haveria participação da Brasil, Bolsa e Balcão (B3) na realização do certame. Acontece que, na minuta de edital, há várias cláusulas citando participação da B3 nesse certame, como por exemplo: recebimento dos documentos dos proponentes e realização do certame nas dependências da B3; assessoramento da B3 à comissão de licitação; guarda de documentos etc. Nesse sentido, a Seae recomenda que seja esclarecido que a B3 não participará desse certame, sendo retiradas as cláusulas editorialias que remetem a ela; ou que, em caso contrário, se houver participação da B3, seja alocado valor correspondente no edital, refazendo-se, se necessário, os cálculos financeiros nos estudos incluindo-se tal custo adicional.</p>	<p>Acatada. O Leilão será realizado na B3 e os estudos serão revisitados.</p>
Minuta de Edital	<p>11.1.5. No caso de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira.</p>	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11511/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 08/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MUC01, no Porto de Fortaleza/CE. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia082020@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</p>	<p>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. A interpretação jurídica da SEAE está equivocada. Não há como seguir parcialmente o RDC.</p>

relatório com as respostas às contribuições recebidas em sede de audiência pública prévia ao leilão para arrendamento de terminal portuário - relativo à Audiência Pública Antaq nº 03/2020 -, a Antaq menciona o seguinte para a sugestão: Não acatada. A redação do Edital segue a Legislação, mormente o § 2º do art. 51 do Decreto 7.581/11, segundo o qual, no consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira . De fato, o decreto mencionado, que regulamenta a Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011, que institui o Regime Diferenciado de Contratações (RDC), traz a disposição citada pela Antaq. Por outro lado, no ato justificatório, explicita-se que o RDC será utilizado no leilão de MUC01, 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 8.987/1995 (Lei das Concessões), bem como a Lei nº 8.666/1993 (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 vazio -, em que não há tal obrigação de liderança por empresa brasileira, reiterando a recomendação de que não haja obrigatoriedade de liderança por empresa brasileira no caso de consórcio formado por empresas brasileiras e estrangeiras.

Minuta de Edital	Seção III - Da Sessão Pública do Leilão	<p>Visando atender aos princípios da isonomia, ampla participação e principalmente fomentar a competição entre os operadores portuários, em linha com padrões e critérios já utilizados pelo Poder Concedente em licitações anteriores envolvendo a possibilidade de concentração de mercado, sugere-se a inclusão de item 22.14 na Minuta do Edital, com a seguinte redação: "22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado relevante só poderão ser declaradas vencedoras na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida. 22.14.1. A regra prevista no item 22.14 se estende às sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, e sujeitas ao mesmo controle comum." Reputamos necessária atenção à preservação da concorrência, evitando, assim, que empresas Controladas, Controladoras e/ou Coligadas do TERGRAN-Terminais de Grãos de Fortaleza Ltda., CNPJ 01.591.524/0001-67, com 1/3 de capital de cada moinho (M. Dias Branco, Grande Moinho Cearense e J. Macêdo) e atual arrendatária do Armazém A-2, venha a sagrar-se vencedora e detenha 100% da operação de trigo no Porto de Fortaleza, segundo colocado em movimentação de trigo dentre os portos brasileiros. A ausência de regra editorial que restrinja a participação do TERGRAN em caso de existência de outra proponente com proposta válida é contraditória com as próprias premissas dos estudos técnicos objeto da presente Audiência Pública, que preveem que o novo terminal MUC01 deverá ter o mesmo padrão de operação que o Armazém A-2 e ser totalmente independente do conjunto de esteiras do TERGRAN.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Entendemos que a análise do ambiente concorrencial deve considerar dois momentos distintos: a concorrência no momento do leilão e a concentração de mercado na configuração pós-leilão. Primeiramente, em análise da concorrência no momento do leilão, verifica-se que a inclusão das cláusulas propostas (22.14 e 22.14.1), restringiria sobremaneira a competição do certame. Importante sublinhar que, na situação atual, os 3 moinhos que atuam na retroárea portuária detêm participações acionárias no TERGRAN. Ainda, um desses 3 moinhos é o atual arrendatário da área MUC01. Ou seja, a inclusão das cláusulas na forma proposta pode inviabilizar qualquer tipo de competição no leilão, na hipótese de apenas um novo entrante no mercado apresentar proposta válida no momento do leilão. Quanto ao segundo ponto, dois aspectos devem ser considerados. O primeiro diz respeito à própria demanda estimada com base no Plano Mestre do Porto. Verifica-se que o instrumento de planejamento apresenta os 3 moinhos como os grandes demandantes da carga de interesse do MUC01, não indentificando outros players relevantes no mercado de trigo na região de influência do Porto. Portanto a inclusão da cláusula contratual proposta eliminaria do certame a participação dos donos da carga. Dessa forma, a despeito da organização societária do TERGRAN contar com participação acionária dos 3 moinhos, nada impede que um desses, individualmente, obtenha o direito de exploração do MUC01 e passe a competir com o próprio TERGRAN, hipótese que seria eliminada com a inclusão da cláusula sugerida. Quanto à política pública, importante destacar que não há que se falar em contradição com as premissas dos estudos. A análise do ambiente concorrencial deve ser realizada caso a caso e analisando-se não somente a concentração de mercado como também a concorrência no momento do leilão. Portanto, a contribuição não será acatada.</p>
Minuta de Contrato	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 sua	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11511/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 08/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MUC01, no Porto de Fortaleza/CE. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia082020@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</p>	<p>Não acatada. Preliminarmente, a uma confusão exposta pela SEAE que merece ser esclarecida. Arrendamento não é concessão. Note-se que o legislador quis diferenciar o arrendamento da concessão. É princípio basilar da hermenêutica jurídica que a lei não contém palavras inúteis: verba cum effectu sunt accipienda. Ou seja, todas as palavras devem ser consideradas para a perfeita interpretação legislativa e presente exemplo fica clara a diferença de concessão e arrendamento, não podendo nem chamar esse segundo de um "tipo de subconcessão" o que é ainda dito por muito neófitos no setor portuário. Conforme mencionado pela própria SEAE/ME, o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, prevê a possibilidade de prorrogações sucessivas até o prazo total de setenta anos, conforme se</p>

comportasse de maneira adequada os investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as outorgas fixas e variáveis. Ou seja, o prazo é suficiente para amortizar os investimentos e manter em níveis considerados razoáveis os pagamentos a título de valor de arrendamento (tanto a parcela fixa quanto a variável). Por outro lado, semelhante às Audiências Públicas Antaq nº 01, 02 e 03 de 2018, às Audiências Pública Antaq nº 06, 09 e 16 de 2019 e à Audiência Pública Antaq nº 03/2020, a minuta de contrato disponibilizada na presente audiência pública permite, a critério do Poder Concedente, que haja sucessivas prorrogações do prazo do arrendamento até o prazo total de 70 anos. Apesar de esta ser uma possibilidade trazida no Decreto nº 8.033/2013, 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 OCDE, em documento intitulado Avaliações de Impacto Concorrencial - Portugal 2018, destaca o seguinte: Em Portugal, a duração das concessões de terminais é definida de forma discricionária pelas autoridades, com limites estabelecidos em lei; Evidências empíricas sugerem que algumas concessões foram feitas

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

		<p>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 aeroportuária.</p>	
Minuta de Contrato	5.3 A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos." Temos o prazo de 2 anos para os investimentos previstos, solicitamos que a obrigação de investimentos seja escalonado até o décimo ano.	No item 5.3 "A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos." Temos o prazo de 2 anos para os investimentos previstos, solicitamos que a obrigação de investimentos seja escalonado até o décimo ano.	Agradecemos a contribuição. O prazo pré operacional de 2 anos visa o atendimento da obtenção de licenças, aquisição e instalação de equipamentos e execução de obras, entre outros, estando portanto aderente ao porte e complexidade das obrigações contratuais listadas. Ademais, não foi apresentado motivação para a proposta de adequação de prazo.

Minuta de Contrato	<p>5.3 A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos."</p> <p>"Prazo de investimentos na obra de derrocamento do berço. Alteração do texto: ""5.3 A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos." Entende-se que o prazo atua sobre a obrigatoriedade de investimentos listadas no item 7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: i. Obras de derrocamento no berço 103; ii. Aquisição de equipamento transportador de correias interligando o berço 103 ao armazém A-1; iii. Balança de fluxo; iv. Aquisição de equipamento shipunloader, descarregador de navios. Assim como a alocação destes investimentos se encontram nos 2 primeiros anos do CAPEX considerado na equação financeira do EVTEA. Questionamos, portanto, por que alocar nos dois primeiros anos um investimento em obra de infraestrutura que se fará necessária somente a partir do 15º ano, ou mais adiante? Sugerimos a realocação do investimento na obra de derrocamento do berço no 15º de contrato, ou posterior, com a finalidade de permitir flexibilidade para que se invista em outros gargalos imediatos e necessários para a operação com plena capacidade prevista para o Armazém A-1."</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A demanda de trigo no porto de Fortaleza considera o trigo oriundo da Argentina, mas também o trigo oriundo de outros portos, como por exemplo EUA, Canadá e Rússia, que podem se valer de embarcações de maior porte. Assim, entende-se que o maior calado previsto para o berço 103, além de propiciar maiores consignações médias, também propiciará maior flexibilidade na oferta de infraestrutura portuária do berço público. Com relação ao descarregamento, as pranchas gerais observadas no anuário estatístico da ANTAQ indicam oportunidade de aperfeiçoamento operacional no referido berço.</p>
--------------------	--	---

Minuta de Contrato	7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com o seguinte Parâmetro do Arrendamento: a partir de 2023, prancha média geral de carregamento de, no mínimo, 550 toneladas/hora; sendo Prancha Geral Média o volume da carga movimentada no Terminal por	<p>Das obrigações contratuais - Parâmetros de desempenho Exclusão ou alteração do texto "7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com o seguinte Parâmetro do Arrendamento: a partir de 2023, prancha média geral de carregamento de, no mínimo, 550 toneladas/hora; sendo Prancha Geral Média o volume da carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado." Há uma diretriz da CDC - Companhia Docas do Ceará, para que seja possível, a operação do Armazém A-1 no modelo atual. Hoje a operação do Armazém A-1 é independente da operação de descarga de navio, já que existe no porto uma empresa responsável pela operação de navio, a TERGRAN, esta pode transportar o trigo diretamente para os moinhos, para o A-1 ou para o Armazém A-2 que a mesma opera, e do Armazém A-2 pode-se transportar para o A-1, ou dos armazéns diretamente para os moinhos, permitindo plena flexibilidade de operação. Sendo assim, um parâmetro de desempenho do armazém A-1 atrelado ao tempo do navio atracado não seria viável, a operação do A-1 deve ser o mais flexível possível para que possa se adequar as necessidades de operação do Trigo no Porto de Mucuripe e do mercado. Dessa forma, sem prejuízo para a eficiência da operação de trigo no porto, e do armazém A-1, Propõe-se que seja considerado como parâmetro de desempenho, a Mínima Movimentação Contratual, como já descrita no item 7.1.2.1. do mesmo documento.</p>	Com base no art. 5º, III, da Lei nº 12.815/13, são essenciais aos contratos de arrendamento cláusulas relativas a parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como o alcance de determinados níveis de serviço. Desse modo, tem sido adotada como regra nos estudos de viabilidade a fixação de parâmetros do arrendamento, especificamente prancha média geral, que é um indicador que mede a produtividade média do berço de atracação, em um determinado período de tempo, na movimentação de um determinado segmento de mercadorias. Tal medida é realizada em relação ao tempo de operação dos navios, e utilizando-se sempre de atracções de movimentação exclusiva. No estudo de viabilidade, torna-se relevante a utilização da prancha média geral também para fins de cálculos de estimativa de capacidade, tendo em vista que são consideradas todas as etapas do processo de embarque/desembarque dos navios, incluindo tempos de atracação e desatracção, sendo caracterizada como uma medida efetiva de produtividade.
--------------------	--	--	---

Minuta de Contrato	<p>7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com o seguinte Parâmetro do Arrendamento: a partir de 2023, prancha média geral de carregamento de, no mínimo, 550 toneladas/hora; sendo Prancha Geral Média o volume da carga movimentada no Terminal por</p>	<p>Não é adequado ao perfil operacional do terminal A-1, a avaliação de desempenho sobre a prancha média no período do navio atracado, conforme o descrito no item 7.1.2.2 da Minuta do Contrato. Devido ao fato do Armazém-1 não operar, necessariamente com o recebimento do trigo diretamente do navio, já que a TERGRAN, que opera o desembarque da carga, pode fazer uso do Armazém A-2, e somente depois da liberação do navio, enviar o trigo ao A-1. Entendemos que com essa obrigação contratual de desempenho, a operação do trigo no porto perde em flexibilidade. Sugerimos por tanto a alteração de parâmetro, ou a avaliação de desempenho segundo a Mínima Movimentação Contratual estabelecida.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Apesar de entender que a presente contribuição se baseia no atual regime de exploração do armazém A-1, o estudo indica ampliação da cesta de serviços para o futuro arrendamento do MUC01. Assim, com base no art. 5º, III, da Lei nº 12.815/13, são essenciais aos contratos de arrendamento cláusulas relativas a parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como o alcance de determinados níveis de serviço. Desse modo, tem sido adotada como regra nos estudos de viabilidade a fixação de parâmetros do arrendamento, especificamente prancha média geral, que é um indicador que mede a produtividade média do berço de atracação, em um determinado período de tempo, na movimentação de um determinado segmento de mercadorias. Tal medida é realizada em relação ao tempo de operação dos navios, e utilizando-se sempre de atracções de movimentação exclusiva. No estudo de viabilidade, torna-se relevante a utilização da prancha média geral também para fins de cálculos de estimativa de capacidade, tendo em vista que são consideradas todas as etapas do processo de embarque/desembarque dos navios, incluindo tempos de atracação e desatracação, sendo caracterizada como uma medida efetiva de produtividade.</p>
Minuta de Contrato	<p>7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com o seguinte Parâmetro do Arrendamento: a partir de 2023, prancha média geral de carregamento de, no mínimo, 550 toneladas/hora; sendo Prancha Geral Média o volume da carga movimentada no Terminal por</p>	<p>Não é adequado ao perfil operacional do terminal A-1, a avaliação de desempenho sobre a prancha média no período do navio atracado, conforme o descrito no item 7.1.2.2 da Minuta do Contrato. Devido ao fato do Armazém-1 não operar, necessariamente com o recebimento do trigo diretamente do navio, já que a TERGRAN, que opera o desembarque da carga, pode fazer uso do Armazém A-2, e somente depois da liberação do navio, enviar o trigo ao A-1. Entendemos que com essa obrigação contratual de desempenho, a operação do trigo no porto perde em flexibilidade. Sugerimos por tanto a alteração de parâmetro, ou a avaliação de desempenho segundo a Mínima Movimentação Contratual estabelecida.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Apesar de entender que a presente contribuição se baseia no atual regime de exploração do armazém A-1, o estudo indica ampliação da cesta de serviços para o futuro arrendamento do MUC01. Assim, com base no art. 5º, III, da Lei nº 12.815/13, são essenciais aos contratos de arrendamento cláusulas relativas a parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como o alcance de determinados níveis de serviço. Desse modo, tem sido adotada como regra nos estudos de viabilidade a fixação de parâmetros do arrendamento, especificamente prancha média geral, que é um indicador que mede a produtividade média do berço de atracação, em um determinado período de tempo, na movimentação de um determinado segmento de mercadorias. Tal medida é realizada em relação ao tempo de operação dos navios, e utilizando-se sempre de atracções de movimentação exclusiva. No estudo de viabilidade, torna-se relevante a utilização da prancha média geral também para fins de cálculos de estimativa de capacidade, tendo em vista que são consideradas todas as etapas do processo de embarque/desembarque dos navios, incluindo tempos de atracação e desatracação, sendo caracterizada como uma medida efetiva de produtividade.</p>

Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>Das obrigações contratuais - Obrigação de aquisição de equipamentos. Exclusão ou alteração do texto "7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: i. Obras de derrocamento no berço 103; ii. Aquisição de equipamento transportador de correias interligando o berço 103 ao armazém A-1; iii. Balança de fluxo; iv. Aquisição de equipamento shipunloader, descarregador de navios." Há uma diretriz da CDC - Companhia Docas do Ceará, para que após a nova licitação, seja possível a operação do Armazém A-1 como no modelo atual. Hoje, a operação do Armazém A-1 é independente da operação de descarga de navio, já que existe no porto uma empresa responsável pela operação de navio, a TERGRAN, e esta pode transportar o trigo do navio diretamente para os moinhos, para o Armazém-A1, ou para o Armazém A-2, operado pela própria TERGRAN, permitindo plena flexibilidade de operação. Sendo assim, entende-se que não deva haver obrigatoriedade na aquisição de equipamentos específicos envolvidos na operação de berço. Dessa forma, sem prejuízo para a eficiência da operação de trigo no porto, e do armazém A-1, propõe-se que a arrendatária seja livre da obrigatoriedade de aquisição de equipamentos específicos, permitindo que os investimentos sejam feitos de acordo com as necessidades para a plena operação do Armazém A-1 a fim de garantir a Movimentação Mínima Contratual prevista como obrigação contratual.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Apesar de entender que a presente contribuição se baseia no atual regime de exploração do armazém A-1, o estudo indica ampliação da cesta de serviços para o futuro arrendamento do MUC01. Com relação ao descarregamento, as pranchas gerais observadas no anuário estatístico da ANTAQ indicam oportunidade de aperfeiçoamento operacional no referido berço. Ademais, informamos que será reavaliada a cláusula 7.1.2.3, a fim de definir de forma mais precisa os investimentos mínimos que são objeto de obrigação contratual.</p>
Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>Das obrigações contratuais - Obrigação de execução de obra de derrocamento do berço. Exclusão ou alteração do texto "7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: i. Obras de derrocamento no berço 103; ii. Aquisição de equipamento transportador de correias interligando o berço 103 ao armazém A-1; iii. Balança de fluxo; iv. Aquisição de equipamento shipunloader, descarregador de navios." Com a intenção de promover um aumento do desempenho na operação de Trigo no Porto de Mucuripe, na visão do órgão concedente, o novo arrendatário do terminal A-1 deverá fazer diversos investimentos em equipamentos e obras de infraestrutura, inclusive marítimas, exigindo-se investimentos específicos, em determinadas soluções, como é o caso do derrocamento do berço 103. Porém, considerando que a recente renovação da frota com modernos navios do tipo Handysize, com melhoria nos seus calados operacionais, aliada ao fato de que a grande parte da carga importada pelos usuários do Porto do Mucuripe tem origem na Argentina, com embarques através do Rio Paraná, onde as vias de acesso oferecem em seu melhor momento calado similar ao berço 103 (porém, de água doce), fazendo com que o calado atual com 10,30m (em água salgada) não ofereça limitação relevante à plena eficiência logística no abastecimento dos usuários da</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A demanda de trigo no porto de Fortaleza considera o trigo oriundo da Argentina, mas também o trigo oriundo de outros portos, como por exemplo EUA, Canadá e Rússia, que podem se valer de embarcações de maior porte. Assim, entende-se que o maior calado previsto para o berço 103, além de propiciar maiores consignações médias, também propiciará maior flexibilidade na oferta de infraestrutura portuária do berço público. Ademais, informamos que será reavaliada a cláusula 7.1.2.3, a fim de definir de forma mais precisa os investimentos mínimos que são objeto de obrigação contratual.</p>

operação de trigo do Porto do Mucuripe; Considerando ainda que o valor apresentado para esta intervenção é estimado, transferindo ao arrematante elevado risco para sua execução como condição obrigatória que pode inviabilizar o equilíbrio econômico-financeiro do futuro contrato. Aliás, é imperioso destacar o que consta no PDZ do Porto de Fortaleza, na página 123, conforme o texto a seguir: "d) Providências externas à Companhia Docas do Ceará no que concerne a negociações internacionais que deverão acontecer pelos moinhos, uma vez que os portos exportadores de trigo na Argentina, por exemplo, têm as mesmas profundidades do atual berço 103, não havendo, portanto, a necessidade de aprofundamento, caso venha a ser mantido esse Status Quo."; O planejamento dos investimentos mínimos indicados neste documento deverão ser feitos de acordo com as necessidades efetivas para eliminação dos gargalos, dando ao arrematante flexibilidade para elaboração das melhores soluções, inclusive com cronograma adequado e compatível. Sem prejuízo para a melhoria da eficiência da operação de trigo no porto, e do armazém A-1, propõe-se que a arrendatária seja livre da obrigatoriedade da obra específica, permitindo que os investimentos sejam feitos de acordo com as necessidades para a plena operação do Armazém A-1 a fim de garantir a Movimentação Mínima Contratual prevista como obrigação contratual.

Minuta de Contrato

7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:

Das obrigações contratuais - Obrigação de execução de obra de derrocamento do berço. Exclusão ou alteração do texto "7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: i. Obras de derrocamento no berço 103; ii. Aquisição de equipamento transportador de correias interligando o berço 103 ao armazém A-1; iii. Balança de fluxo; iv. Aquisição de equipamento shipunloader, descarregador de navios." Na condição de atuais operadores da descarga de trigo do Porto do Mucuripe, arrendatários do terminal A2 (TERGRAN), não identificamos com nossos usuários (moinhos importadores de trigo), a necessidade de aprofundamento do calado do berço 103 para 13m - DHN, conforme previsto neste documento. Analisando a combinação dos calados dos principais portos de origem com os navios disponíveis adequados aos lotes econômicos de compra desses importadores, esse investimento não deve ser prioritário e nem consideramos necessário. Maior contribuição à eficiência desta operação pode ser dada com a melhoria das condições de capacidade de armazenagem e fluxo de expedição, aliadas a outras medidas de modernização da operação do Porto do Mucuripe que tragam maior eficiência.

Agradecemos a contribuição. A demanda de trigo no porto de Fortaleza considera o trigo oriundo da Argentina, mas também o trigo oriundo de outros portos, como por exemplo EUA, Canadá e Rússia, que podem se valer de embarcações de maior porte. Assim, entende-se que o maior calado previsto para o berço 103, além de propiciar maiores consignações médias, também propiciará maior flexibilidade na oferta de infraestrutura portuária do berço público. Ademais, informamos que será reavaliada a cláusula 7.1.2.3, a fim de definir de forma mais precisa os investimentos mínimos que são objeto de obrigação contratual.

Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>A operação de Trigo no Porto de Mucuripe pela TERGRAN é reconhecida como a mais eficiente do país, não observamos que o derrocamento do berço seja o principal gargalo para aumentar o desempenho da operação de recebimento marítimo e transferência de trigo aos moinhos, antes, obras estruturais no armazém A-1, e aquisição de equipamentos para aumentar a eficiência de desembarque. O calado do berço 103 atende hoje aos navios contratados e não se avalia mudanças nesse sentido num futuro próximo. Portanto, sugerimos que o vencedor da licitação tenha liberdade na alocação dos investimentos, sendo assim, solicitamos a retirada da obrigatoriedade da obra de aprofundamento do berço 103 do contrato. Comprometer parcela significativa do investimento em algo que não traz retorno a ninguém pode tornar a participação no edital desinteressante.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A demanda de trigo no porto de Fortaleza considera o trigo oriundo da Argentina, mas também o trigo oriundo de outros portos, como por exemplo EUA, Canadá e Rússia, que podem se valer de embarcações de maior porte. Assim, entende-se que o maior calado previsto para o berço 103, além de propiciar maiores consignações médias, também propiciará maior flexibilidade na oferta de infraestrutura portuária do berço público. Com relação ao descarregamento, as pranchas gerais observadas no anuário estatístico da ANTAQ indicam oportunidade de aperfeiçoamento operacional no referido berço.</p>
Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>Visando a isonomia e manutenção de padrões e critérios já utilizados pelo Poder Concedente em licitações anteriores, sugere-se que, igual ao praticado no item 7.1.2.2 (e) da Minuta de Contrato do Arrendamento STS20, o dimensionamento dos equipamentos e obras sejam descritos e exigidos na própria Minuta de Contrato, e não apenas utilizados como referência para fins de valuation. Destacamos o item 7.1.2.2 (e) da Minuta de Edital do STS20, o qual caracterizou com precisão as características do equipamento objeto da obrigação do novo arrendatário: "Aquisição de equipamentos para descarregamento de navios (dois descarregadores de navios tipo garra - grab ship unloader, com capacidade nominal mínima de 1.000 t/h, cada, com dimensões para atender embarcação de projeto tipo Panamax, e correspondentes moegas de recepção no cais);". Assim, sugerimos a seguinte redação ao item 7.1.2.3 do MUC 01: "7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: i. Obras de derrocamento no berço 103 para aprofundamento no berço de atracação à profundidade mínima de -13,0m DHN, de forma a obter o calado na baixamar de pelo menos 12,0 m.; ii. Aquisição de novo equipamento transportador de correias interligando o berço 103 ao armazém A-1, com no mínimo 600 metros de extensão e capacidade nominal mínima de 1.000 t/h; iii. Nova Balança de fluxo para aferição do volume de carga do novo conjunto descarregador de navios; iv. Aquisição de um novo descarregador de navios tipo garra - grab ship unloader, com capacidade nominal mínima de 1.000 t/h."</p>	<p>Agradecemos sua contribuição. Nesse ponto, entendemos que a minuta de contrato e edital deve trazer investimentos mínimos necessários a operação eficiente do terminal, no entanto, sem engessar sobremaneira o modelo de negócio a ser desenvolvido pelo futuro arrendatário, de acordo com as especificidades de cada terminal. Dessa forma, o modelo de exploração e o CAPEX atrelado, para fins de estudo, é referencial, cabendo ao futuro arrendatário realizar os investimentos mínimos contidos como obrigação contratual. Ademais, informamos que será reavaliada a cláusula 7.1.2.3, a fim de definir de forma mais precisa os investimentos mínimos que são objeto de obrigação contratual.</p>
Minuta de Contrato	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11511/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Anataq nº 08/2020,</p>	<p>Não acatada. O projeto é voltado à granéis sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos. A denominação especial refere-se à vocação da política pública que o projeto visa atender. Quando identificada alocar uma determinada carga,</p>

que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MUC01, no Porto de Fortaleza/CE. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo\_audiencia082020@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. 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 trigo em grãos. Por outro lado, o terminal poderá movimentar outros granéis sólidos vegetais, 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 trigo em grãos. Ou seja, será possível a seguinte situação, por exemplo: a MME para trigo em grãos é 800 toneladas; no mês, o terminal movimentou 3.000 toneladas, sendo 200 dessas mercadorias e 2.800 de outros granéis sólidos vegetais. 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 trigo em grãos. Tal disposição não parece fazer sentido. Se o valor de arrendamento variável é cobrado sobre qualquer granel sólido vegetal movimentado, o fato de se cobrar um MME apenas para trigo em grãos 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. A Antaq, em relatório de audiência pública, menciona o seguinte para a sugestão de que a MME considere todas as cargas movimentadas ou que o

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.

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 possuí [sic] incentivos para movimentar essa carga. Ou seja, 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. 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, vejam-se 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 imposição de que no cálculo do MME seja considerada apenas a movimentação e armazenagem de trigo em grãos pode ser caracterizada como uma limitação à participação no procedimento licitatório de privados que tenham interesse de movimentar todos os tipos de granéis sólidos vegetais sem discriminação, isto é, se enquadra no 1º efeito da metodologia desenvolvida pela OCDE. Assim, esta Secretaria reforça a recomendação de que a MME seja geral - isto é, considere todos os granéis sólidos vegetais 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	10 Remuneração da Arrendatária	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11511/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 08/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MUC01, no Porto de Fortaleza/CE. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia082020@antaq.gov.br. Atualmente, há dois terminais que movimentam trigo no Porto de Fortaleza, único porto do cluster do Ceará a movimentar essa mercadoria. Os estudos preveem que MUC01 terá 45% do mercado de movimentação e armazenagem dessa mercadoria, enquanto o outro terminal terá os 55%</p>	<p>Agradecemos a contribuição e vamos analisar sim a possibilidade de inclusão de preço-teto no contrato.</p>

restantes. Ademais, como, em tese, haverá concorrência entre os terminais, as minutas da presente audiência pública preveem liberdade de fixação de preço por parte do arrendatário. Acontece que não há restrição a que o operador do outro terminal trigueiro participe do certame, podendo, ao fim do processo licitatório, haver um único grupo econômico dominando 100% do mercado de movimentação e armazenagem de trigo no cluster do Ceará. Nesse sentido, o fato de não haver restrição à participação, no certame, do grupo econômico que opera o outro terminal trigueiro parece estar em consonância com a doutrina concorrencial, conforme preconiza Mendonça (2019) acerca de posição de mercado relevante e procedimentos licitatórios: Existe na teoria antitruste uma gama de exemplos que demonstram que, embora a participação de mercado seja uma variável relevante para identificar infrações à ordem econômica, ela nem sempre é a variável que melhor explica o comportamento anticoncorrencial. A relevância da participação de mercado em setores com produtos homogêneos é, por exemplo, muito mais relevante para identificar a possibilidade de abuso de posição dominante do que em setores com produtos heterogêneos. Adicionalmente, o poder de mercado ganha um papel secundário quando o mercado alcançado por um processo de licitação é regulado e as variáveis de decisão da empresa seguem os ditames da regulação econômica clássica. Nesse caso, a concorrência entre as empresas se dá pelo mercado e não no mercado, o que faz com que a participação de mercado das empresas envolvidas no certame tenha a sua relevância diminuída, vez que possuir ou não posição dominante não é, por exemplo, um critério para a habilitação das empresas. A inserção de cláusulas de participação nos processos licitatórios, além de não resolver o problema concorrencial, vez que a concorrência é pelo mercado, pode ser muito prejudicial tanto para o certame em si quanto para a eficiência do próprio serviço público a ser prestado. (...) Portanto, restrições dessa natureza não tem qualquer impacto de natureza horizontal sobre o setor considerado e as empresas vencedoras dos certames, sejam elas detentoras de todas as concessões ou não, serão sempre empresas monopolistas no seu mercado relevante que estarão sujeitas as regras regulatórias vigentes. Nesses casos, o que se tem é a possibilidade de se aumentar a ineficiência do desenho regulatório e aumentar os incentivos para o cartel em licitações. No primeiro caso, porque o impedimento da atuação da empresa/grupo econômico em vários mercados relevantes geográficos distintos reduz a possibilidade dos efeitos positivos advindos dos ganhos de escala sobre a concorrência pelos mercados ex-ante sem nenhum benefício concorrencial ex-post, e, no segundo caso, porque a divisão de mercado imposta pelo edital gera

	<p>incentivos para a divisão de mercado entre as empresas . Pelo exposto, em caso de possível sobreposição horizontal, entende-se que o remédio adequado para os casos de sobreposição horizontal seria a regulação clássica, notadamente a regulação de preços. Em que pese haver, na minuta de contrato, disposição de que a Antaq poderá coibir eventual abuso de poder econômico praticado pelo arrendatário - e em que pese haver o entendimento tácito de que a agência realiza o acompanhamento de preços praticados pelos terminais portuários -, eventual abuso praticado por terminais coordenados demandariam processos administrativos, os quais possivelmente não se ressolveriam em tempo hábil para evitar danos consideráveis aos usuários. Dessa forma, a Seae recomenda que seja estabelecido no contrato que, em caso o grupo econômico operador do outro terminal trigueiro sagrar-se vencedor no certame de MUC01, haverá o estabelecimento de preço-teto por parte da agência, suspendendo-se a disposição que garante livre estabelecimento de preço por parte do arrendatário enquanto os dois terminais forem operados pelo mesmo grupo econômico.</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;  A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11511/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 08/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MUC01, no Porto de Fortaleza/CE. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia082020@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 risco de manifestações sociais afetarem a prestação dos serviços - repetindo o disposto na Audiência Pública Antaq nº 03/2020. Percebe-se que, na alocação desse risco - sobre o qual o arrendatário tem, notadamente, menos controle e	Não acatada. A definição que o risco deve ser alocada a parte que melhor tem condições de lidar. A própria SEAE concorda, veja o trecho da manifestação: "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."

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	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	<p>Inclusão na matriz de risco. Caso não seja acatada a alteração de obrigatoriedade da obra de derrocamento do berço 103, solicita-se que o risco em relação ao valor de execução seja atribuído o Poder Concedente uma vez que a natureza da obra pode trazer complicações que elevam em muito o valor orçado, e os projetos utilizados como base de cálculo podem estar muito desatualizados, tendo como consequência um possível cenário de oneração excessiva do licitante vencedor.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que estamos colhendo maiores informações junto a autoridade portuária com o objetivo de conferir mais segurança em relação ao valor proposto da obra. Esclarece-se ainda que, a exemplo dos demais itens de capex, os valores são referênciais devendo os interessados realizar os seus próprios estudos para apresentação de sua proposta.</p>
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 11511/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 08/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MUC01, no Porto de Fortaleza/CE. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: <a href="mailto:anexo_audiencia082020@antaq.gov.br">anexo_audiencia082020@antaq.gov.br</a>. Quanto ao procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a minuta relativa à área MUC01 traz inovações em relação a contratos anteriores, diferenciando-se da praxe utilizada pela Antaq até então. Na minuta de contrato de MUC01, 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 até então utilizado como praxe nos contratos de arrendamento de terminal portuário parece 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 MUC01 siga a praxe utilizada pela agência, de forma que o processo seja instaurado conforme descrito na frase anterior.</p>	<p>Não acatada. O desenho faz sentido e está previsto em uma Portaria Ministerial. Fineza conhecer a Portaria nº 530 do Ministério de Infraestrutura.</p>
Minuta de Contrato	20 Sociedade de Propósito Específico - SPE	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11511/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 08/2020,</p>	<p>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</p>

que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MUC01, no Porto de Fortaleza/CE. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo\_audiencia082020@antaq.gov.br. As minutas de edital e contrato disponibilizadas na presente audiência pública definem a constituição de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) por parte do licitante vencedor como uma faculdade. Alternativamente à constituição de uma SPE para operar o arrendamento, o arrendatário poderá criar unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, conforme a cláusula 20.1.1 da minuta de contrato. Sobre o tema, 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 segraga a operadora do serviço concedido - segragação 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 segragação 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 concessionário constitua SPE para operar a infraestrutura

levam meses para cadastrar a empresa, chegando a atrasar a assinatura de contratos de arrendamento. A simples segragação contábil pelo detalhamento previsto na Resolução Normativa nº 28-ANTAQ já satisfazem os anseios regulatórios da Agência. Além disso, não é necessário informar qual o valor do custo para constituição da SPE. Os servidores desta Casa gozam de fé pública e afirmamos que a custo adicional para a celebração da SPE.

concedida, impende destacar a importância da segregação das operações por meio da SPE. Veja-se o caso do transporte ferroviário quando da concessão ocorrida nos anos de 1990, no qual as ferrovias Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória Minas foram incorporadas pela Vale S.A. À época, não foram criadas SPEs para operar essas concessões, e a 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 Imposto de Renda sobre rendimentos de debêntures emitidas para implementação de projetos de infraestrutura apenas se no caso de SPEs constituídas sob a forma de sociedade por ações. Assim, caso a arrendatária não seja uma SPE, as debêntures que porventura emita não terão esse benefício, o que pode encarecer a captação de recursos. De exposto, dada a carência de informações que motivem adequadamente a não exigência de SPE vis-à-vis os benefícios apontados, esta Seae recomenda à Antaq que exija a constituição de uma SPE por parte do licitante vencedor para operar MUC01.

Brasília, 12 de agosto de 2020

BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO

**Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários**