

Baixar Documento

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ

Respostas às contribuições área PEL01

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 50300.014083/2019-26, divulga as respostas às contribuições recebidas na Audiência Pública nº 09/2019-ANTAQ.

Documento	Item do documento	Pedido de esclarecimento
Estudo - Seção D - Operacional	Todo do documento.	Sobre os custos operacionais, especificamente relativos a comunicação, está previsto junto ao estudo disponibilizado pela EPL, no item 4.1.2, que o custo gasto com comunicação do terminal totaliza R\$ 34.000,00 ao ano. Os serviços de comunicação em alta performance são vitais para funcionamento do terminal no desempenho esperado. Por este motivo, considerando os serviços de leasing de equipamentos de informática, link de internet e rede, assim como suporte 24 hs para assistência imediata e manter os níveis de disponibilidade tecnológica necessários para operar o porto, realiza-se um custo de R\$ 155.391,36 por ano. Este montante está relacionado aos contratos com as empresas TERA INFORMÁTICA (CNPJ 05.982.898/0001-64) e TUBARON SERVICOS DE TELECOMUNICACOES EIRELI (CNPJ 07.775.840/0001-75). Cabe destacar que a área em questão está em operação e, por essa razão, os custos associados são conhecidos em detalhes. Diante disso, pede-se a correção dos custos mencionados, de forma a refletir condições reais de mercado, mantendo o valor paramétrico total no valor de R\$ 172.116,00 para o terminal, tendo em vista os custos atualmente praticados (R\$ 155.391,36). Nos disponibilizamos a enviar a comprovação dos custos com toda a documentação necessária.

Estudo - Seção D - Operacional	Todo do documento.	Sobre os custos operacionais, especificamente relativos à limpeza, está previsto junto ao estudo disponibilizado pela EPL, no item 4.1.4, que o custo com limpeza do terminal soma um total de R\$ 131.000,00 ao ano. Nas operações atuais do terminal, o serviço de limpeza pode ser dividido em 2 etapas: Coleta e destinação de resíduos de madeira e Limpeza de áreas administrativas/circulação. As atividades mencionadas somam um montante realizado de R\$ 253.200,00 por ano. Segue detalhamento de cada uma das atividades. Coleta e destinação de resíduos de madeira - A operação de recebimento, movimentação e embarque de toras geram dentro da área portuária a deposição de cascas e restos menores de madeira. Esse resíduo é destinado de forma nobre como composto orgânico para a recomposição de solo de atividades de extração da Saibreira Barcelos (CNPJ: 01.842.794/0001-01 INSC. ESTADUAL: 235/0006454) situada no município de Capão do Leão. A coleta e destinação é feita com caminhões caçamba e a tarifa/caminhão coletado é de R\$ 1.300,00. Considerando o histórico dos sete (7) primeiros meses de 2020 que realiza a média de quatorze (14) carregamentos/mês, esse custo resulta em R\$ 18.200,00/mês (projeção de R\$ 218.400,00/ano). Custo com limpeza de áreas administrativas/circulação - Custo com limpeza das áreas administrativas/circulação contempla o contrato com a empresa Quality Administradora de Serviços LTDA (CNPJ: 22.402.934/0001-92) que realiza a limpeza das áreas de circulação do porto, áreas comuns (banheiros e copa) e áreas internas da balança / guarita / administrativa. O contrato vigente prevê limpeza diária e um contrato fixo de R\$ 2.900,00/mês (R\$34.800/ano). Diante do exposto, sugere-se que seja adotado o valor de R\$253.200,00/ano como premissa para atualização do estudo de viabilidade da EPL. Nos disponibilizamos a enviar a comprovação dos custos com toda a documentação necessária.
Estudo - Seção D - Operacional	Todo do documento.	Sobre os custos operacionais, especificamente relativos a esgoto e água, está previsto no estudo disponibilizado pela EPL, no item 4.1.2, que a despesa com água e esgoto soma um total de R\$ 20.000,00 ao ano. No entanto, se analisado o histórico recente de 6 meses (jan-jun/20) do terminal (unidade de inscrição 2111195), identifica-se um custo médio de água no valor de R\$ 2.500,00 ao mês (projeção de R\$ 30.000,00/ano). Desse modo, nota-se que os custos relativos a esgoto e água estão subestimados em cerca de 50% do valor real, motivo pelo qual pede-se a correção dos valores de forma a considerar o valor de R\$ 30.000,00/ano. Nos disponibilizamos a enviar a comprovação dos custos com toda a documentação necessária.
Estudo - Seção D - Operacional	Todo do documento.	Sobre os custos operacionais, especificamente relativos a energia elétrica, está previsto junto ao material publicado pela EPL, no item 4.1.2, que a despesa com energia elétrica soma um total de R\$ 137.000,00 ao ano. No entanto, se analisado o histórico recente de 6 meses (jan-jun/20) do terminal (unidade consumidora 72235560) identifica-se um custo médio de energia elétrica no valor de R\$ 19.335,45 ao mês (projeção de R\$ 232.000,00/ano). Com o objetivo de aproximar o estudo de viabilidade à realidade atual, sugere-se a adesão desse valor realizado nas premissas de consumo do terminal de Pelotas. Nos disponibilizamos a enviar a comprovação dos custos com toda a documentação necessária.

<p>Estudo - Seção D - Operacional</p>	<p>Todo do documento.</p>	<p>A característica da operação logística da CMPC é realizada atualmente através do transporte em barcaças de 90% da produção de celulose para exportação via o Porto de Rio Grande, e aproximadamente 15% do suprimento de toras de madeira via Porto de Pelotas, para abastecimento da fábrica em Guaíba. Em função da produção de celulose ser linear e contínua (aproximadamente 6.000 ton/dia) durante 355 dias/ano (10 dias de parada anual para manutenção geral), e que os recursos armazenagem na fábrica são limitados, é fundamental o fluxo contínuo de transporte de celulose de Guaíba para o Porto de Rio Grande. Hoje, a taxa de transporte é de aproximadamente 38 barcaças/mês, ou seja; 1,3 barcaças/dia. Já o fluxo de toras desde o Porto de Pelotas para a fábrica em Guaíba ocorre de forma contínua de modo a suprir a demanda da produção, sob risco de comprometimento do abastecimento da produção da fábrica. Em função das condições climáticas, os períodos e intervalos do ciclo de barcaças são variáveis, não existindo de fato horários fixos de carga e descarga de celulose e toras tanto em Guaíba, quanto em Rio Grande e em Pelotas. Diante das condições de contorno impostas, as escalas e operações do ciclo de barcaças têm como premissa fundamental a disponibilidade de operação 24 horas por dia e 365 dias por ano, podendo estas ocorrerem a qualquer hora do dia. Já a logística de suprimento de toras de madeira no Porto de Pelotas é realizada pelo modal rodoviário, proveniente dos hortos no entorno de um raio de até 250 km. A operação de carregamento de toras ocorre em duas frentes distintas, conforme descrito abaixo: - Ponta Fria: toras provenientes dos lotes armazenagem, as quais são descarregadas no pátio, quando não existem barcaças em operação, transportadas ao costado por caminhões escravos; - Ponta Quente: quando barcaça em operação, os veículos que chegam dos hortos após a pesagem, se dirigem diretamente ao costado para descarga direta de toras para a embarcação; A demanda de serviços, considerando a demanda por disponibilidade 24 hs/dia durante 365 dias do ano, utilizam-se as seguintes premissas - Turno de revezamento: 8 x 3; - Equipe Operacional: 04 equipes, 03 em operação e 01 em folga - Renda férias. Para o dimensionamento de equipe, divide-se a operação em 3 áreas principais Gestão, Operação e Manutenção as quais somam um total de 78 recursos. A seguir o dimensionamento necessário para atender a demanda do terminal (em atividade atualmente): Gestão: Equipe com função de assegurar que as operações se mantenham em alto nível nos fatores de segurança operacional/ambiental, produtividade, disponibilidade de equipamentos e tramites administrativos. Equipe é dimensionada em 10 pessoas em regime administrativo de acordo com os cargos e quantidades abaixo: Gerente - 1; Coordenador operacional - 1; Coordenador de equipamentos e manutenção - 1; Coordenador administrativo - 1; Assistente administrativo - 2; Auxiliar administrativo - 2; Técnico de SST - 2; Renda Férias - 1; Total de recursos de Gestão - 10 pessoas Operação portuária: Equipe que tem por função principal realizar a movimentação de madeira no terminal portuário com as seguintes atividades principais: Recebimento e pesagem de caminhões de madeira vindos da floresta na balança; Descarga de madeira no pátio Levante de madeira do pátio para carregamento de embarcações; Carregamento de embarcações; Monitoramento e controle de tempos e qualidade de operações; Emissão e guias de transporte e pesagem de saída para caminhões de madeira após descarga no terminal. Esta equipe visando as atividades no regime de 24 hs/dia 365 dias/ano em revezamento de turno 8x3 apresentado no parágrafo demanda de serviços segue a seguinte estrutura de cargos e quantidades de recursos: Supervisor de turno - 1 x 3 turnos + 1 folga = 4; Operador de guindaste - 3 x 3 turnos + 3 folga = 12 Motoristas - 4 x 3 turnos + 4 folga = 16; Balanceiros (saída e entrada) - 2 x 3 turnos + 2 folga = 8 Auxiliar operacional - 2 x 3 turnos + 2 folga = 8 Total de recursos da operação: 56 Manutenção: Equipe que com função de manter equipamentos de movimentação de madeira com disponibilidade satisfatória para atender a demanda do terminal portuário sem ruptura do fluxo. Segue estrutura de cargos e quantidades de recursos: Mecânico - 1 x 3 turnos +1 folga = 4; Auxiliar mecânico - 2 x 3 turnos + 2 Folgas = 8; Total de recursos de manutenção: 12 Conforme se observa, o EVTEA subdimensionou a mão de obra do terminal em torno de 50% do quantitativo adequado para operar o terminal de forma eficiente, considerando apenas 39 funcionários próprios, quando o correto seria considerar 78 funcionários. Com objetivo de aproximar o estudo já desenvolvido pela EPL à realidade atual de operação do terminal sugere-se adesão da estrutura atualmente dimensionada para atender a demanda do terminal com os níveis de performance requeridos. Nos disponibilizamos a enviar a comprovação dos custos com toda a documen</p>
---------------------------------------	---------------------------	--

Estudo - Seção D - Operacional	Todo do documento.	Realizando a comparação entre cargos e salários entre o praticado atualmente e o publicado no estudo da EPL é possível identificar diferenças relevantes em termos de remuneração, que, consequentemente, impactam no custo operacional, fazendo com que os valores publicados estejam subdimensionados. Fatores de diferença: 1) % de encargos sobre salários: Identificado no detalhamento do estudo publicado o percentual 77,74% sobre a remuneração, entretanto os encargos realizados na atualidade e em concordância com o sindicato da categoria local é de 96,13%. Com objetivo de contribuir para assertividade do estudo já publicado sugere-se aderir o percentual realizado atualmente. 2) Salários: Identificado principalmente na área de gestão uma defasagem de aproximadamente 20% de defasagem dos salários, como exemplo, para o gerente do terminal o qual o salário previsto no estudo prevê remuneração mensal de R\$ 9.337,00 atualmente está com remuneração mensal de R\$ 12.653,00. Sugere-se também a adequação do estudo para então aproximar à realidade praticada na operação do terminal. Nos disponibilizamos a enviar a comprovação dos custos com toda a documentação necessária.
Estudo - Seção D - Operacional	Todo do documento.	Os custos de manutenção considerados nos estudos técnicos da EPL estão sensivelmente subestimados, sendo definidos no estudo disponibilizado em R\$ 319.000,00 por ano. De acordo com os dados reais do terminal, que opera há 4 anos, constantes do EVTEA-2018 doado ao poder concedente, as despesas com manutenção totalizam R\$ 664.937, conforme memória de cálculo a seguir: - Manutenção fueiros (anual) = R\$ 10.000,00 - Manutenção Elétrica (mensal) = R\$ 46.056,00 - Manutenção Predial (mensal) = R\$ 25.200,00 - Manutenção e Calibração Balanças Toledo = R\$ 34.236,00 - Manutenção Automação TI = R\$ 117.500,00 - Manutenção de Equipamentos = R\$ 431.945,00 A seguir, apresentamos os custos atualizados de manutenção dos equipamentos acima (locados, com obrigação de realização de manutenção pela locatária): - Guindaste (1 unid.): 20.000 hrs de vida útil, 7,2 anos de uso, contendo 2.778 horas/ano, equivalendo a um custo de manutenção de R\$ 40,53 por hora, totalizando um custo anual de R\$ 112.580,00; - Grua (3 unid.): 20.000 hrs de vida útil, 4,7 anos de uso, contendo 4.255 horas/ano, equivalendo a um custo de manutenção de R\$ 25,91 por hora, totalizando um custo anual de R\$ 319.265,00; Diante do exposto, pede-se que a estimativa de custos seja revista de forma a refletir as peculiaridades da operação portuária de tora de madeira, no montante total de R\$ 664.937/ano, haja vista o alto nível de eficiência desempenhado atualmente e a experiência adquirida para esse segmento de carga. Caso necessário, podemos encaminhar comprovantes documentais para subsidiar o poder concedente.

Estudo - Seção F - Ambiental	Todo do documento.	<p>Sobre os custos ambientais, prevendo o cumprimento e absorção da responsabilidade e execução das atividades de Gestão Ambiental do terminal, envolvendo Supervisão Ambiental e execução de Programas Ambientais visando garantir o cumprimento das condicionantes da Licença de Operação do referido empreendimento, entende-se como necessário considerar o seguinte escopo: â€¢ Disponibilização por 12 meses de equipe de Supervisão Ambiental composto por 01 Supervisor Ambiental e 02 Auxiliares de Supervisão; â€¢ Relatórios Semestrais de Supervisão Ambiental (02) e demais Programas Ambientais previstos na Licença de Operação; â€¢ Emissão das Anotações de Responsabilidade Técnica (ART); â€¢ Execução dos Programas Ambientais de Medidas de Prevenção e Controle, de Monitoramento e Socioambientais, a saber: o Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos; o Programa de Gerenciamento dos Efluentes Líquidos; o Programa de Controle de Emissões Atmosféricas; o Programa de Controle de Ruído; o Programa de Controle das Dragagens de Manutenção; o Programa de Gerenciamento dos Riscos Ambientais; o Programa de Controle da Água de Lastro dos Navios; o Programa de Manejo da Vegetação; o Programa Monitoramento da Qualidade da Água; o Programa de Monitoramento da Biota Aquática; o Programa de Monitoramento de Efluente Sanitário; o Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar; o Programa de Monitoramento dos Recursos Hídricos; o Programa de Monitoramento da Qualidade do Sedimento; o Programa de Monitoramento das Dragagens de Manutenção; o Programa de Monitoramento dos Parâmetros Físicos (corrente e ondas); o Programa de Relacionamento e Comunicação Social; o Programa de Educação Ambiental; o Programa de Apoio à Contratação da Mão de Obra Local; o Programa de Apoio às Atividades Produtivas Locais; o Programa de Compensação da Atividade de Pesca e Maricultura; o Programa de Apoio à Infraestrutura Local; o Programa de Mitigação das Interferências no Sistema Viário; o Programa de Monitoramento das Intervenções Socioeconômicas. Vale ressaltar que para a composição deste orçamento foi levada em consideração a LO nº 8162/215-DL e respectivas condicionantes, abrangendo: o monitoramento semestral dos efluentes da CSAO conforme NBR 4605/2000; o monitoramento semestral da qualidade da água conforme Resolução CONAMA nº 357/2005; o monitoramento semestral da qualidade do ar conforme Resolução CONAMA nº 03/1990; o monitoramento da água subterrânea; e o monitoramento de biota aquática (englobados também pelos programas supracitados). Está previsto no estudo de viabilidade da EPL no Anexo F-1 o custo ambiental anual de aproximadamente R\$ 200.000,00 por ano. Nos anos 2016 e 2017 os gastos realizados com meio ambiente foram custeados pela CMPC num montante médio de R\$ 613.069/ano. A partir de 2018 os gastos relativos ao meio ambiente passaram a ser de responsabilidade da Autoridade Portuária. Visando ratificar o histórico assim como atender de forma satisfatória os requisitos ambientais para manutenção das operações portuárias de acordo com o escopo mencionado nos parágrafos acima, buscou-se no mercado a cotação de empresa especializada na prestação de serviços ambientais Arvut Engenharia e Meio Ambiente LTDA (27.805.836/0001-10) através do documento COM 057/2020. O preço de mercado para a realização deste serviço é de R\$ 722.393,00/ano reajustando a cada 12 meses de acordo com a inflação. Diante disso, nota-se um descolamento significativo entre o custo previsto no estudo e a realidade atual do terminal. Sugere-se revisão deste valor para custos ambientais visando aproximar o estudo de viabilidade desenvolvido pela EPL de acordo com a realidade de mercado e do escopo necessário à devida gestão ambiental. Nos disponibilizamos a enviar a comprovação dos custos com toda a documentação necessária.</p>
Estudo - Seção F - Ambiental	Todo do documento.	<p>Sobre custos ambientais para adequações de segurança, especificamente relativos ao PEI e renovação do PPCI, não foi identificado nas rubricas do estudo de viabilidade da EPL os custos relacionados às adequações do Plano de Prevenção e Contenção de Incêndios. O PPCI prevê renovação a cada 5 anos e no ano de 2020 está sendo realizado esta renovação no Porto de Pelotas. Incluindo a contratação de consultoria especializada Bitencourt Prevenção de Incêndio LTDA (CNPJ: 13.960.013/0001-54) para desenvolver o projeto mais adequações solicitadas pelo corpo de bombeiros foi investido o montante de R\$ 91.193,00. Considerando o prazo de 5 anos para a próxima renovação, sugere-se adicionar R\$ 18.283,00 anuais. Vale ressaltar que este valor não é relacionado à manutenção dos sistemas e sim adequações/modificações de acordo com o que é solicitado pelo corpo de bombeiros. Nos disponibilizamos a enviar a comprovação dos custos com toda a documentação necessária.</p>

Estudo - Seção F - Ambiental	Todo do documento.	<p>Ao cumprimenta-lo cordialmente, faço referência a Audiência Pública nº 12/2020, que trata da licitação de área Portuária no Porto Organizado de Pelotas, denominada PEL01, para instalação de Terminal de Carga geral, especialmente toras de madeiras. Primeiramente é importante ressaltar que o projeto ora licitado é fruto de uma política setorial de Estado, que incentivou a implantação de empresas de madeira e celulose proporcionando condições competitivas e infraestrutura logística. A implantação do terminal ainda em fase embrionária (contratos de uso temporário e transição) impactou positivamente o Porto e a cidade de Pelotas, assim como no Estado do Rio Grande do Sul, com investimentos da ordem de 35 milhões de reais, preservando o interesse público na geração de empregos diretos e indiretos, no incentivo a utilização de modal hidroviário (transporte ambientalmente menos agressivo), no incremento de receita e movimentação, tornando o Porto Organizado de Pelotas o 2º lugar em movimentação de cargas no Estado, além projetos sociais e integração do Porto com a cidade. Na parte ambiental, necessitamos nos manifestar o quanto o terminal desempenhou papel fundamental na execução da LO nº 8162/2015, proporcionando ambiente para novos negócios e conformidade regulatória ao Porto, além de seus programas ambientais específicos o terminal auxiliou no desenvolvimento das condicionantes ambientais de todo porto. Neste sentido, manifestamos que é de interesse desta Autoridade portuária inserir nos investimentos previstos para este arrendamento a manutenção integral da Licença de Operação do Porto de Pelotas, caracterizando investimentos na área comum do Porto, que conforme Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental doado à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, é estimada em R\$903 mil reais (novecentos e três). Certos de seu deferimento. Atenciosamente Paulo Fernando Curi Estima Diretor Superintendente da SUPRG</p>
Minuta de Edital	2.5. O Arrendamento vigorará pelo prazo de 15 (quinze) anos, com possibilidade de prorrogação contratual, nos termos da Cláusula 3 da Minuta do Contrato de Arrendamento, a critério do Poder Concedente.	<p>O prazo de 15 anos não atende as expectativas de negócio previstas para CMPC. Salienta-se que o EVTEA ofertado estabeleceu prazo inicial do arrendamento em dez (10) anos, que foi cancelado pela Administração portuária. A cadeia logística de produção da celulose prevê a utilização do terminal por dez (10) anos, sendo contraproducente e antieconômica a assunção da área por quinze (15) anos, tendo em vista que o terminal poderá ficar inoperante nos últimos cinco (5) anos, causando enormes prejuízos à cadeia de produção. Ademais, o prazo de 10 anos é mais que suficiente para amortizar os investimentos e remunerar adequadamente a administração. Além de desnecessário, o prazo de quinze (15) anos adotado pelo governo, em contraponto ao prazo de dez (10) anos do estudo ofertado, gera impactos financeiros em termos de remuneração do contrato, cujo acréscimo de valor de arrendamento é da ordem de 480% em relação ao estudo ofertado ao governo, parte em razão do prazo excessivo (além do necessário) e parte em razão dos custos subdimensionados da operação pelo EPL. Diante do exposto, pede-se a CPLA e ao Poder Concedente para que revisem os estudos técnicos adequando-o para 10 (dez) anos, observando os fatores de mercado, para que não sejam geradas ineficiências em termos de custos, bem como o possível comprometimento da licitação.</p>

Minuta de Edital	11.1.5. No caso de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira.	A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13224/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 12/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada PEL01, no Porto de Pelotas/RS. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia122020@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 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 PEL01, 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 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.
Minuta de Contrato	3.1 O Prazo de Arrendamento será de 15 (quinze) Anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato.	Foi ofertado um EVTEA, que embasou os estudos prévios à abertura da consulta pública, no qual fixou-se o prazo inicial do arrendamento em 10 (dez) anos, conforme consensuado com a Autoridade Portuária em razão da disponibilidade de produto. Entretanto, no trabalho técnico elaborado pela EPL o prazo foi alterado para 15 (quinze) anos. A CPMC Celulose Riograndense Ltda. (CMPC) tem interesse em realizar operações no terminal PEL01, e atualmente opera na área por meio de contrato de transição autorizado pela ANTAQ. No entanto, o aumento do prazo do arrendamento, no entendimento da CMPC, torna a licitação pouco atrativa. É oportuno contextualizar a origem deste projeto de arrendamento portuário no Porto de Pelotas. O Terminal de Pelotas insere-se como elo logístico voltado a atender a cadeia de produção da celulose da CPMC, cujo objetivo principal é escoar a produção de silvicultura do sul do estado do Rio Grande do Sul até o parque industrial de produção de celulose do estado, localizado no município de Guaíba/RS. Cabe salientar, que atualmente o Terminal de Pelotas é responsável por aproximadamente 15% do volume total de madeira necessária para a produção de celulose na unidade de Guaíba, o restante do volume é abastecido pelas florestas localizadas na área central e oeste do Estado do RS, através do modal rodoviário. As operações a serem realizadas no terminal, caso a CMPC seja a Arrendatária, serão, predominantemente, de embarque aquaviário, utilizando barcas para transporte fluvial, com destino para o município de Guaíba/RS. A demanda e dinâmica desse terminal está vinculada a disponibilidade de produto, que neste caso está assegurada pelo período de 10 anos. Pois a CMPC está desenvolvendo projetos que incluem a utilização deste insumo após este período. Nesse sentido, o prazo de 10 anos é o arranjo suficiente para a remuneração do negócio e maximização da eficiência das operações na área, e alterar esse prazo gera custos desnecessários às operações do terminal, gerando ineficiências produtivas - o que a cadeia de produção da celulose não permite ocorrer, dado a competição acirrada pela comercialização dessa commodity. Diante do exposto, pede-se uma reavaliação quanto ao prazo de contrato nos documentos licitatórios disponibilizados, adequando-o para 10 (dez) anos, prorrogável até 70 anos (Lei nº 12.815/2013), de forma a gerar eficiência nas operações, reduzindo os custos de exploração da área, em linha com a competitividade exigida no mercado internacional de celulose.

Minuta de Contrato	3.1 O Prazo de Arrendamento será de 15 (quinze) Anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato.	CONSIDERANDO que a CMPC é a principal interessada no leilão do terminal PEL01, localizado no Porto Organizado de Pelotas, objeto do Aviso de Audiência Pública nº 12/2020; CONSIDERANDO que a CMPC demonstrou, através da doação do EVTEA, a viabilidade do prazo inicial de (10) anos de vigência do contrato de arrendamento, ao invés dos 15 (quinze) anos proposto nos estudos realizados pela EPL; CONSIDERANDO que os valores propostos para o arrendamento encontram-se dentro do teto previsto no art. 1º, §1º, da Resolução nº 7821-ANTAQ, publicada em 22/06/2020; e CONSIDERANDO que a autorização para abertura do Aviso de Audiência Pública nº 12/2020 foi realizado antes da entrada em vigor da Resolução nº 7821-ANTAQ, que foi publicada em 22/06/2020 SUGERE a CMPC a conversão deste pleito para que seja adotado o Procedimento Simplificado previsto na Resolução nº 7821-ANTAQ em todos os seus termos.
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	A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13224/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 12/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada PEL01, no Porto de Pelotas/RS. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia122020@antaq.gov.br. Sobre a o item 3.3 da minuta de contrato, o prazo contratual para o arrendamento ora analisado foi fixado em 15 anos; conforme os documentos disponibilizados na presente audiência pública, esse prazo foi estabelecido de forma que comportasse de maneira adequada os investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as outorgas fixas e variáveis . Ou seja, o prazo é suficiente para amortizar os investimentos e manter em níveis considerados razoáveis os pagamentos a título de valor de arrendamento (tanto a parcela fixa quanto a variável). Por outro lado, semelhante às Audiências Públicas Antaq nº 01, 02 e 03 de 2018, às Audiências Pública Antaq nº 06, 09 e 16 de 2019 e à Audiência Pública Antaq nº 03/2020, a minuta de contrato disponibilizada na presente audiência pública permite, a critério do Poder Concedente, que haja sucessivas prorrogações do prazo do arrendamento até o prazo total de 70 anos. Apesar de esta ser uma possibilidade trazida no Decreto nº 8.033/2013, 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 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, recomenda-se que a prorrogação do prazo do arrendamento seja permitida apenas para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e apenas uma única vez, a exemplo dos contratos de concessão aeroportuária.

Minuta de Contrato	7.1.2.2 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>O item 7.1.2.2. da Minuta de Contrato lista os investimentos mínimos a serem realizados pela Arrendatária. Os equipamentos mencionados são necessários às operações do terminal, entretanto, o que deveriam ser asseguradas são as condições operacionais do terminal, e não a aquisição de equipamentos específicos. A busca da eficiência logística exige flexibilidade nas soluções operacionais, o que pode ocorrer por meio de aquisição, locação, leasing operacional e outras possíveis alternativas a serem buscadas pelas empresas privadas, exigindo criatividade e inovação para maximização da competitividade de mercado. Considerando a natureza operacional na movimentação de toras de madeira associada à indicação dos fabricantes e também experiência de 4 anos (2016/2020) operando no terminal é possível afirmar que a vida útil dos equipamentos de movimentação (em performance satisfatória) é de 20.000 hs. Baseado nas premissas atuais de utilização de equipamentos, define-se como vida útil do guindaste para carregamento de barças o máximo de 7,2 anos e guias de pátio o máximo de 4,7 anos. Com base na vida útil dos equipamentos (menor que o prazo contratual) e objetivando assegurar performance requerida pelo estudo e também demandada pela proponente à arrendatária CMPC, sugere-se aderir o regime de locação dos equipamentos. Para contribuir com o estudo sugere-se as tarifas de locação praticadas atualmente: - Guindaste para carregamento de Barças - USD 41.000 mensais/guindaste - Guia de pátio de madeira - USD 7.421 mensais/guia - Caminhões de baldeio - BRL 11.998 mensais/caminhão Diante do acima exposto, pede-se a revisão da cláusula 7.1.2.2 e 15.5.1, modernizando-a de forma a permitir a flexibilização operacional do terminal para otimizar a eficiência das operações, possibilitando a AQUISIÇÃO OU A LOCAÇÃO, bem como quaisquer outros meios para atingir a produtividade desejada, a partir dos equipamentos necessários à performance pretendida. Nos disponibilizamos a enviar a comprovação dos custos com toda a documentação necessária.</p>
--------------------	---	--

Minuta de Contrato	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	<p>A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13224/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 12/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada PEL01, no Porto de Pelotas/RS. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia122020@antaq.gov.br. Em contratos de arrendamento de terminal portuário, 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 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 toras de madeira, mas o terminal poderá movimentar outros tipos de carga geral, para os quais não há MME estabelecida. Conforme a cláusula 9.2.3 da minuta de contrato, o arrendatário deverá pagar o arrendamento variável 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 toras de madeira. Será possível a seguinte situação, por exemplo: a MME para madeira é 800 toneladas; no mês, o terminal movimentou 3.000 toneladas, sendo 200 dessas mercadorias e 2.800 de outras cargas gerais. 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 tonelage prevista no MME para madeira. Isso não parece fazer sentido. Se o arrendamento variável é cobrado sobre qualquer carga geral movimentada, cobrar um MME apenas para madeira 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. Em relatório relativo à Audiência Pública Antaq nº 02/2020, a Antaq menciona: 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. Vê-se 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 ingerência sobre decisões de negócio. Sobre os potenciais efeitos concorrenciais, metodologia da OCDE, mostra o potencial impacto nas questões concorrenciais, considerando 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. Impor MME apenas para madeira é uma limitação à participação no procedimento licitatório de privados que tenham interesse de movimentar todos os tipos de carga geral 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 as cargas gerais movimentados no terminal; ou, alternativamente, que o valor de arrendamento variável incida apenas sobre as cargas para as quais há uma MME definida contratualmente.</p>
--------------------	--	--

Minuta de Contrato	13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato;	<p>A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13224/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 12/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada PEL01, no Porto de Pelotas/RS. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia122020@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. As boas práticas recomendam que cada risco seja alocado à parte que tenha melhores condições de lidar com ele; de outra forma, se o vencedor do leilão fosse responsável por todo e qualquer risco, a licitação poderia, no limite, ser inviabilizada. Diferentemente da minuta de contrato disponibilizada na Audiência Pública Antaq nº 09/2019, no contrato de PEL01 aloca-se completamente ao arrendatário o risco de manifestações sociais afetarem a prestação dos serviços - repetindo o disposto na Audiência Pública Antaq nº 03/2020. Segue comparação entre as minutas: Audiência Pública Antaq nº 12/2020: 13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato; (...) Audiência Pública Antaq nº 09/2019: 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: (...) 13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato por: a) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data da Assunção, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, em condições normais do mercado de seguros; e b) até 90 (noventa) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data da Assunção, se as perdas e danos causados por tais eventos se sujeitem à cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, em condições normais do mercado de seguros; (...) .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 é um retrocesso, pois o arrendatário tem menos capacidade de lidar com esse risco do que o Poder Concedente. 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, a Antaq diz: 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 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 como se segue: 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.</p>
--------------------	---	---

Minuta de Contrato	14 Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13224/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 12/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada PEL01, no Porto de Pelotas/RS. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia122020@antaq.gov.br. Quanto ao procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a minuta relativa à área PEL01 traz inovações em relação a contratos anteriores, diferenciando-se da praxe utilizada pela Antaq até então. Na minuta em questão, 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 PEL01 siga a praxe utilizada pela agência, de forma que o processo seja instaurado conforme descrito na frase anterior.
Minuta de Contrato	16 Garantia de Execução do Contrato	A análise da Cláusula 16 da minuta do contrato de arrendamento não faz referência ao prazo que a empresa terá para a entrega da Garantia de Execução do Contrato, de modo que se requer seja fornecido este prazo, sugerindo-se, para tanto, que seja estabelecido um prazo mínimo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do contrato de arrendamento.
Minuta de Contrato	16.1 A Arrendatária deverá manter, durante a vigência contratual, em favor do Poder Concedente, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, a Garantia de Execução do Contrato em quaisquer das modalidades admitidas no Contrato, no v	A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13224/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 12/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada PEL01, no Porto de Pelotas/RS. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia122020@antaq.gov.br. O montante escolhido como Garantia de Execução contratual pelo Poder Concedente é R\$ 4.075.071,00, o que representa 2,5% do Valor Global do Contrato - tal percentual tem sido a praxe do Poder Concedente, por entender que garante, a um só tempo, a correta execução do contrato por parte do arrendatário e não representa um dispêndio tão elevado a ponto de inibir a participação, no certame, de grupos econômicos com menor capacidade financeira. Em alguns casos, o Poder Concedente estabeleceu, nas minutas de contrato, que o montante da Garantia de Execução poderá ser reduzido a 20% de seu montante original. Tal redução é permitida quando forem concluídos os investimentos mínimos exigidos contratualmente e tiver sido finalizado o pagamento do valor de outorga. Essa disposição, conforme o Poder Concedente, garante a correta execução do contrato - pois os desembolsos mais significativos já teriam sido feitos pelo arrendatário - e libera recursos para o parceiro privado. A minuta de contrato da audiência pública ora analisada traz disposição semelhante (cláusula 16.1), mas não está especificado para qual valor a Garantia de Execução será reduzida. Dessa forma, com o objetivo de garantir maior clareza quanto à disposição acima, esta Secretaria recomenda que esteja explícito, na cláusula, o montante para o qual o valor da Garantia de Execução será reduzido quando da finalização dos investimentos mínimos e do pagamento do valor de outorga.
Minuta de Contrato	16.3.5 As cartas de fiança e as apólices de seguro-garantia deverão ter vigência mínima de 1 (um) Ano a contar da data de sua emissão, sendo de inteira responsabilidade da Arrendatária mantê-las em plena vigência e de forma ininterrupta durante todo o per	. No que tange ao prazo de vigência das apólices de seguro e/ou cartas de fiança, especificamente sobre o prazo para a renovação/atualização destas, tal como consta na expressão contida na Cláusula 16.3.5.. - devendo para tanto promover as renovações e atualizações que forem necessárias com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias do vencimento, indaga-se a esta comissão se o prazo em questão refere-se à data do início das providências de renovação e atualização do documento, ou se este prazo seria correspondente à entrega do documento já renovado. Se for correspondente à entrega do documento já renovado, solicita-se desde já a alteração do prazo para 30 (trinta) dias, após o vencimento da garantia. Ainda sobre esta questão, questiona-se se seria considerado como satisfatório ao atendimento desta cláusula a entrega do certificado de cobertura das apólices de seguro para atestar as renovações e atualizações das respectivas apólices, considerando o tempo praticado no mercado para a emissão das apólices. Por fim, sobre este tema, questiona-se se a garantia exigida em questão é de execução imediata ou poderia ser utilizada em processo de liquidação.

Minuta de Contrato	17.1 A Arrendatária deverá manter os seguros durante toda a execução das Atividades, até o encerramento do Contrato e integral cumprimento de seu objeto, considerados essenciais para garantir uma efetiva cobertura para todos os riscos inerentes às A	Com base na redação do item 17.1. da Minuta do Contrato de Arrendamento, solicitamos que se seja especificada qual é a matéria segurada na apólice para riscos operacionais. A Arrendatária seria obrigada a segurar a propriedade em si, ou seja, o terreno e as obras civis? Em caso positivo, quais seriam os valores seguráveis dos bens em questão, tanto para o seguro de construção como para o seguro de operação.
Minuta de Contrato	17.4.1 Contratar seguro na modalidade Riscos de Engenharia - Obras Civis em Construção e Instalações e Montagem; a apólice deverá contemplar a cobertura básica, englobando todos os testes de aceitação, com valor de importância segurada igual ao valor dos	Os riscos de construção disponíveis atualmente no mercado garantem apenas os danos decorrentes de erros de desenho de projeto, material e mão de obra defeituosa que sejam relacionados a um acidente. Considerando o disposto no item 17.4.1. da Minuta do Contrato de Arrendamento, solicitamos que seja definida a matéria que deverá ser segurada, considerando a existência de conceitos sobre os quais não se justificaria a solicitação de cobertura, tal como sobre o valor do terreno. . Existem definições acerca dos limites, sublimites e franquias para os diferentes tipos de risco que deverão ser segurados? . Os equipamentos e as instalações do empreiteiro que podem ser vinculados ao projeto também devem ser incluídos no seguro do empreiteiro?
Minuta de Contrato	17.4.2 Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral e Cruzada, dando cobertura aos riscos decorrentes da implantação das obras e a quaisquer outros estabelecidos no Contrato e em seus Anexos, cobrindo a Arrendatária e o Poder Concedente, be	Considerando a obrigação de contratação de seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral e Cruzada, tal como previsto na cláusula 17.4.2., solicita-se que seja especificado quais seriam os limites, sublimites e a franquia aceitáveis para este tipo de seguro.

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 nat	Considerando a necessidade de contratação de um seguro que incluía Lucros Cessantes ao longo da vigência do contrato, solicita-se que seja especificado o conceito a ser segurado, bem como qual franquia seria aplicável, considerando que a contratação desta modalidade de seguros contempla diversos tipos de franquias.
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	Considerando a necessidade de contratação de um seguro na modalidade de Responsabilidade Civil Geral e Cruzada, entende-se que é necessário, por parte desta comissão, especificar quais seriam os limites e as franquias para contratação deste tipo de Seguro.
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.	Considerando a necessidade de contratação de um seguro contra acidentes de trabalho, entende-se que é necessário, por parte desta comissão, especificar quais seriam os limites e as franquias para contratação deste tipo de Seguro.

Minuta de Contrato	17.9 As apólices de seguro, com exceção daquelas constantes na Cláusula 17.4, deverão ter vigência mínima de 1 (um) Ano a contar da data de sua emissão, sendo de inteira responsabilidade da Arrendatária mantê-las em plena vigência e de forma ininter	No que tange ao prazo de vigência das apólices de seguro, especificamente sobre o prazo para a renovação/atualização destas, tal como consta na expressão contida na Cláusula 17.9. - devendo para tanto promover as renovações e atualizações que forem necessárias com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias do vencimento , indaga-se a esta comissão se o prazo em questão refere-se à data do início das providências de renovação e atualização do documento, ou se este prazo seria correspondente à entrega do documento já renovado. Se for correspondente à entrega do documento já renovado, solicita-se desde já a alteração do prazo para 30 (trinta) dias, após o vencimento da garantia. . Ainda sobre esta questão, questiona-se se seria considerado como satisfatório ao atendimento desta cláusula a entrega do certificado de cobertura das apólices de seguro para atestar as renovações e atualizações das respectivas apólices, considerando o tempo praticado no mercado para a emissão das apólices.
--------------------	---	---

Minuta de Contrato	20.1.1 Alternativamente à criação da SPE, a arrendatária poderá criar unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identi	<p>A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13224/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 12/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada PEL01, no Porto de Pelotas/RS. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia122020@antaq.gov.br. As minutas 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 à Audiência Pública nº 03/2020, a Antaq menciona o seguinte quanto à sugestão 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. 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 constituir SPE para operar a infraestrutura concedida, impende destacar a importância da segregação das operações por meio da SPE. Veja-se o caso do transporte ferroviário quando da concessão ocorrida nos anos de 1990, no qual as ferrovias Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória Minas foram incorporadas pela Vale S.A. À época, não foram criadas SPEs para operar essas concessões, e a 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. 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. Quanto ao acesso a crédito por parte do arrendatário, 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 PEL01.</p>
--------------------	---	---

Brasília, 04 de setembro de 2020

BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO

Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários