

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA
COMISSÃO DE LICITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS DA APPA
Respostas às contribuições área PAR50

A PRESIDENTE EM EXERCÍCIO DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS DA APPA - CLAP, no uso das atribuições conferidas pela Portaria APPA nº 43, de 12 de março de 2021, na legislação de regência e considerando o que consta do Processo nº 16.802.526-2 , divulga as respostas às contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2020-APPA.

Documento	Item do documento	Pedido de esclarecimento	Resposta
Minuta de Edital	9.1.1. Em cumprimento ao acordo 122/2018 oriundo do Tribunal de Contas da União-TCU, é vedada a concentração horizontal de mercado como forma de impedir o abuso de poder econômico.	Cumprimentando-os cordialmente, vimos através da presente apresentar contribuições, subsídios e sugestões no bojo da consulta pública ora em andamento (cfr. indicação em epígrafe), que versa sobre a modelagem das minutas jurídicas e técnicas necessárias à realização do certame licitatório referente ao arrendamento do terminal portuário de granéis líquidos, denominado PAR 50, localizado no porto organizado de Paranaguá. Conforme se extrai das minutas apresentadas por essa d. Autoridade Portuária (cfr. http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Pagina/Audiencias-Publicas-PAR32-e-PAR50), propomos a seguinte alteração: EXCLUIR O ITEM 9.1.1 em razão de que o Edital já mitiga a concentração horizontal de mercado como estabelecido no item 22.14.	Agradecemos a contribuição e informamos que os dispositivos estão coerentes entre si. Ressalte-se que a regra constante no item 9.1.1 está inserida no item de edital que trata da Participação no Leilão, e o item 22.14 das regras de Sessão Pública do Leilão.
Minuta de Edital	9.1.2. Fica estabelecido que empresas ou grupos econômicos detentores de operação de líquidos localizados no porto organizado de Paranaguá só poderão ser declaradas vencedoras no leilão da área denominada PAR50 em caso de proposta única.	Cumprimentando-os cordialmente, vimos através da presente apresentar contribuições, subsídios e sugestões no bojo da consulta pública ora em andamento (cfr. indicação em epígrafe), que versa sobre a modelagem das minutas jurídicas e técnicas necessárias à realização do certame licitatório referente ao arrendamento do terminal portuário de granéis líquidos, denominado PAR 50, localizado no porto organizado de Paranaguá. Conforme se extrai das minutas apresentadas por essa d. Autoridade Portuária (cfr. http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Pagina/Audiencias-Publicas-PAR32-e-PAR50), propomos a seguinte alteração: EXCLUIR O ITEM 9.1.2 para evitar dubiedade de interpretação quanto às regras de participação do Leilão em relação ao contido no item 22.14. Há clara contradição entre item 9.1.2. que estabelece que	Agradecemos a contribuição e informamos que o item 9.1.2 será revisado no sentido de traduzir a diretriz de que empresas ou grupos econômicos com participação relevante de mercado no complexo portuário de Paranaguá e Antonina, nesse caso tomando como referência o percentual de 40% de mercado, não poderão ser declaradas vencedores do certame, salvo no caso de proposta única.

		empresas ou grupos econômicos detentores de operação de líquidos localizados no porto organizado de Paranaguá só poderão ser declaradas vencedoras no leilão da área denominada PAR50 em caso de proposta única, sem estabelecer qual percentual de mercado de graneis líquidos do Complexo Portuário de Paranaguá seria permitido um terminal participar do Leilão sem restrição. Este regramento é contraditório ao item 22.14 que traz a vedação prevista no 9.1.2. apenas para empresas ou grupos econômicos com participação acima de 40% no mesmo mercado.	
Minuta de Edital	9.1.2. Fica estabelecido que empresas ou grupos econômicos detentores de operação de líquidos localizados no porto organizado de Paranaguá só poderão ser declaradas vencedoras no leilão da área denominada PAR50 em caso de proposta única.	O item 9.1.2 do Edital prevê, de forma ampla, que empresas ou grupos econômicos detentores de operação de líquidos localizados no porto organizado de Paranaguá só poderão ser declaradas vencedoras no leilão da área denominada PAR50 em caso de proposta única. Ao mesmo tempo, o item 22.14 estabelece que empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de graneis líquidos do Complexo Portuário de Paranaguá-PR poderão ser declaradas vencedoras apenas na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida. Entendemos que deve haver a compatibilização das disposições no sentido de estabelecer que a restrição se aplica apenas à empresas com participação de mercado acima de 40%, de forma a garantir maior segurança jurídica aos participantes do Leilão, com a previsão de regra unívoca quanto as possibilidade de participação. Nesse sentido, sugerimos compatibilizar a redação do item 9.1.2 aos itens 22.14 e 22.14.1 das Minutas de Editais.	Agradecemos a contribuição e informamos que o item 9.1.2 será revisado no sentido de traduzir a diretriz de que empresas ou grupos econômicos com participação relevante de mercado no complexo portuário de Paranaguá e Antonina, nesse caso tomando como referência o percentual de 40% de mercado, não poderão ser declaradas vencedores do certame, salvo no caso de proposta única.
Minuta de Edital	9.1.2. Fica estabelecido que empresas ou grupos econômicos detentores de operação de líquidos localizados no porto organizado de Paranaguá só poderão ser declaradas vencedoras no leilão da área denominada PAR50 em caso de proposta única.	A Minuta do Edital do PAR50, no Capítulo III, item 9.1.2, dispõe que empresas detentoras de operações de líquidos localizadas no porto organizado de Paranaguá só poderão ser declaradas vencedoras no leilão em caso de proposta única. Por "empresas detentoras de operações de líquidos localizadas no porto organizado...", entende-se todas as empresas com contratos operacionais, sejam eles contratos de arrendamento ou contratos de passagem ? Ou deve-se entender somente as empresas com contratos de arrendamento ?	Agradecemos a contribuição e informamos que o percentual de participação de mercado de cada empresa está descrita na Seção B - Estudo de Mercado, e que considera-se para fins de aferimento a tancagem disponíveis para movimentação de graneis líquidos, sejam elas localizadas dentro ou fora do Porto Organizado.
Minuta de Edital	22.14.2. Para aferição da participação do mercado, utilizar-se-á a participação de mercado prevista na tabela constante do Estudo -Seção B -Estudos de Mercado, tabela 12	Cumprimentando-os cordialmente, vimos através da presente apresentar contribuições, subsídios e sugestões no bojo da consulta pública ora em andamento (cfr. indicação em epígrafe), que versa sobre a modelagem das minutas jurídicas e técnicas necessárias à realização do certame licitatório referente ao arrendamento do terminal portuário de graneis líquidos, denominado PAR 50,	Agradecemos a contribuição. O arrendamento PAR50 foi modelado com as estruturas operacionais existentes e a implantação de novas estruturas de tancagem. Para a implantação das novas estruturas considerou-se o prazo de 3 anos para a realização de obras e demais providências no que tange as licenças. Nesse sentido, o terminal captura demanda logo no primeiro ano de contrato em 2022, tendo

	denominada Divisão de mercado granéis líquidos , coluna refe	localizado no porto organizado de Paranaguá. Conforme se extrai das minutas apresentadas por essa d. Autoridade Portuária (cfr. http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Pagina/Audiencias-Publicas-PAR32-e-PAR50), propomos a seguinte alteração: ALTERAR A REDAÇÃO DO ITEM 22.14.2. quanto ao período de referência da Tabela 12 constante do Estudo -Seção B -Estudos de Mercado denominada Divisão de mercado granéis líquidos , coluna referente ao período de 2022-2024 para 2025-2046, passando a: 22.14.2. Para aferição da participação do mercado, utilizar-se-á a participação de mercado prevista na tabela constante do Estudo -Seção B -Estudos de Mercado, tabela 12 denominada Divisão de mercado granéis líquidos , coluna referente ao período de 2025-2046 O Edital (22.14.2.) estabelece que a referência de utilização da participação dos terminais deve ser considerada no curto prazo, qual seja período de 2022-2024. No entanto, em termos operacionais o PAR50 estará em operação plena, com nova capacidade de armazenamento e novo píer de atracação em maior prazo, época em que já se espera terem sido implantados os novos TUPs autorizados e em fase de autorização, além do aumento da capacidade de armazenamento do próprio PAR50.	em vista a utilização das instalações existentes. Para o dimensionamento do terminal foi considerado manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário de Paranaguá para granéis líquidos, Inclusão de capacidades planejadas de armazenagem com nível de maturidade suficiente, de acordo com cada cronograma de ampliação. Portanto, o PAR50 em 2024 concluirá a implantação adicional da tancagem prevista. Logo, para aferição da participação de mercado deverá ser considerada a tabela 12 denominada "Divisão de mercado granéis líquidos", coluna referente ao período de 2022-2024. Contribuição não acatada.
Minuta de Edital	CAPÍTULO VI - DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO DE	RETIRADA DO ITEM 29.4 DA MINUTA DO EDITAL E SEUS DESDOBRAMENTOS CAPÍTULO VI - DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO Seção III - Das Disposições Gerais do Contrato de Arrendamento Motivação O artigo 42-A do Decreto nº 8.033, de 2013, estabelece que o Poder Concedente poderá autorizar, nos casos de arrendamento portuário, a realização de investimentos fora da área arrendada, na infraestrutura comum do porto organizado, desde que haja anuência da administração do porto. Tal dispositivo foi incorporado à proposta normativa (artigo 20) adicionando a anuência da ANTAQ como condicionante à realização dos investimentos, uma vez que conforme estabelecido no Acordão TCU nº 1446/2018, item 9.2.2, cabe à Agência, entre outras, evitar a descaracterização do objeto do contrato de arrendamento e potencial comportamento oportunista dos arrendatários, em especial através do item 9.2.2.2 que diz: "9.2.2.2. preservar o uso público das infraestruturas, não gerando qualquer preferência ou distinção de tratamento aos arrendatários ou seus clientes; " Também a Portaria nº 530 /2019-MINFRA traz a mesma proibição prevista para o caso do PAR 50 quando estabelece: Dos investimentos na infraestrutura comum do porto (art. 15 a 21), trata-se de regulamentação do art. 42-A do Decreto nº 8.033/2013, incluído pelo Decreto nº	Contribuição cancelada pelo próprio requerente.

9.048/2017. Nesse sentido, ficou definido que o Poder Concedente poderá aprovar investimentos fora da área arrendada, na infraestrutura comum do porto. Deverão ser priorizados os investimentos que constem dos instrumentos de planejamento da Autoridade Portuária e não poderão ser autorizados investimentos que prejudiquem o uso público da infraestrutura comum do porto, sendo vedada qualquer preferência ou distinção em favor do arrendatário ou de seus clientes. Subseção II Dos investimentos na infraestrutura comum do porto Art. 15. O poder concedente poderá aprovar que arrendatários de instalações portuárias realizem investimentos fora da área arrendada, na infraestrutura comum do porto organizado, mediante recomposição da equação econômico-financeira do contrato. § 2º Caso concorde com a proposta, a manifestação da administração do porto deverá abordar, no mínimo: (...) III - se o investimento proposto pelo arrendatário prejudica de algum modo o uso público da infraestrutura comum do porto; e IV - se o investimento proposto pelo arrendatário gera qualquer preferência ou distinção de tratamento ao arrendatário ou aos demais usuários do porto organizado. Em primeiro lugar, em razão da impossibilidade de uma área fora do arrendamento, mesmo que incorporada a ele operacionalmente na licitação, na condição de área comum do porto para que nela haja investimento em infraestrutura comum do porto, é vedada qualquer preferência ou distinção em favor do arrendatário ou de seus clientes. Tem -se um impedimento legal para esta prática, sendo que uma vez que o edital em seu item 29.4 prevê ao arrendatário do PAR50, o píer externo da expansão que deverá ser de atracação preferencial do mesmo, fica evidentemente caracterizado que isto se enquadra na previsão da proibição da Portaria 530/2019-MINFRA nos itens II e IV, §2 Art.15 que estipulam se o investimento proposto pelo arrendatário prejudica de algum modo o uso público da infraestrutura comum do porto e investimento proposto pelo arrendatário gera qualquer preferência ou distinção de tratamento ao arrendatário ou aos demais usuários do porto organizado . Além disso, contraria também o item 9.2.2.2 Acórdão TCU nº 1446/2018-Plenário. Se o acima não fosse definitivo para a retirada do item 29.4, a ele se somaria mais um descumprimento, que é a necessidade da vinculação dos investimentos estar em linha com instrumentos de planejamento da Autoridade Portuária, que não é o caso da denominada Área 2 do Plano Mestre, onde o PAR 50 prevê a construção de um píer vinculado operacionalmente a este arrendamento E NÃO COMO PREVÊ A SUA Finalidade/Destinação em Áreas Elementos Técnicos - Area

		<p>02, ou seja, a construção de um novo píer de atracação para navios tanques a ser interligado às áreas com sistemas de armazenagem privados. No ATO JUSTIFICATÓRIO Nº 07/2020 - GARR/APPA para a modelagem do Programa de Arrendamentos Portuários dos Portos do Paraná, especificamente para a Licitação da área PAR50 no Porto Organizado de Paranaguá/PR, traz em seu item 28 duas afirmações de enorme impacto na atratividade, bem como a desobediência ao Acórdão TCU nº 1446/2018-Plenário: 28. Tendo em vista a demanda observada, a área do futuro arrendamento PAR50 será atendida pelos berços 141 e 142 do píer de inflamáveis, além desses, caberá ao futuro arrendatário do PAR50 a realização de obras para construção/expansão de um novo píer, de forma a incluir dois novos berços de atracação, berço interno e externo, ao norte do píer de inflamáveis, que também atenderão a área do futuro arrendamento, de modo a melhor ordenar as operações portuárias e atender a expansão de demanda prevista durant</p>	
<p>Minuta de Edital</p>	<p>CAPÍTULO VI - DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO</p>	<p>Em complemento à nossa contribuição anterior: 28. Tendo em vista a demanda observada, a área do futuro arrendamento PAR50 será atendida pelos berços 141 e 142 do píer de inflamáveis, além desses, caberá ao futuro arrendatário do PAR50 a realização de obras para construção/expansão de um novo píer, de forma a incluir dois novos berços de atracação, berço interno e externo, ao norte do píer de inflamáveis, que também atenderão a área do futuro arrendamento, de modo a melhor ordenar as operações portuárias e atender a expansão de demanda prevista durante a vigência do contrato. Vale destacar que os berços citados, existentes e futuros, não farão parte da área do arrendamento, mas por motivos do investimento proporcionado pelo futuro arrendatário na expansão, o berço externo será de atracação preferencial do licitante vencedor. Fica inquestionável a vinculação da área da construção do píer com o uso preferenciado ao arrendatário em razão do investimento e não porque seja dentro da área do arrendamento, ao mesmo tempo que consagra a desobediência ao uso destinado para a área tanto no PDZ, quanto no Plano Mestre e no Programa de Arrendamento do Porto de Paranaguá. Mesmo que os instrumentos sejam de datas diferentes, em todos eles a área correspondente à modelagem do PAR 50 vinculou preferencialmente a um único arrendamento de forma excludente, tanto na participação na licitação, quanto na operacionalidade e no modelo de negócio ao qual seus futuros usuários estavam destinados nos instrumentos de planejamento. De acordo com o PDZPO; 5.4.1.3.3. Etapas Há um Estudo de</p>	<p>Contribuição cancelada pelo próprio requerente.</p>

		<p>Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) elaborado. Propõe-se que a área seja listada para arrendamento e a construção do píer seja feita por investimentos do setor privado ou em parceria público-privada (PPP). (i) Sempre de forma isolada e sem vinculação a um Terminal arrendado (ii) Sem restrição de acesso à licitação a quem já tivesse capacidade estática de retro área no porto de Paranaguá. (iii) Sem necessidade de mudar o seu fundo de negócio para participar na licitação do píer da Area 2 (operam com tanques próprios, para poder participar na licitação do PAR 50 terão que operar com tanques arrendados e que não estavam no seu plano de negócio) - Plano Mestre/PDZPO. (iv) Finalidade/Destinação Áreas Elementos Técnicos - Area 02 é a construção de um novo píer de atracação para navios tanques a ser interligado em áreas com sistemas de armazenagem privados Portaria nº61/2020 -MINFRA nos \$1e \$2 item V Art.11. Fica transparente a necessidade da retirada do Item 29.4 da Minuta de Edital, e seus desdobramentos, por impossibilidade de o investimento proposto pelo arrendatário gerar qualquer preferência ou distinção de tratamento ao arrendatário ou aos demais usuários do Porto Organizado e por contrariar os Instrumentos de Planejamento do Porto de Paranaguá.</p>	
Minuta de Edital	CAPÍTULO VI - DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO	SOLICITAMOS O CANCELAMENTO DAS CONTRIBUIÇÕES FEITAS EM 18/FEV/2021 PELA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINALS DE LIQUIDOS - ABTL, AO CERTAME EM LIDE (AP-02/2020 PAR-50/APPA - TERMINAL DE LIQUIDOS DO PORTO DE PARANAGUA).	Contribuição cancelada pelo próprio requerente.
Minuta de Edital	29.4. Por motivos de expansão do píer público de líquidos, que correrá às expensas do licitante vencedor, o píer externo da expansão será de atracação preferencial ao arrendatário.	RETIRADA PREFERENCIA PAR 50 CONTRIBUIÇÃO RETIRADA DA ITEM 29.4 DO EDITAL E SEUS DESDOBRAMENTO SELECIONE AREA = PAR50 SELECIONE DOCUMENTO =EDITAL SELECIONE CAPITULO = VI RETIRADA DO ITEM 29.4 DA MINUTA DO EDITAL E SEUS DESDOBRAMENTOS CAPÍTULO VI - DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO Seção III - Das Disposições Gerais do Contrato de Arrendamento 29.4. Por motivos de expansão do píer público de líquidos, que correrá às expensas do licitante vencedor, o píer externo da expansão será de atracação preferencial ao arrendatário. MOTIVAÇÃO A) NÃO ATENDIMENTO AOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO podemos afirmar que as áreas arrendáveis que serão integradas em um único arrendamento portuário recebem o mesmo número , já aquelas que irão serem arrendadas de forma isolada ou interligada , portanto não através da mesma licitação,	Agradecemos pela contribuição. Sobre o questionamento A, informamos que as atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento PAR50 estão alinhadas às definições do PDZ do Porto de Paranaguá (2018), tanto em relação à sua natureza de área afeta às operações portuárias (em contraposição às áreas não operacionais) como no que diz respeito à sua vocação. Conforme as páginas 73 e 74 do referido instrumento de planejamento, a área em questão possui natureza operacional e é destinada à movimentação e armazenagem de granel líquido. Eventuais ajustes no traçado da área em relação ao PDZ são realizadas na modelagem visando a otimização da exploração do ativo público, em conformidade com o planejamento do porto, e podem ser ajustados em atualização posterior desse instrumento. No que diz respeito ao item 29.4 do Edital, que confere à nova arrendatária atracação preferencial referente ao píer externo da expansão, informamos que as

recebem números diferentes por parte do instrumento de planejamentos Logo não há atendimento aos instrumentos de planejamento ao integrar através da licitação do PAR50 as denominadas, Área 2 - Projetada para Píer - Granéis Líquidos para Exportação com a Área 3 - Terminal Público de Alcool - Granéis Líquidos para Exportação. B) O INVESTIMENTO PROPOSTO PELO ARRENDATÁRIO GERA QUALQUER PREFERÊNCIA OU DISTINÇÃO DE TRATAMENTO AO ARRENDATÁRIO OU AOS DEMAIS USUÁRIOS DO PORTO ORGANIZADO. C) DESCUMPRIMENTO ACORDÃO 1448/2018 , "9.2.2.2. preservar o uso público das infraestruturas, não gerando qualquer preferência ou distinção de tratamento aos arrendatários ou seus clientes; " Desobediência ao Acórdão TCU nº 1446/2018-Plenário , segundo estabelece o ato justificativo 28. Tendo em vista a demanda observada, a área do futuro arrendamento PAR50 será atendida pelos berços 141 e 142 do píer de inflamáveis, além desses, caberá ao futuro arrendatário do PAR50 a realização de obras para construção/expansão de um novo píer, de forma a incluir dois novos berços de atracação, berço interno e externo, ao norte do píer de inflamáveis, que também atenderão a área do futuro arrendamento, de modo a melhor D) DESCUMPRIMENTO DA PORTARIA N°530/2019 Sendo vedada qualquer preferência ou distinção em favor do arrendatário ou de seus clientes. a. Subseção II b. Dos investimentos na infraestrutura comum do porto c. Art. 15. O poder concedente poderá aprovar que arrendatários de instalações portuárias realizem investimentos fora da área arrendada, na infraestrutura comum do porto organizado, mediante recomposição da equação econômico-financeira do contrato. d. § 2º Caso concorde com a proposta, a manifestação da administração do porto deverá abordar, no mínimo: e. (...) f. III - se o investimento proposto pelo arrendatário prejudica de algum modo o uso público da infraestrutura comum do porto; e g. IV - se o investimento proposto pelo arrendatário gera qualquer preferência ou distinção de tratamento ao arrendatário ou aos demais usuários do porto organizado. Consequências obrigatória retirada do Item 29.4 da Minuta de Edital, e seus desdobramento

infraestruturas públicas portuárias, efetivamente, devem ser disponibilizadas sem distinção de tratamento entre as arrendatárias. Contudo, a preferência de atracação contratualmente estabelecida em novo arrendamento portuário a ser licitado não contraria as normas setoriais em vigor. No presente caso, a atracação preferencial ao píer trata-se de um aspecto considerado na modelagem do estudo e foi estabelecida não apenas na minuta de edital, mas também expressamente na Subcláusula 2.2. da Minuta de contrato, segundo a qual "As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, a exceção do píer externo da ampliação, que será de atracação preferencial do arrendatário por conta dos investimentos alocados na expansão.". Isso significa que as regras gerais para o uso compartilhado das infraestruturas do porto, estabelecidas no Regulamento de Exploração do Porto de Paranaguá, devem ser observadas, porém, considerando essa prioridade constante no contrato de arrendamento a ser celebrado. É importante ressaltar que a preferência de atracação não configura descumprimento em relação à Portaria MINFRA nº 530/2019, especificamente de seus arts. 18, § 2º, inciso IV, e 20. A norma em questão estabelece critérios e procedimentos para a prorrogação de vigência, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e outras alterações em contratos de arrendamento de instalações portuárias. Está claro que esta portaria não estabelece regras para a modelagem de novos arrendamentos portuários a serem licitados, pois trata somente de modificações e reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamentos já existentes. Assim como no caso da Portaria MINFRA nº 530/2019, o item 9.2.2.2 do Acórdão do TCU nº 1448/2018-Plenário também se refere a novos investimentos a serem realizados no âmbito de contratos de arrendamento já celebrados, em casos ensejadores de reequilíbrio contratual, no intuito de mitigar os efeitos da aplicação do novo art. 42-A do Decreto nº 8.033/2013, que prevê a possibilidade de um arrendatário solicitar autorização para realizar novos investimentos fora da sua área arrendada. Diferentemente do caso dos pedidos de novos investimentos por arrendatários já instalado no porto, no caso de novos arrendamentos, o estabelecimento de preferência de uso de berço é um importante recurso utilizado para a viabilização da modelagem de novos empreendimentos. Essa preferência pode ser utilizada para equacionar aspectos específicos da modelagem do terminal como, por exemplo, na hipótese da capacidade do sistema aquaviário ser insuficiente para absorção da demanda projetada. Nesse caso, a prioridade de atracação pode ser estabelecida de

			<p>forma a compensar essa insuficiência. Caso isso não fosse possível, o arrendamento estaria limitado pela capacidade do sistema aquaviário, o que tornaria inócuos, por exemplo, investimentos na expansão da capacidade estática do terminal. Nesse contexto, a preferência de atracação não se constitui como um privilégio à arrendatária, mas sim como um dos diversos elementos considerados em conjunto para viabilizar a exploração de um novo terminal. Uma preferência dessa natureza é considerada na equação econômico-financeira do empreendimento, podendo impactar, por exemplo, no aumento do valor de arrendamento a ser pago à Administração do Porto. Isso demonstra que não se trata de uma “vantagem” infundada dada apenas a uma arrendatária, mas sim um recurso técnico utilizado para viabilizar um novo empreendimento, com contrapartida correspondente a ser arcada pela arrendatária, considerando-se todos os elementos do projeto. Portanto, no caso de um novo arrendamento, a preferência de atracação é utilizada de forma calculada e em conformidade com os demais elementos que compõem a equação econômico-financeira contratual, em linha com as diretrizes de uso de infraestruturas portuárias estabelecidas pela administração do porto, não se constituindo com um privilégio infundado em relação aos demais usuários do porto. Por fim, cabe ressaltar que a preferência de uso de infraestrutura portuária pública não está necessariamente relacionada ao responsável pela realização do investimento. Conforme explanado anteriormente, a preferência de uso constitui-se como um dos elementos considerados na modelagem do arrendamento. Nesse caso, em tese, pode ser estabelecida preferência de uso a nova arrendatária relativa a infraestruturas já existentes no porto; ou, por outro lado, pode haver situação em que investimentos na área comum do porto podem recair como obrigação da nova arrendatária a fim de reduzir o VPL do projeto, sem que haja prioridade de uso correspondente a essas infraestruturas. Assim, será revisado o texto da Subcláusula 2.2 do contrato, de modo a suprimir a ideia de que a atracação preferencial foi estabelecida, necessariamente, “por conta dos investimentos alocados na expansão”. Para fins de modelagem de arrendamentos portuários, não há relação necessária entre a realização de investimentos em infraestrutura no porto e a prioridade de uso dessa infraestrutura.</p>
Minuta de Contrato	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela	A subcláusula 2.2 da minuta de Contrato de Arrendamento estabelece que o Arrendatário terá direito à atracação preferencial no píer externo da ampliação prevista como	Agradecemos pela contribuição. Informamos que as regras para o uso da infraestrutura comum do porto são estabelecidas no Regulamento de Exploração do Porto.No

	<p>Administração do Porto, a exceção do píer externo da ampliação, que será de atracação preferencial do arrendatário por conta dos investimentos alocados na expansão.</p>	<p>investimento mínimo obrigatório a ser realizado pelo Arrendatário. Sugerimos incluir expressamente o critério por meio do qual será exercido esse direito de atracação preferencial no berço externo a ser implantado pelo Arrendatário. Entende-se que essa opção é salutar, pois permite que os futuros licitantes, tenham segurança jurídica quanto à efetiva possibilidade de amortização dos investimentos necessários para a construção dos píeres. Além disso, a definição de critério de preferência na atracação desde logo traz, ainda, maior previsibilidade para outros agentes que atuem no porto quanto as expectativas de disponibilidade de píer, associada ao aumento da capacidade de movimentação e armazenagem do Porto de Paranaguá. Entende-se razoável estabelecer preferência de atracação na proporção de 3 (três) para 1 (um), envolvendo os navios destacados pelo Arrendatário para operar através do píer externo da instalação, dado que o Contrato de Arrendamento contempla também indicadores de produtividade e cadência de descarga, por meio de prancha média. Sugestão de inclusão de subcláusula 2.2.1 da minuta de Contrato de Arrendamento: 2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, sendo certo, no entanto, que deverá ser observada a regra de atracação preferencial do Arrendatário no(s) berço(s) implantado(s) pelo Arrendatário por conta dos investimentos alocados na expansão. 2.2.1 Atendidas as normas definidas pela Autoridade Portuária para programação, operação e atracação de navios, será assegurada preferência de atracação à Arrendatária, definida segundo proporção de 3 (três) para 1 (um) navio, cuja carga seja destinada à outra instalação integrante do Porto Organizado de Paranaguá. A preferência de atracação será concedida a todos os navios previamente por ela indicados à Autoridade Portuária e que operem através do píer externo da instalação.</p>	<p>mais, será revisado o texto da Subcláusula 2.2 do contrato, conforme linha 9.</p>
<p>Minuta de Contrato</p>	<p>3 Prazo do Arrendamento</p>	<p>A Data da Assunção ? data na qual tem início, efetivamente, o arrendamento e, a partir da qual, iniciam-se as obrigações da Arrendatária decorrentes do Contrato de Arrendamento ? é definida nas minutas-padrão pela data de celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, entre o Poder Concedente e a Arrendatária. Nesse modelo, o Contrato tem eficácia imediata após sua celebração, ainda que a Arrendatária não tenha condição de explorar efetivamente as instalações portuárias em função de eventual ausência de licenças prévias necessárias para a execução das atividades. A fim de minimizar o risco de descasamento entre o início das obrigações da Concessionária e a efetiva possibilidade de</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que o período entre a assinatura do contrato e a data de assunção é justamente o mecanismo adotado para minimizar o risco de descasamento entre o início das obrigações da Concessionária e a efetiva possibilidade de exploração das instalações portuárias. Ademais, o prazo pré-operacional já leva em conta período para a obtenção de licenças. Ressalta-se que a obtenção de licenças ambientais e demais documentação a ser expedida por órgãos intervenientes trata-se de obrigação da arrendatária, conforme a subcláusula 7.1.1, iv, da minuta de Contrato.</p>

		<p>exploração das instalações portuárias, sugere-se a inclusão de condição de eficácia nas minutas de Contrato, que prevejam que a contagem do prazo do contrato apenas será iniciada a partir do adimplemento de determinadas condições suspensivas (como o licenciamento ambiental prévio e a obtenção das autorizações necessárias perante a ANP). O objetivo da inserção da condição de eficácia sugerida, portanto, é permitir que o plano financeiro do contrato seja realizado conforme proposta apresentada no certame, mantendo o equilíbrio previsto para seu fluxo de caixa. Sugestão de nova redação da subcláusula 3.1 das minutas de Contrato de Arrendamento: 3.1 O Arrendamento vigorará pelo prazo de 25 (vinte e cinco) Anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato, desde que verificada a Condição de Eficácia do Contrato estabelecida nas subcláusulas 3.1.2. (...) 3.1.2. É condição de eficácia do presente Contrato a prévia obtenção das autorizações necessárias perante a ANP e órgãos ambientais a fim de que a Arrendatária possa dar início às suas operações. 3.1.3 Caberá a Arrendatária a obtenção das autorizações perante a ANP e órgãos ambientais</p>	
Minuta de Contrato	<p>I - Prancha Geral Média para granéis líquidos de, no mínimo, 400 toneladas/hora. Sendo Prancha Geral Média o volume da carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado;</p>	<p>De acordo com a atual redação da subcláusula 7.1.2.2 da minuta do Contrato de Arrendamento a Arrendatária deve atender a prancha geral média para granéis líquidos de, no mínimo, 400 ton/h (quatrocentas toneladas/hora), para escoamento de todo o volume de carga movimentada no terminal. Contudo, a capacidade, velocidade e eficiência do escoamento varia de acordo com as características intrínsecas de cada classe de carga, conforme suas especificidades técnicas (notadamente a viscosidade e a densidade específica). Desse modo, é inadequado exigir que a Arrendatária atenda a parâmetro de prancha geral média para granéis líquidos de forma desvinculada da classe de carga a ser escoada. Veja-se, por exemplo, que O Anexo I da Resolução 59.2020 da SPA, sobre normas de atracação, adota esse tipo de racional para a produtividade mínima de granéis líquidos. Sugerimos que sejam previstos parâmetros específicos para escoamento das várias classes de granéis líquidos que poderão ser movimentados na instalação portuária, de modo que os parâmetros mínimos estabelecidos sejam condizentes com a operação. Sugestão: Revisão do parâmetro geral de prancha média, atrelando os índices mínimos as classes de granel líquido a serem escoadas na operação.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que será estabelecida prancha-média somente para fluxos de embarque das cargas que foram consideradas no estudo de demanda.</p>
Minuta de Contrato	<p>7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos</p>	<p>A performance logística é um diferencial importantíssimo na cadeia de distribuição e movimentação de granéis líquidos,</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que no estudo de viabilidade foram considerados somente os fluxos</p>

	abaixo:	<p>notadamente combustíveis. Observa-se, inclusive que, hoje o porto de Paranaguá já é atendido por ferrovia e, ainda, existe um ramal ferroviário dentro área PAR-50 escopo da presente consulta pública. Nesse contexto, nos parece de suma importância que, entre os investimentos obrigatórios a serem realizados pelo futuro Arrendatário, seja incluída a implementação de plataforma de carregamento e descarga de vagões ferroviários. A sugestão se justifica pelos diversos benefícios derivados da possibilidade de escoamento e recepção de graneis líquidos através de vagões-tanque, tais como o aumento da performance e eficiência logística, redução do custo do frete, redução do número de caminhões transitando em área portuária, redução da emissão de poluentes na atmosfera, otimização do giro do terminal e potencialização do volume de cargas movimentadas pelo porto de Paranaguá. Sugestão: Inclusão, entre os investimentos mínimos obrigatórios previstos na minuta do Contrato de Arrendamento, de plataforma de carregamento e descarga de vagões ferroviários a ser implantada pelo futuro Arrendatário.</p>	<p>existentes no porto, portanto, não foi vislumbrada a necessidade de investimento em plataforma de carregamento e descarga de vagões ferroviário. Em que pese não tenha sido considerado cálculo de microcapacidade, dentre os ativos existentes no terminal, foram consideradas duas estações de carregamento ferroviário e o ramal ferroviário interno, dessa forma, dispensando a necessidade de investimentos adicionais no CAPEX. De todo o modo, o contrato somente estabelece investimentos mínimos, logo, a futura arrendatária poderá propor o investimento adicional em questão, conforme previsto no seu Plano Básico de Implantação (PBI).</p>
Minuta de Contrato	<p>e) Construção de novo sistema aquaviário contemplando dois novos berços de atracação (interno e externo), de forma a atender, no mínimo, o navio de projeto tipo de 115 mil TPB;</p>	<p>Justificativa: De acordo com a modelagem concebida para o leilão, foi previsto que a Arrendatária é obrigada a construir um novo sistema aquaviário contemplando dois novos berços de atracação (interno e externo), de forma a atender, no mínimo, o navio de projeto tipo de 115 mil TPB (Subcláusula 7.1.2.3, alínea e da minuta de Contrato de Arrendamento). Entretanto, a análise dessa obrigação exige abordar os investimentos e obrigações previstos no Contrato de Arrendamento nº 015-2006, celebrado entre a APPA e a Transpetro em 13 de junho de 2006. Como contrapartida ao arrendamento de área no Complexo Portuário de Paranaguá, foi estabelecida a obrigação de a Transpetro construir, em extensão ao Pier Público do Cais de Inflamáveis existente, um Pier de Combustíveis, Gases e Álcoois com dois berços de atracação para navios de até 60.000 TPB, no berço externo, e até 40.000 TPB no berço interno, tendo ainda, 14m de calado máximo no berço externo e interno, conforme se lê nas cláusulas 8.2, 8.5, 8.6 do referido Contrato de Arrendamento nº 015-2006. Não está claro, nas projeções de demanda e cenário futuro da modelagem objeto desta Consulta Pública, se foi considerada a construção do Pier de Combustíveis, Gases e Álcoois tal como prevista no Contrato de Arrendamento nº 015-2006. Observa-se que eventual construção do Pier de Combustíveis, Gases e Álcoois, em extensão ao Pier de Inflamáveis existente, trará impactos às projeções de demanda e, portanto, ao próprio retorno dos investimentos que deverão ser realizados pelo Arrendatário. Não se</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. A modelagem do arrendamento PAR50 considerou a possibilidade da conversão da obrigação de construir o Pier de Inflamáveis do Contrato n. 15-2006 em obrigação de pagar quantia equivalente em dinheiro. O valor dessa indenização está sendo discutido em juízo, nos autos da ação n. 5012723-02.2019.4.04.7000, da 1ª Vara Federal de Paranaguá- PR. Com a celebração do acordo, caberá à nova arrendatária a obrigação de construir o Pier de Inflamáveis.</p>

		<p>vislumbra a necessidade de construção de dois novos píeres com quatro berços de vocação semelhante na área do Complexo do Porto de Paranaguá. Por esse motivo, questiona-se: (i) a obrigação de construir novo píer contemplando dois novos berços de atracação considerou a obrigação previamente estabelecida de a Transpetro construir, um Píer de Combustíveis, Gases e Álcoois, em extensão ao Píer Público do Cais de Inflamáveis existente, nos termos de seu Contrato de Arrendamento nº 015-2006? (ii) Ou se, ao contrário, a obrigação da Transpetro de construir o Píer de Combustíveis, Gases e Álcoois será convertida, por exemplo, em indenização à APPA, pelo descumprimento do contrato anteriormente firmado, de forma a permitir a realização de outras melhorias na área. E, dessa forma, não haveria qualquer tipo de influência ou impactos nas premissas dos estudos, projeções de demanda e investimentos que devem ser realizados pelo Arrendatário, da forma como apresentados na presente Audiência Pública nº 02/2020-APPA. Trata-se de um aspecto crucial para avaliação da correção dos estudos de mercado divulgados no âmbito desta CP e, portanto, determinante para a eventual apresentação de propostas pelos eventuais licitantes interessados. Contribuição: Esclarecer na modelagem os planos da APPA e do Poder Concedente em relação aos investimentos previstos no âmbito do Contrato de Arrendamento nº 015-2006. A depender do cenário, incluir hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro em benefício do futuro Arrendatário.</p>	
Minuta de Contrato	f) Execução de dragagem de aprofundamento dos novos berços de atracação para profundidade de, no mínimo, -16,0 m (DHN);	A Minuta de Contrato do PAR50 menciona, no item 7.1.2.3 f), que a dragagem de aprofundamento dos novos berços de atracação deve ser executada para profundidade de no mínimo 16,0 m. Qual a razão desta profundidade, se os canais de acesso ao Porto de Paranaguá têm, segundo informação do site da Antaq, profundidade de 12,0 m ?	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a profundidade do berço está aderente aos projetos de aprofundamento do canal a serem futuramente implementados pela autoridade portuária.
Minuta de Contrato	15.4 Os bens móveis e imóveis mencionados na Subcláusula 15.1.1 e existentes na data da celebração deste Contrato serão cedidos à Arrendatária mediante a assinatura de Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos entre a Arrendatária,	A área referente a instalação portuária PAR-50, atualmente, é explorada duas empresas que ocupam atualmente a área, União Vopak e Alcól Paraná. Considerando que o futuro arrendatário será obrigado a, já no primeiro ano de execução do contrato, realizar movimentação e armazenagem de cargas, é preciso que sejam previstos mecanismos capazes de garantir que, a partir do momento da assinatura do contrato, o futuro arrendatários tenha condições de efetivamente adentrar às áreas licitadas para cumprir, nos prazos previstos contratualmente, suas obrigações. Para isso, seria importante que houvesse melhor detalhamento com relação às regras de transição para a efetiva assunção das operações pelos licitantes que	Agradecemos pela contribuição. A Resolução Normativa nº 7-ANTAQ/2016 prevê, em seu art. 48, IV, que o prazo de vigência do Contrato de Transição será de 180 dias, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro. Ademais, a referida norma estabelece, em seu art. 48, X, que são cláusulas obrigatórias dos contratos de transição as relativas ao prazo para desocupação da instalação portuária ao fim do prazo contratual. Com relação ao futuro arrendamento, conforme a subcláusula 3.1 da minuta de Contrato, o prazo de vigência somente começa a contar a partir da Data de Assunção, com a celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, documento este

se sagrar vencedor do leilão que será realizado em decorrência desta audiência pública. Na medida em que as minutas de Edital e de contratos de arrendamento não são vinculantes para os atuais ocupantes das áreas, é necessário que o Poder Concedente e a ANTAQ orientem a APPA a celebrar termos aditivos ao atual contrato de transição ou inclua nos novos contratos de transição condições especificamente aplicáveis para operacionalizar a transferência das áreas às licitantes vencedoras de forma célere e pacífica. Em paralelo, nos documentos licitatórios poderia ser incluída, de forma expressa, a obrigação do Poder Concedente e da ANTAQ no sentido de assegurar a efetiva disponibilização da área a licitante vencedora. Por meio de tais medidas, haverá maior segurança jurídica para que potenciais investidores tenham interesse em participar dos certames. Sugestão de inclusão de cláusula nos atuais contratos de transição (por meio de termos aditivos ou no âmbito de novos contratos que venham a ser celebrados): Cláusula [?]. O Arrendatário Transitório declara-se ciente dos termos do Leilão nº [?]/2021-ANTAQ, por meio do qual o Poder Concedente pretende outorgar a exploração da área PAR-50, pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos a novo arrendatário, e se compromete a disponibilizar a área objeto deste Contrato, junto com os Bens Reversíveis, integrantes do Anexo [?], no momento da celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, a ser celebrado entre o Poder Concedente e o novo arrendatário. Cláusula [?].[?]. O disposto na cláusula [?] acima não importa em renúncia do Arrendatário Transitório de eventual direito vinculado a instalação portuária, contudo declara, expressamente, que não oporá resistência à posse da área pelo futuro arrendatário. Cláusula [?].[?]. O Poder Concedente, que integra o presente instrumento na qualidade de Interviente-Anuente, compromete-se a notificar a Arrendatária Transitória, com a antecedência prevista na Cláusula Segunda - Do Objeto, da Área e do Prazo do Contrato, a fim de que as instalações possam ser efetivamente transferidas ao novo arrendatário por ocasião da celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos. Cláusula [?].[?]. A Arrendatária transitória se compromete a tolerar que a futura arrendatária adentre nas instalações portuárias, antes da assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, após a homologação do resultado do Leilão, para realizar estudos e avaliações exigidas pelos órgãos licenciadores, mediante prévio agendamento com antecedência de 5 (cinco) dias. Cláusula [?].[?]. A Arrendatária transitória se compromete a formalizar anuências e colaborar nos processos

que estabelece a cessão dos bens móveis e imóveis à nova Arrendatária. Portanto, a efetiva disponibilização da área à licitante vencedora já está assegurada, tendo em vista que o prazo contratual somente passa a contar com a efetiva transferência dos bens do arrendamento mediante o referido Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos.

		<p>administrativos de transferência de licenças e autorizações, a fim de assegurar a continuidade operacional das atividades desenvolvidas nas instalações portuárias. Sugestão de inclusão de cláusula na minuta de contrato de arrendamento: 7.3. O Poder Concedente se compromete, a notificar empresa [?], que, atualmente, explora o Arrendamento com base em contrato de transição, com a antecedência mínima prevista no contrato de transição em vigor, necessária a fim de permitir que, na data da celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, a posse direta do Arrendamento possa ser transferida à Arrendatária. (...) 15.3.1. Por ocasião da celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos, a posse direta dos bens que integram o arrendamento será transferida ao Arrendatário, cabendo ao Poder Concedente disponibilizá-los desimpedidos e livres de quaisquer ônus e gravames. 15.3.2. Na hipótese de o atual ocupante da área objeto do Contrato opor resistência à transferência da operação do Arrendamento à Arrendatária, caberá ao Poder Concedente executar o disposto no Contrato de Transição, de forma a assegurar que a área e bens dela integrantes possam ser prontamente disponibilizados à Arrendatária.</p>	
Minuta de Contrato	17 Seguros	<p>Propomos excluir a obrigação de se contratar cláusulas de renúncia aos direitos de sub-rogação em face do Poder Concedente, seus representantes, os financiadores, e seus sucessores de todas as apólices a serem contratadas. Nas apólices relacionadas à execução de obras, a inclusão dessas cláusulas não teria efeito prático, pois tanto o Poder Concedente quanto os financiadores já seriam cossegurados nessas apólices. A renúncia da seguradora a tais direitos de sub-rogação nos demais seguros torna sua contratação menos ofertada e significativamente mais cara, praticamente caracterizando o seguro como um seguro fora de condições comuns de mercado, colocando em risco a possibilidade de a arrendatária cumprir a obrigação, ou, eventualmente, permitindo-a fazê-lo apenas em condições comerciais quase que proibitivas. Para o seguro de Riscos de Engenharia - Obras Civis em Construção, Instalações e Montagem, propomos ajuste para a definição do montante da cobertura, definindo um Limite Máximo de Indenização igual à Perda Máxima Possível da obra, a ser calculada conforme projetos, excluindo itens não seguráveis como custos de elaboração de projetos, dentre outros. Essa proposta é no sentido de melhor definir a cobertura exigível pelo Contrato, adaptando-a à linguagem do mercado securitário. Além disso, propomos a exclusão de duas coberturas adicionais: (i) cobertura de danos patrimoniais,</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A cláusula 17.2 da minuta de Contrato de Arrendamento será revista com a previsão de estabelecer cláusula de cosseguro em face do Poder Concedente. Acatada parcialmente. . Com relação à proposta de definir o Limite Máximo de Indenização igual à Perda Máxima Possível da obra, esclarecemos que a importância segurada (LMI) para cobertura básica do seguro deve ser fixada em função do valor da obra quando pronta e informada no cronograma físico-financeiro e na Ficha de Informações. Esse valor deve corresponder ao montante previsto para a execução completa do empreendimento, Informamos que será acatado a exclusão da palavra “Cruzada” da modalidade de seguro de Responsabilidade Civil Geral, bem como o item A - Danos materiais causados às Propriedades Circunvizinhas das coberturas adicionais.abrangendo material, mão de obra, fretes e impostos.Observa-se que este tipo de seguro é caracterizado como sendo proporcional, tendo em vista que em determinados casos de sinistros, havendo a insuficiência de importância segurada, o segurado e o segurador participam, proporcionalmente, dos prejuízos, por meio da cláusula de rateio. Acatado a exclusão o item a – Erro de Projeto Acatado a inclusão da cláusula de Danos materiais causados às Propriedades Circunvizinhas na modalidade Riscos de Engenharia - Obras Civis em</p>

já incluída na apólice de seguro de Riscos Nomeados; e (ii) Avaria de Máquinas, dado que máquinas de grande porte não têm cobertura oferecida pelo mercado e que máquinas de pequeno porte já têm cobertura na apólice de Riscos de Engenharia. Por outro lado, propomos a inclusão de cobertura de Danos Materiais causados às Propriedades Circunvizinhas, originalmente proposta na apólice de Responsabilidade Civil Geral e Cruzada de Obras, mas presente apenas nas apólices de Riscos de Engenharia. Para a cláusula que trata de seguro de Riscos Nomeados, existia uma proposição de inclusão de cobertura para lucros cessantes durante a operação da arrendatária. Parece-nos que o objetivo do Poder Concedente era proteger a capacidade financeira da arrendatária para garantir o recebimento do arrendamento ao longo da execução do Contrato. Para manter esse objetivo com uma cobertura mais eficiente, propomos que a cobertura seja apenas para as despesas fixas necessárias à continuidade da prestação das atividades. Dessa forma, o recebimento do arrendamento estaria protegido pelo seguro, em benefício final do Poder Concedente. Quanto ao seguro solicitado na modalidade de Responsabilidade Civil Geral e Cruzada que daria cobertura aos riscos decorrentes das atividades da arrendatária, propomos um ajuste para adaptá-lo à linguagem de mercado, denominando-o como Responsabilidade Civil Geral apenas, pois esses seguros não têm a característica de participação de mais de um participante no empreendimento, para o que se contrata o seguro com característica denominada Cruzada. Nesse caso, o Poder Concedente e seus administradores, empregados, funcionários e contratados como terceiros têm cobertura para danos materiais causados a terceiros, naturalmente, não sendo cossegurados, como seria numa apólice de seguro Cruzada. Sugestões de alteração: I) Exclusão da subcláusula 17.2 da minuta de Contrato de Arrendamento; II) Nova redação da subcláusula 17.4.1 da minuta de Contrato de Arrendamento: 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 Limite Máximo de Indenização - LMI igual à Perda Máxima Possível da Obra (PMP) a ser calculada conforme projetos apresentados pela Arrendatária, excluindo itens do projeto que não são seguráveis, tais como, mas não exclusivamente, custos elaboração do projeto e as built. Deverão constar na apólice as seguintes coberturas adicionais: III) Exclusão das alíneas "e" e "f" da subcláusula 17.4.1 da minuta de Contrato de Arrendamento; IV) Nova redação da

Construção e Instalações e Montagem e exclusão deste item da modalidade Responsabilidade Civil Geral. A contribuição em relação os lucros cessantes esta prevista na cláusula 17.5.1 do Contrato de Arrendamento "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". Informamos que será acatado a exclusão da palavra "Cruzada" da modalidade de seguro de Responsabilidade Civil Geral, bem como o item A - Danos materiais causados às Propriedades Circunvizinhas das coberturas adicionais.

		<p>subcláusula 17.5.1 da minuta de Contrato de Arrendamento: 17.5.1 Contratar seguro na modalidade Riscos Nomeados/Multirriscos, com cobertura para as despesas fixas necessárias à continuidade da prestação das Atividades, pelo período indenitário mínimo de 6 (seis) meses, incêndio, raio, explosão de qualquer natureza, dano elétrico, vendaval, fumaça, alagamento e desmoronamento para as edificações, estruturas máquinas, equipamentos móveis e estacionários, relativo aos bens sob sua responsabilidade, idade ou posse, em especial os bens reversíveis integrantes do Arrendamento;</p>	
Minuta de Contrato	<p>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</p>	<p>Em continuação a justificativa do item 17, sugerimos: V) Nova redação da subcláusula 17.5.2 da minuta de Contrato de Arrendamento: 17.5.2 Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral, dando cobertura aos riscos decorrentes das Atividades, cobrindo a Arrendatária pelos montantes com que possa ser responsabilizada a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), pessoais, morais, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, decorrentes das Atividades, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos;</p>	<p>Resposta na linha 17.</p>
Minuta de Contrato	<p>b) O relatório deverá incluir, ainda, referência às solicitações de terceiros para a utilização das Instalações Portuárias ou equipamentos detidos pela Arrendatária, indicando, no mínimo: (a) o atendimento ou não das solicitações, acompanhado das dev</p>	<p>Entendemos legítima e importante a fiscalização da ANTAQ em relação a denúncias e outras situações em que um terceiro tenha sido comprovadamente prejudicado na avaliação de solicitação de acesso às instalações portuárias. Note-se, contudo, que a exigência prevista na minuta de Contrato, no sentido de disponibilizar relatório com referência a todas as solicitações de acesso, não é um mecanismo eficiente para coibir abusos. Ao contrário, trata-se de mecanismo que gera custos para a Arrendatária e para a fiscalização, pois deverá engajar esforços em verificar todas as situações e negociações descritas, pois é preciso ter em mente que muitos fatores podem influir para o insucesso das negociações para acesso de terceiros às instalações portuárias, inclusive o próprio desinteresse destes em momento posterior a solicitação de acesso. Além dos custos envolvidos, não há nenhum benefício comprovado em decorrência do estabelecimento deste ônus ao Arrendatário. Assim, tal como prevista, a obrigação gera uma obrigação custosa para a Arrendatária e ineficiente para coibir abusos. Dessa forma, sugere-se que seja suprimida essa exigência da minuta de Contrato de Arrendamento, por se tratar de obrigação custosa e inefetiva. Por esse motivo também, sugerimos alterar a cláusula 7.1.2.5.2, com o objetivo de desincentivar ônus</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. A prestação de serviço portuário em bases não discriminatórias é regulada pela Resolução nº 3.707-ANTAQ/2014. Em consonância com a referida norma, busca-se assegurar a oferta de serviços de forma indiscriminada e isonômica a todos os usuários. Nesse sentido, conforme se verifica do dispositivo contratual citado, a informação a ser prestada para Arrendatária no relatório anual se resume a "referência às solicitações de terceiros para a utilização das instalações portuárias ou equipamentos detidos pela Arrendatária [...]". Não se trata de obrigação com o potencial de gerar excessivos custos à Arrendatária. Quanto à alegação de que "muitos fatores podem influir para o insucesso das negociações para acesso de terceiros às instalações portuárias", esse é um aspecto que poderá ser levado em consideração pelo poder público na análise das informações enviadas pela Arrendatária. Contudo, para que possa haver essa análise, se faz necessário que as informações em questão sejam enviadas. Portanto, não se entende como pertinente a sugestão apresentada.</p>

		<p>desnecessários e comportamentos oportunistas, devendo haver a apuração de denúncias quanto a recusa ilegítima ou abuso em relação às solicitações de acesso às instalações operadas pela Arrendatária. Sugestão: I) Exclusão da subcláusula 19.4.2 da minuta do Contrato de Arrendamento. II) Alteração da subcláusula 7.1.2.5.2 da minuta do Contrato de Arrendamento 7.1.2.5.2 A agência reguladora poderá, motivadamente, determinar obrigações à arrendatária, observadas as limitações operacionais e técnicas existentes, caso venha a ser comprovado abuso ou recusa ilegítima de prestação de serviço, bem como prática de preços discriminatórios ou abusivos, após regular apuração de denúncia remetida à ANTAQ por terceiro prejudicado .</p>	
<p>Estudo PAR50 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Cumprimentando-os cordialmente, vimos através da presente apresentar contribuições, subsídios e sugestões no bojo da consulta pública ora em andamento (cfr. indicação em epígrafe), que versa sobre a modelagem das minutas jurídicas e técnicas necessárias à realização do certame licitatório referente ao arrendamento do terminal portuário de granéis líquidos, denominado PAR 50, localizado no porto organizado de Paranaguá. Conforme se extrai das minutas apresentadas por essa d. Autoridade Portuária (cfr. http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Pagina/Audiencias-Publicas-PAR32-e-PAR50), propomos a seguinte alteração: ALTERAR A TABELA 12 constante do Estudo -Seção B -Estudos de Mercado denominada Divisão de mercado granéis líquidos para contemplar a realidade operacional dos terminais existentes e para considerar os novos terminais já autorizados e em fase final de autorização, através do seguinte: a) correção da capacidade de movimentação do terminal da Transpetro; b) inclusão do TUP Novo Porto - titular do contrato de adesão nº 11/2018-MTPA; c) inclusão do TUP Porto Guará - objeto do Instrumento Convocatório nº 7/2020-ANTAQ. Seguem os motivos principais: MOTIVAÇÃO: 1 OCORRÊNCIA DE INCONSISTÊNCIA, ASSIMETRIA e EXCLUDÊNCIA de tratamento, entre critérios adotados em processos de arrendamento anteriormente licitados pelo poder concedente, devido à formatação da tabela 12 referida pelo item 22.14.2. do Edital. Daí a necessidade de ser revista, porque da forma que se apresenta, além de ser geradora de assimetria de critérios com editais de arrendamentos já publicados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), torna-se fator de excludência de concorrentes, bem como cria ao mercado falsa referência de atratividade do arrendamento PAR50. Observa-se CLARA ASSIMETRIA DE TRATAMENTO entre o que foi a</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Observa-se que a contribuição foca no giro médio de estoque projetado para o terminal PAR50 e em novos projetos de TUPs para o Complexo Portuário de Paranaguá. Para à definição de giro médio de estoque do PAR50 consideraram-se as movimentações históricas por produto e por terminal referente aos anos de 2016 a 2019. Após identificação dos melhores giros médios de estoque das instalações que compõem o Complexo Portuário de Paranaguá, definida em 10,17 giros anuais, aplicou-se um coeficiente de aumento de eficiência para os próximos 25 anos, equivalente a 5,0% em relação à média histórica, correspondendo a 10,68 giros anuais na média do complexo. A contribuição compara os estudos de mercado dos terminais STS08 e STS08A localizados no Complexo Portuário de Santos/SP com o estudo de mercado do PAR50. Observa-se que o giro médio de estoque efetivo no período de 2014 a 2019 do terminal da Transpetro em Santos/SP (STS08) foi de 26,94 ao ano. Já o terminal da Transpetro em Paranaguá/PR apresentou o melhor giro em 2018 de 10,34 e a média de giro de estoque no período entre 2016 a 2019 foi de 8,48 giros ao ano. Portanto, a metodologia utilizada nos estudos de mercados no que tange a projeção do giro futuro de estoque considera a média histórica das movimentações efetivamente realizadas em determinado período com acréscimo de um percentual de ganho de eficiência. Outro ponto da contribuição refere-se aos novos projetos a serem implantados no Complexo Portuário de Paranaguá. Nesse sentido, destaca-se que para o dimensionamento do terminal PAR50 foi considerado a manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação para granéis líquidos, bem como a Inclusão de capacidades planejadas de armazenagem com nível de maturidade suficiente, de acordo com cada cronograma de ampliação.</p>

posição da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) ao aprovar em 30/7/20, os estudos técnicos e as minutas de contrato e edital para arrendamento dos terminais STS08 e STS08A, no Porto Organizado de Santos (SP), e aquela adotada pela Portos do Paraná, em relação ao estabelecimento do giro médio de estoque de terminais interligados a refinarias, diferente da que consta no citado Estudo de Mercado para a concorrência do terminal PAR50. No STS08 e STS08A temos considerado o giro médio de estoque muito superior ao dos demais terminais de líquidos naquele porto. De fato, a grande capacidade de movimentação do terminal decorre da ligação dutoviária com a refinaria. Neste sentido, a grande capacidade de movimentação do terminal da Transpetro em Santos (STS08 e STS 08A) é enaltecida no próprio site da companhia (<http://transpetro.com.br/transpetro-institucional/nossas-atividades/dutos-e-terminais/terminais-aquaviarios/santos-sp.htm> em consulta formulada em 01/02/2021 às 10:05 hrs), ao mencionar que o terminal opera como elemento regulador do estoque da produção de derivados, transfere e recebe de navios, abastece de bunker (mistura de óleo combustível e óleo diesel) os navios atracados no Porto de Santos, recebe e expede para a Refinaria Presidente Bernardes (RPBC) e para o Terminal Terrestre de Cubatão, ambos situados no município de Cubatão (SP), e envia por dutos para as companhias de GLP da região. Por outro lado, a tabela 12 constante do material da Audiência Pública do PAR50 traz INCONSISTÊNCIA CONCORRENCIAL, ao tratar o terminal da Transpetro em Paranaguá como se não fosse um daqueles poucos no país, que deveria ter seu giro médio de estoque equiparado ao de terminais interligados a refinarias, assim como foram tratados os terminais STS08 e STS08A. Ao contrário, incorre em grave forma de tratamento ASSIMÉTRICO, pois traz um giro exatamente igual aos demais terminais de líquidos existentes no Porto de Paranaguá, sem levar em conta a sua singularidade, em função do fato incontestável de que esse terminal é o único de Paranaguá que possui ligação dutoviária direta com a Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR) em Araucária, Paraná, através do duto denominado OLAPA. Da mesma forma, a grande capacidade de movimentação do terminal da Transpetro em Paranaguá/PR é enaltecida no próprio site da companhia (Fonte: <http://transpetro.com.br/transpetro-institucional/nossas-atividades/dutos-e-terminais/terminais-aquaviarios/paranagua-pr.htm> em consulta formulada em 02/02/2021 às 19:11 hrs), ao mencionar que o Terminal interligado com a Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar) por modais rodoviário e ferroviário para escoamento de derivados

Logo, a contribuição não foi acatada no que tange a mudança de giro de estoque, capacidade dinâmica dos terminais existentes e futuros, bem como as capacidades estáticas futuras a serem implantadas.

		<p>escuros. Para derivados claros, utiliza o poliduto bidirecional Oleoduto Araucária-Paranaguá (Olapa). Opera fornecimento de bunker para navios no Porto de Paranaguá. Não se pode ignorar que ... (continua na próxima contribuição em face do atingimento do limite de caracteres imposto pela plataforma Antaq) ...</p>	
<p>Estudo PAR50 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>continuação da argumentação que foi segmentada em função de limitação do número de caracteres da plataforma Antaq Não se pode ignorar que uma ligação dutoviária direta com a refinaria potencializa a capacidade de movimentação do terminal da Transpetro através de um giro de estoque maior que o usual, singularidade esta idêntica a existente nos terminais STS08 e STS08A. Tanto é assim que isto foi observado na modelagem técnica dos Editais que nortearão as concorrências públicas para o arrendamento dos terminais STS08 e STS08A no porto de Santos. Mas a continuar como se apresenta a modelagem do PAR50, além do tratamento assimétrico no campo técnico, na concorrência pela área a ser arrendada, haverá também grave e significativa alteração na capacidade de captura dos terminais de Líquidos de Paranaguá, pois para o cálculo da distribuição do market share de cada terminal de líquidos em Paranaguá, o terminal da Transpetro deveria ter sua capacidade dinâmica muito maior que a considerada na atual Tabela 12, de apenas 10 vezes. Para reforçar o entendimento entre convergência do market share como a divisão das capacidades (capacity share) existentes neste mercado, tomamos o que diz o TCU ao analisar o material da licitação do STS13A, em seu ACÓRDÃO Nº 490/2019 - TCU - Plenário que afirma: 224. Para se chegar à demanda micro, o Estudo demonstrou ser relevante assumir a premissa da convergência do Market share como a divisão das capacidades (capacity share) existentes neste mercado, sendo que: nesta definição, consideraram-se as estruturas operacionais de tancagens existentes, bem como as estruturas que serão implementadas por meio de novos investimentos. A distribuição da divisão de capacidade atual encontra-se resumida na Seção B - Estudo de Mercado do EVTEA (peça 15. p. 15). (grifos nossos) 225. Não é demais repisar que, na definição de capacidades, consideraram-se as estruturas operacionais de tancagens existentes, bem como as estruturas que serão implementadas por meio de novos investimentos. (grifos nossos) 226. Em seguida, o EVTEA tratou de dimensionar o terminal STS13A, visando inseri-lo na estimativa da capacidade futura das instalações existentes que compõem o Complexo Portuário de Santos. Lembrando que esta participação/quota de mercado é o</p>	<p>Resposta na linha 20</p>

conceito que indica o tamanho da empresa no mercado e como ela está posicionada em relação à concorrência, que se subdimensionada, irá dar ao concorrente pelo arrendamento do PAR50 falsa ideia de atratividade para o ativo em leilão. Além disto, não deixa de ser fator de redução de participantes por causar a EXCLUSÃO de concorrentes devido a um equívoco no cálculo da sua participação de mercado quando na aplicação do item 22.14.2. do Edital, mantida a Tabela 12 atual, sem a correção do giro do terminal Transpetro. MOTIVAÇÃO: 2 OCORRÊNCIA DE OMISSÃO DE CAPACIDADE ESTÁTICA NA Tabela 12, na qual o Edital, em seu item 22.14.2. estabelece que a referência de utilização da participação dos terminais deve ser considerada no curto prazo, qual seja, no período de 2022-2024, e que neste período de tempo, encontram-se contratados dois novos TUPs, com novas capacidades de armazenamento e novos píeres de atracação, que segundo o critério utilizado pelo Poder Concedente, em outras licitações, devidamente validados pelo TCU, inclui os contratos de arrendamentos e de Adesão (TUPs), celebrados entre a União e empresas privadas, independentemente de estarem implantados à época da licitação do PAR50. Novamente citamos o ACÓRDÃO Nº 490/2019 - TCU - Plenário que afirma: 222. Em relação às capacidades estáticas das instalações já existentes no Complexo, o EVTEA consultou informações no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2018), na Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL), na ANP, sobre tancagens autorizadas para movimentação de combustíveis, e nos contratos de arrendamentos e de Adesão (TUPs) celebrados entre a União e empresas privadas. (grifos nossos) 224. Para se chegar à demanda micro, o Estudo demonstrou ser relevante assumir a premissa da convergência do Market share como a divisão das capacidades (capacity share) existentes neste mercado, sendo que: nesta definição, consideraram-se as estruturas operacionais de tancagens existentes, bem como as estruturas que serão implementadas por meio de novos investimentos. A distribuição da divisão de capacidade atual encontra-se resumida na Seção B - Estudo de Mercado do EVTEA (peça 15. p. 15). (grifos nossos) 225. Não é demais repisar que, na definição de capacidades, consideram-se as estruturas operacionais de tancagens existentes, bem como as estruturas que serão implementadas por meio de novos investimentos. (grifos nossos) ...(continua na próxima contribuição em face do atingimento do limite de caracteres imposto pela plataforma Antaq) ...

<p>Estudo PAR50 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>continuação da argumentação que foi segmentada em função de limitação do número de caracteres da plataforma Antaq Diante disso, fica evidente a ocorrência da omissão da inclusão de capacidade dinâmica dos dois TUPS, abaixo citados: a. TUP Novo Porto, da Novo Porto Terminais Portuários Multicargas e Logística Ltda., que já é titular do contrato de adesão nº 11/2018-MTPA, que prevê investimentos de R\$ 3 bilhões em uma área de quase 2 milhões de m², contendo em sua autorização a previsão para operação com graneis líquidos. Depreende-se da leitura do RIMA (pág. 32) que está prevista a construção de 195.000 m³ de capacidade estática de armazenamento de graneis líquidos; b. TUP Porto Guará, da Porto Guará Infraestrutura SPE S/A, que foi objeto de anúncio público através do Instrumento Convocatório nº 7/2020 - Antaq, e que também prevê a construção de 387.000 m³ de capacidade estática de armazenamento de graneis líquidos. Este TUP, em fase de autorização, já foi objeto de análise por parte do Poder Concedente e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Pelo princípio da transparência é imperiosa a recomposição da Tabela 12 para fazer considerar tão significativas alterações de mercado existentes e a serem implantadas em futuro próximo, restabelecendo-se os percentuais dos agentes econômicos para fins de participação no mercado relevante de graneis líquidos de Paranaguá.</p>	<p>Resposta na linha 20</p>
<p>Estudo PAR50 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Os documentos para licitação do arrendamento PAR-50 utilizam os preços publicados por operadores portuários em seus sites como referência. Para o cálculo dos preços de referência, foram coletadas e parametrizadas tarifas de diversos operadores portuários do setor de graneis líquidos no Brasil, depois foi realizada uma média aritmética simples. Entretanto, a amostra contém elementos não compráveis ao caso de PAR-50 no Complexo Portuário de Paranaguá. Ainda que o terminal tenha vocação para também receber demanda de produtos químicos, observa-se que a análise de preço considerou operadores portuários que atuam em mercados em condições muito distintas de Paranaguá. Vale ressaltar que próprio Manual de Análise de EVTEA da ANTAQ reconhece a importância em se considerar preços locais para as definições de tarifas (9º Passo: Estimativas de Preços e Tarifas, item 191.3.1.) 191. No tocante às exigências normativas em relação às definições de preços e tarifas, deve-se atentar para os seguintes dispositivos: (...) 191.3. Em paralelo, o § 38 da NT nº 07/2014 estabelece que a definição do(s) preço(s) unitário(s) de movimentação cobrado(s) pela arrendatária deverá considerar: 191.3.1. Os preços praticados em áreas</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Observa-se que os preços coletados nas tabelas públicas dos terminais aquaviários que movimentam graneis líquidos representam adequadamente as operações realizadas no Complexo Portuário de Paranaguá, tendo em vista que considerou quatro terminais que operam graneis líquidos em Paranaguá e cinco no Complexo Portuário de Santos, ou seja, 64,28% do total. Verifica-se ainda que alguns terminais de graneis líquidos no Complexo Portuário de Paranaguá cobram preços superiores a média verificada na amostra coletada.</p>

		<p>portuárias próximas a da arrendatária que possam servir como alternativa à movimentação da carga do projeto . Assim, aponta-se que os preços ora contidos na modelagem se mostram superestimados para a realidade do Complexo do Porto de Paranaguá. Como consequência, o VPL estimado para os projetos está superior à real capacidade de geração de valor do terminal, o que conduz à parâmetros de arrendamento excessivamente onerosos, que ameaçam inviabilizar a participação no leilão por parte de players interessados. Além disso, os preços indicados em Tabela Pública consultados se mostram pouco representativos da realidade e parecem não guardar proporcionalidade aos preços efetivamente praticados ao longo do tempo. A despeito da metodologia adotada assumir um desconto constante de 20% sobre os valores apurados nas Tabelas Públicas, os descontos em relação à Tabela podem variar ao longo do tempo e ser significativamente superiores a 20%. Para retratar a realidade do mercado de forma mais fiel e apurada, é necessário basear a projeção de preços utilizando somente preços efetivamente cobrados por operadores locais movimentando combustíveis e outros granéis líquidos. Somente dessa forma, a projeção de preços é capaz de capturar adequadamente a realidade de mercado, sem que os preços resultem em estimativas superestimadas. Com o objetivo de ampliar a chance de êxito do processo licitatório, sugere-se a revisão dos preços projetados, considerando preços condizentes com aqueles praticados por operadores locais na movimentação de líquidos e metodologia adequada para a projeção de preços. Sugestão: Revisão dos preços projetados, considerando preços condizentes com aqueles praticados por operadores locais na movimentação de líquidos e metodologia adequada para a projeção de preços.</p>	
<p>Estudo PAR50 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>De acordo com a Seção C - Engenharia dos estudos, os berços, existentes e futuros, não farão parte da área do arrendamento, a despeito das obrigações de investimento mínimo previstas na minuta de Contrato de Arrendamento. Há dois aspectos, contudo, fundamentais que não estão claros na modelagem sugerida, a saber: (1) não há previsibilidade em relação aos custos que deverão ser suportados pelo futuro arrendatário para a utilização de área comum do Porto Organizado para implantação da linha de dutos (Direito de Passagem); e (2) não está claro em que moldes será realizada a operação dos berços e dos correspondentes dutos que serão implantados. Em relação item (1), considerando a necessidade de implantação de ativos na área comum do Complexo Portuário (ou</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Com relação às linhas de duto que ligam o arrendamento ao píer, cuja construção está estabelecida mediante obrigação contratual, não incidirão custos adicionais, além daqueles já previstos em contrato. Ademais, cada arrendatário terá direito de uso aos seus respectivos dutos. Não foi prevista passagem de dutos em áreas de terceiros, somente em áreas comuns do porto, que implicam pagamento da Tabela 3, conforme previsto na modelagem econômico-financeira.</p>

		<p>eventualmente em área já arrendada a terceiros), de acordo com o traçado conceitual estabelecido, deverá ser pactuada a passagem com a administração do Porto ou com terceiros, conforme previsto no art. 36 da Resolução Normativa nº 7/2016 da Antaq. Sugere-se, assim, que a minuta de Contrato de Arrendamento (e, conseqüentemente, a modelagem econômico-financeira) já estabeleça o valor/m² que será devido pelo futuro Arrendatário em função de direito de passagem para a implantação e operação adequada dos dutos e berços. Isso porque tais custos afetam a expectativa de retorno da Arrendatária e podem gerar insegurança e riscos ao cumprimento do cronograma de investimentos estabelecido na hipótese de não existir consenso entre as partes negociantes. Por fim, em relação ao item (2), a alternativa mais adequada à operação seria que o próprio Arrendatário seja responsável tanto pela construção quanto pela operação e manutenção dos berços e dutos, com o dever de, também, permitir conexão por parte de eventuais terceiros interessados e realizar prestação serviços de operação portuária e bombeio para terceiros interessados. Sendo assim, é necessário que esse aspecto seja evidenciado na modelagem e, sobretudo, na minuta de Contrato de Arrendamento. Sugestão: Inclusão na minuta de Contrato de Arrendamento (e, conseqüentemente, a modelagem econômico-financeira) do valor/m² devido pelo futuro Arrendatário em função de direito de passagem para a implantação e operação adequada dos dutos e berços, bem como definição clara de sua responsabilidade pela construção, operação e manutenção dos berços e dutos.</p>	
Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>AREA =PAR50 DOCUMENTO = ATO JUSTIFICATÓRIO Nº 07/2020 - GARR/APPA CAPITULO = II. INTRODUÇÃO,ITEM 3 CLARA INCOMPLEITUDE QUABTO AO EFRENTAMENTO PARA INSTITUIÇÕES DE MEDIDAS COM VISTAS A ASSEGUR A SEGURANÇA JURIDICA DO CERTAME 3. No cerne do novo arcabouço jurídico está a instituição de medidas, com vistas a assegurar a realização dos investimentos em infraestrutura portuária necessários a garantir a expansão da capacidade para fazer frente ao crescimento do setor. Nesse sentido, para a realização desses objetivos, o novo marco legal previu três mecanismos de implementação das políticas públicas estabelecidas pelo governo, a saber: i) novos arrendamentos, mediante a realização de procedimentos licitatórios; ii) instalação de novas instalações privadas e ampliação dos empreendimentos já existentes; e iii) prorrogações antecipadas de contratos de arrendamentos vigentes Ocorrência de situação não resolvida nos termos</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Atualmente, a área PAR50 é ocupada por União Vopak e Terminal Público de Álcool, ambos mediante instrumentos jurídicos precários, que podem ser extintos a qualquer tempo. A área União Vopak é ocupada por força de decisão judicial nos autos da ação n. 0060465-72.2012.4.01.3400, da 7ª Vara Federal de Brasília - DF, ao passo que a área do Terminal Público de Álcool é ocupada por Termo de Autorização, instrumento firmado com a APPA, decorrente do Edital de Credenciamento n. 0001-2008, com previsão expressa de ciência da autorizatória do cancelamento da autorização a qualquer tempo. Eventuais discussões sobre o encerramento desses instrumentos precários não comportam inclusão na modelagem do PAR50. De toda forma, com o objetivo de resguardar a indústria sucroalcooleira do Estado do Paraná, o PAR50 deve garantir a movimentação de álcool através do terminal, e para isso deverá manter a disponibilidade de tancagem</p>

que segue : - Ato Imotivado da Administração , pela Inexistência de justificativa para a ação de sustar a condição de uso público do único terminal de álcool do porto de Paranaguá , com impacto na economicidade da movimentação portuária para o produtor paranaense. a) Inexistência de justificativa para o ato de sustar a condição de uso publico do único terminal de álcool do porto de Paranaguá , sem a devida fundamentação em estudos técnicos que demonstrem comparativamente a vantagem econômica para o setor do agronegócio , em especial para os produtores e exportadores de álcool do estado do Paraná , de ser dada nova destinação à área de terminal de público de álcool , atualmente credenciado por meio do referido ajuste, considerando ainda a ausência de previsão desta mudança no um novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) para o Porto de Paranaguá que ampare a escolha; A exigência do PDZ tem o exatamente o objetivo de evitar as várias inconstâncias com as trocas de governo e de titulares de pastas, reclamando um mínimo de planejamento para a atividade portuária, de modo a garantir segurança jurídica para os investidores e usuários fidelizados do porto ; b) Ausência de um plano de transição que otimize o uso da área atualmente destinada à operação do terminal publico de álcool, objeto do Credenciamento 01/2008 , até que seja efetivamente superada os efeitos da abrupta proibição da autora operar com carga de álcool nas instalações públicas , o que provoca a ruptura do costume estabelecido nos últimos13 (treze) anos , impedindo o cumprimento dos contratos legitimamente estabelecidos para a movimentação de álcool esvaziando de utilidade os investimentos de milhões e milhões de reais pela setor sucroalcooleiro no estado do Paraná, para o atendimento dessa demanda de transporte aquaviário. Necessária a desocupação da área, considerando o recebimento c) Ocorrência de prejuízo às atividades da credenciada é automático, imediato, não se podendo postergar as medidas compensatórias para o futuro indeterminado. A alternativa ao cumprimento dos contratos da autora deveria estar prevista na própria Minuta do Edital de Concorrência e seus anexos , prevendo ato concomitante, além disso, deve contemplar medidas razoáveis, a fim de não onerar excessivamente as operações. d) Improcedência da afirmação constante na NOTA TÉCNICA N° 12/2021 /CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA, de que a empresa Álcool do Paraná, após 13 anos operando na área de terminal publico é detentora de mera permissão de movimentação demandada pela APPA e que a interrupção de seus trabalhos podem ser feitos sem maiores considerações, por si só já representa a confirmação de que o enfoque da atual

mínima compatível com a necessidade do setor, com obrigação que deve ser considerada pela futura arrendatária, conforme consta no EVTEA.

		<p>audiência pública do PAR50, está lastreado em entendimento superficial e sem a devida consideração, tanto de jurisprudência de casos anteriores na APPA, quanto da análise da obrigação da autoridade portuária em preservar a segurança jurídica e operacional da movimentação de cargas que são realizadas no seu porto de forma fidelizada , mais que isso, esse comportamento poderá levar a que se gere imbróglio jurídico sobre a área, criando retenção por tempo indeterminado, e ai sim impedindo a APPA a fazer o arrendamento pretendido perdendo todo o trabalho realizado e mais, dando ao mercado uma indefinição de prazo para quando poderá contar com mais tancagem para líquidos no porto de Paranaguá. e) Quebra de compromissos com o Pragaram de incentivo ao setor xucro alcooleiro . Consequências , alto risco jurídico de discontinuidades do processo licitatório , por atingir a direito de terceiros e promover quebra de contratos e discontinuidade dos serviços portuários .</p>	
Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>DANO AO ERÁRIO CASO TRANSPETRO AREA =PAR50 DOCUMENTO = ATO JUSTIFICATÓRIO Nº 07/2020 - GARR/APPA CAPITULO = III. DAS CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO PAR50 ,item 34 1. Informação inconsistente do item 34 34. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, informa-se que durante o processo de atualização dos estudos, e em todas as suas fases (Elaboração de Estudos, Pré Audiência Pública, Pós Audiência Pública, Pré análise TCU, Pós Análise TCU) sempre são realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc) junto às Autoridades Portuárias, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e demais órgãos competentes, conforme o caso, para identificação de possíveis litígios judiciais ou outras alterações que possam impactar no andamento da licitação. Não foram identificados litígios judiciais ou outros aspectos que possam atrapalhar o andamento dos trâmites licitatórios envolvendo a área PAR50 2. QUESTÃO TRANSPETRO - Existência de riscos de vultuosos de dano ao erário , em razão da inobservância do contido no aprovado Parecer nº 446/2020 da Diretoria Jurídica da APPA, que lastreia a informação jurídica de tramite do processo licitatório do PAR 50 que diz , " a condicionante imposta pela ANTAQ, em nosso ver, não obsta que seja promovida a análise jurídica dos demais aspectos do procedimento licitatório da área denominada PAR50 no presente momento, devendo somente restar devidamente esclarecido que não se deve proceder com a publicação do edital e demais atos da licitação sem que reste</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. A modelagem PAR50 levou em consideração a ação judicial n. 5012723-02.2019.4.04.7000, da 1a Vara Federal de Paranaguá- PR, que discute obrigações do Contrato n. 15-2006 da Transpetro, e o edital do arrendamento PAR50 será publicado após análise prévia do TCU, principalmente no que se refere a obrigação de construir o Piér de Inflamáveis.</p>

efetivamente resolvida a questão relativa a substituição da construção do píer de inflamáveis em indenização pecuniária no âmbito do processo judicial sob n. 012723-02.2019.4.04.7000, sob risco de restar configurada a sobreposição formal e material de objetos contratuais.” (ANEXO 1) I. Ao celebrar , eventualmente , esse acordo configura-se as seguintes situações: II. Possibilidade concreta de estar havendo pagamento em duplicidade das obras de implantação do píer , conforme alertado pelo próprio setor jurídico da APPA. III. a possibilidade de possíveis efeitos jurídicos da ação nº 5012723-02.2019.4.04.7000, ajuizada pela TRANSPETRO, na qual figuram como réis a APPA e a ANTAQ, incidirem sobre este procedimento licitatório do PAR 50 , conforme Parecer nº 446/2020 da Diretoria Jurídica da APPA (pág. 475-500 do Doc. SEI nº 1180313). IV. Ocorrência do malbaratamento do valor da indenização a que o Porto de Paranaguá teria direito, caracterizando claro prejuízo ao erário público V. Em 08 de setembro de 2020. Eduardo Thomazoni Pessoa Silva- Coordenador Cível diz ; VI. Oportunamente, colaciono a conclusão da Comunicação Interna nº015/2020 no protocolo retro mencionado, em que a Diretoria Jurídica ao final concluiu o seguinte: VI.1.1.1. I. a simples inclusão da mesma obrigação de investimento de construção do Píer em contrato de arrendamento de área diversa,inclusa na área do Porto de Paranaguá, poderia representar uma sobreposição de obrigações, visto que, ao passo que um contratado cumprisse a obrigação, ao outro seria impossível cumprir; VI.1.1.2. II. a fim de evitar a alegação pela TRANSPETRO de reconhecimento tácito de seu pedido pela APPA, dispensa do cumprimento da obrigação, ou quiçá, inexigibilidade do cumprimento da obrigação por ter se tornado inexecúvel (no caso de um terceiro executar o investimento), é que se recomenda que, previamente à inclusão em edital de licitação do leilão de arrendamento da área PAR50, seja promovida discussão junto à UNIÃO e ANTAQ, para a conversão da cláusula de investimento pelo seu equivalente, nos termos da Portaria Ministerial 530/2019, em especial por até o presente ser aTRANSPETRObeneficiada de redução tarifária sem realizado sua contrapartida; VI.1.1.3. III. Após, em sendo o caso, sugere-se ser a questão levada como fato novo nos autos judiciais em comento, aduzindo os motivos da opção de conversão da clausula de investimento pelo seu equivalente, a fim de propiciar sua inclusão da construção do píer em novo arrendamento, se apresenta como a melhor a solução, no presente, para ver o porto de Paranaguá realizado o investimento, afastando o prejuízo indissociável que o curso da demanda judicial provoca

		<p>VI.1.2. A conversão da obrigação de fazer da TRANSPETRO ao pagamento do equivalente em dinheiro e, ainda, sobre a existência de eventuais conflitos (sobreposição de obrigações) entre o Contrato de Arrendamento nº 015/2006 firmado com a TRANSPETRO (ainda vigente) e o novo contrato de arrendamento a ser firmado com o vencedor da área PAR-50 VI.1.3. Ocorre que, a condicionante imposta pela ANTAQ, em nosso ver, não obsta que seja promovida a análise jurídica dos demais aspectos do procedimento licitatório da área denominada PAR50 no presente momento, devendo somente restar devidamente esclarecido que não se deve proceder com a publicação do edital e demais atos da li</p>	
<p>Ato Justificatório</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>EVASÃO DE RECEITA ESTADUAL MINUTA CONTRATO XV - Forma de Pagamento pela Exploração do Arrendamento; Considerando que a há um valor a ser estabelecido o seu quanto e forma haver receita ao erário estadual, em razão do uso de ativo público estadual de forma não remunerada em favor da receita da união de do arrendatário. 1. EVASÃO RECEITA AO ERARIO DO ESTADO DO PARANÁ - O PAR50 é composto por parte atualmente de uso público ocupada pelo terminal de álcool e outra ocupada pela União Volpak, com o término da vigência do contrato de arrendamento, ambas áreas são publicas porem de titularidades diferentes sendo parte da União e a outra parte do governo do estado do Paraná - ANEXO II DA TITULARIDADE DAS ÁREAS QUE COMPÕEM O PAR50 Levanta dúvidas quanto à possibilidade de o terreno fazer parte do programa de arrendamento portuário da União, em virtude do direito de solo estar supostamente constituído, no cartório de registro de imóveis, em nome do Estado do Paraná. Confirma o a Nota técnica do setor de modelagem da SNPTA, efetivamente ser parte da área atrelada ao terreno do PAR50, a Transcrição n.º 3.054, do cartório de imóveis local, indicando o bem ser de propriedade Estadual, e não Federal, De fato, tal transcrição traz essa citada indicação mas, em que pese tal anotação cartorária, parte do imóvel é de propriedade da União O Porto Organizado de Paranaguá/PR é, por delegação, administrado e explorado pelo Estado do Paraná. O vigente documento que estabelece relações jurídicas entre a União e o Estado do Paraná, relativamente à administração do Porto Organizado de Paranaguá/PR, é o Convênio de Delegação n.º 037/2001, celebrado em 11/12/200 Decreto n.º 4.558/2202, mantém relação do terreno do PAR50 com a área do Porto Organizado de Paranaguá/PR. Dia ainda a Nota Técnica</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. A Administração Dos Portos De Paranaguá E Antonina – APPA é empresa pública do Estado do Paraná, criada nos termos da Lei Estadual nº 17.895, de 27 de dezembro de 2013, e tem por objetivo a administração e exploração dos portos de Paranaguá e Antonina, nos termos da delegação da União ao Estado do Paraná. O Convênio de Delegação n. 37-2001 estabeleceu o objeto da delegação da seguinte maneira: "5.1. O Convênio de Delegação n.º 037/2001 tem por objeto a delegação da administração e exploração dos Portos Organizados de Paranaguá e Antonina, doravante denominados simplesmente PORTOS, ao ESTADO DO PARANÁ. 5.2. A área do Porto Organizado de Paranaguá encontra-se atualmente definida pela Portaria n.º 586, de 5 de dezembro de 2019, do Ministério da Infraestrutura, publicada no Diário Oficial da União de 6 de dezembro de 2019, seção 1, página 92.". Por sua vez, o Convênio de Delegação de Competências n.º 001/2019 estabeleceu que: "CLÁUSULA PRIMEIRA DO OBJETO. 1.1. O presente Convênio tem por objeto a delegação das seguintes competências à Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA na condição de responsável pela administração dos Portos Organizados de Paranaguá e Antonina: I – A elaboração do edital e a realização de procedimentos licitatórios para o arrendamento de instalações portuárias; II – A celebração e gestão de contratos de arrendamento de instalações portuárias; III – A fiscalização da execução de contratos de arrendamento de instalações portuárias;". Considerando esses instrumentos, considerando que a área PAR50 encontra-se inserida dentro da Área do Porto Organizado de Paranaguá, e considerando que a área do Porto Organizado está sob gestão da Autoridade Portuária (arts. 5o-B e 5o-C da Lei dos Portos), cabe à APPA promover a licitação do</p>

8.6. Na Cláusula Segunda do Convênio de Delegação n.º 037/2001, que trata da identificação dos bens, é informado que "os bens que integram o patrimônio dos Portos de Paranaguá e Antonina são aqueles decorrentes do inventário de que trata a Cláusula Quinta deste Convênio, bem como os que forem adquiridos na vigência do presente instrumento". 8.7. O inventário do Porto consta do Anexo I (SEI n.º 2429463) do 1.º Termo Adivo (SEI n.º 2384236) do Convênio de Delegação n.º 037/2001. Nele, em seu Anexo I (SEI n.º 2429463), item 2, verifica-se que a área relacionada ao PAR50 está inserida no levantamento, identificada como "Terreno Terminal de Álcool". Afirma ainda que o Convênio celebrado entre a União e o estado do Paraná por si só permite que os partícipes entrem com seus recursos na formação do patrimônio do Porto, em regime de cooperação mútua, o que, indubitavelmente, seria necessário ocorrer com a área do PAR50, já que há copropriedade da União e do Estado do Paraná em área indivisível fisicamente e mister à consecução da polícia portuária. Primeiramente elucidaremos esta dúvida com o caso assemelhado havido no Porto de Itaqui, administrado pelo governo do Maranhão, Já o Parecer jurídico da Antaq, no mesmo processo, conclui por Nem mesmo para a formação do crescimento do patrimônio da APPA, da parcela de capital próprio da APPA, o rendimento dos ativos pode titularidade do estado do Paraná poderão ser usados, em função da redação do Convênio de Delegação no 037/2001, ressaltado pelo teor da previsão do parágrafo único da Cláusula Terceira, Manifestação APPA, já consagrada em processos judiciais a respeito da natureza das suas receitas, assim vejamos: "Merece destaque a previsão do parágrafo único da Cláusula Terceira do Convênio de Delegação no 037/2001, no sentido de que a receita portuária deverá ser aplicada, exclusivamente, no custeio das atividades, na manutenção das instalações e nos investimentos nos Portos: Cláusula Terceira (...) Parágrafo único - será receita portuária, a ser administrada pela APPA, toda remuneração proveniente do uso da estrutura aquaviária e terrestre, arrendamento de áreas e instalações, armazenagem, contratos operacionais, aluguéis e projetos associados, a qual deverá ser aplicada exclusivamente para o custeio das atividades delegadas, manutenção das instalações e investimento nos Portos. Isto é, TODA a remuneração proveniente do uso da infraestrutura aquaviária e terrestre, arrendamento de áreas e instalações, armazenagem, contratos operacionais, aluguéis e projetos associados, deverá ser aplicada EXCLUSIVAMENTE para o custeio das atividades delegadas, manutenção das instalações e investimento nos Portos. Reitere-se, todo o valor oriundo das atividades

arrendamento da área.

		<p>afetas à função de Autoridade Portuária é revertida para o custeio das atividades próprias decorrentes do Convênio de Delegação. Em complementação, tem-se a Cláusula Sétima - Da Prestação de Contas, estabelecendo que a APPA prestará contas diretamente ao Tribunal de Contas do Estado, encaminhando cópia e posterior baixa ao órgão Delegante (União). Destaca-se, também, que, na hipótese de não renovação do</p>	
<p>Ato Justificatório</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Não atendimento as condicionantes do Acórdão 274/2020- ANTAQ CONTRIBUIÇÃO RETIRADA DA ITEM 29.4 DO EDITAL E SEUS DESDOBRAMENTO SELECIONE AREA = PAR50 SELECIONE DOCUMENTO = ATO JUSTIFICATÓRIO Nº 07/2020 - GARR/APPA SELECIONE CAPITULO = VI Acórdão 274/2020- ANTAQ Processo: 50300.020437/2020-13 Parte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA (79.621.439/0001-91) Ementa: Trata o presente Acórdão de análise da documentação encaminhada pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), referente ao processo licitatório de área destinada à movimentação e armazenagem de granéis líquidos, no Porto de Paranaguá/PR, denominada área PAR50, no âmbito do planejamento do Governo Federal. Acórdão: Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, na conformidade do voto objeto da Ata da 492ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada, realizada em 17/12/2020, acordam os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários em: I - declarar que a documentação encaminhada pela ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA, por meio do Ofício 939/20-APPA-EP (SEI nº 1180312), com vistas a instruir o processo administrativo para licitação da área denominada PAR50, no Porto de Paranaguá/PR, contempla os requisitos mínimos estabelecidos na Cláusula 2.2 do Convênio de Delegação de Competência nº 001/2019, condicionado à: a) adequação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) à recomendação do item 9.3.2 do Acórdão TCU Plenário nº 736/2020, uma vez que não se verificou a utilização de mínimo de três cotações para obtenção dos custos unitários paramétricos de referência para, pelo menos, os itens pertencentes à faixa A da curva ABC do capex, com vistas a aprimorar a fidedignidade dos valores empregados; b) ponderação acerca da mitigação da incidência dos possíveis efeitos jurídicos da ação nº 5012723-02.2019.4.04.7000, ajuizada pela TRANSPETRO, na qual figuram como rés a APPA e a ANTAQ, sobre este procedimento licitatório, conforme Parecer nº 446/2020 da Diretoria Jurídica da APPA (pág.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Em relação à utilização de 3 (três) cotações dos custos unitários, trata-se de questão relativa à etapa de análise perante o Tribunal de Contas da União, e não na etapa de Audiência e Consulta Pública. Ainda, o detalhamento do CAPEX/OPEX no nível ABC será feito quando do protocolo dos estudos perante o TCU, em campo próprio da Nota Conjunta EPL, sendo que, no atual momento, em vista do modelo conceitual dos estudos, cabe aos interessados desenvolver estudos próprios para balizar sua participação no futuro certame. Com relação à ponderação acerca da mitigação da incidência dos possíveis efeitos jurídicos da ação, trata-se de matéria de conhecimento da APPA, pois previamente à publicação do instrumento convocatório do arrendamento PAR50 a questão será previamente analisada pelo TCU.</p>

		<p>475-500 do Doc. SEI nº 1180313); e c) adequação das minutas minutas de edital e de contrato aos termos propostos no documento SEI nº 1202131. II - ressaltar que a análise empreendida pela setorial técnica desta Agência restringiu-se aos aspectos formais dos estudos, contemplando a verificação dos elementos mínimos que caracterizam a aderência das premissas adotadas à Resolução ANTAQ nº 3.220/2014 e aos respectivos Acórdãos TCU Plenário nº 2.261/2018, nº 2.436/2018, nº 2.732/2018, nº 490/2019, nº 1.792/2019, nº 2.593/2019 e nº 352/2020, bem como que uma vez que a APPA detém órgão jurídico próprio, cabe a este exercer a competência prevista no art. 38, Parágrafo único, da Lei nº 8.666, de 1993; III - reforçar a recomendação contida no bojo do processo nº 50300.008730/2020-02, para recomendar ao Ministério da Infraestrutura que, com fito nas Cláusulas 5.1, item II e 7.1 do Convênio de Delegação de Competência nº 001/2019, elabore conjuntamente com a Comissão Permanente de Licitação da ANTAQ (CPLA) e com a Procuradoria Federal junto à ANTAQ (PFA) minutas modelo de edital e contrato a serem adotadas nos procedimentos licitatórios levados a cabo por autoridades portuárias; e IV - cientificar o MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA e a ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA acerca da presente decisão. Participaram da Reunião o Diretor-Geral, Eduardo Nery, o Diretor Relator, Francisval Mendes, o Diretor Adalberto Tokarski, a Procuradora-Chefe, Natália Moysés, e a Secretária-Geral, Joelma Maria Costa Barbosa. Brasília, 17 de dezembro de 2020 EDUARDO NERY MACHADO FILHO Diretor-Geral Não atendeu as condicionantes letras "a", "b" CONSEQUENCIAS nulidade do EVTEA para aplicação da licitação do PAR 50</p>	
Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>RESTRIÇÃO AO CARÁTER COMPETITIVO DA LICITAÇÃO AREA =PAR50 DOCUMENTO = ATO JUSTIFICATÓRIO Nº 07/2020 - GARR/APPÁ CAPITULO = X - Demonstração da Incorporação nos Evteas de Modelos que Expressam e Estimulam a Concorrência Inter e Intraportos; Restrição ao caráter competitivo da licitação , se inicia quando na Seção C - Engenharia do EVTEA do PAR 50 foi incluído operacionalmente o pier a ser construído na Área 2* do Plano Mestre e do Programa de Arrendamento juntamente d com a area Area 3 (Terminal Publico de álcool) e , cuja a finalidade era completamente diferente desta adotada na modelagem do EVTEA do PAR50 , que definiu que estas duas áreas ao serem incluída operacionalmente juntas na licitação , traria a condição de preferência de atracação a único arrendatário,</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Todas as informações relativas aos estudos técnicos estão disponíveis para consulta pública e, adicionalmente, os interessados poderão realizar visita técnica para suprir eventuais dúvidas. Com relação aos bens, encontram-se descritos no EVTEA. As autoridades já foram consultadas nos termos dos Ofícios expedidos ao: Instituto Ambiental do Paraná – IAP - Ofício nº 678/2020 (respondido pelo IAP em 06/11/2020 - Ofício nº 508/2020/GDP) , Receita Federal do Brasil - RFB - Ofício nº 677/2020 – APPA e Prefeitura Municipal de Paranaguá - Ofício nº 676/2020 – APPA. No mais, conforme disposto no art. 14 da Lei 12.815/2013, antes da assinatura do contrato deveremos consultar a municipalidade e não aguardar a resposta.</p>

em detrimento da construção de um novo pier de atracação para navios tanques a ser interligado em áreas com sistemas de armazenagem privados ,conforme previsto nos instrumentos de planejamento. Com isso ele causou na licitação um direcionamento, com tipificação de uma competitividade fachada com a exclusão de licitantes idôneos , que já haviam manifestado interesse em construir o Pier, com a ocorrência da exclusão os licitantes idôneos e previstos como alvo nos instrumentos de planejamentos do porto PDZ , Plano Mestre e Programa de Arrendamento Lembrado que os instrumentos de planejamento estabeleceram 03 áreas a serem utilizadas isoladamente no cais de inflamáveis a saber Repito na Seção C - Engenharia do PAR 50 ao ser incluído operacionalmente o píer a ser construído na Área 2* do Plano Mestre e do Programa de Arrendamento , cuja a finalidade era completamente diferente de ser incluída operacionalmente em preferência a único arrendatário em detrimento da construção de um novo pier de atracação para navios tanques a ser interligado em áreas com sistemas de armazenagem privados. Com isso ele causou na licitação um direcionamento com uma competitividade fachada com a exclusão de licitantes idôneos , que já haviam manifestado interesse em construir o Pier. Para isso aplicou inclusive um acordão do TCU , não aderente entre o caso concreto do PAR 50 e o caso específico do acordão citado para excluir os licitantes idôneos e previstos como alvo nos instrumentos de planejamentos do porto PDZ , Plano Mestre e Programa de Arrendamento . Pois a o juntar as área 02 e área 03 trouxe de forma artificial um impeditivo para que os usuários possam nem mesmo ofertando o melhor BID , assumirem a construção do píer a ser implantado através do PAR 50, a área 2 que deveria ser para atender Esta fuga de atendimento aos instrumentos de planejamentos setoriais causa o efeito de direcionamento da licitação , com a geração de uma competitividade de fachada , com a possibilidade da exclusão de licitantes idôneos e que já haviam manifestado efetivo interesse em participar da implantação do píer na área 02 , tanto via arrendamento isolado como através de uma PPP , são motivadores da anulação do presente procedimento licitatório, mas não para por ai , são também outros as ilegalidades de restrição a competição , abaixo descritas i .

i) Ausência de informações essenciais, e gerar vício insanável ao procedimento, impondo a sua anulação por falta de requisito essencial e obrigatório, caracterizado pela a não existência de inventario detalhado das condições operacionais e de manutenção das instalações portuárias licitadas, compostas pelo terminal publico de álcool e do

terminal de líquidos operado pela Volpak , possibilitando a ocorrência de a obscuridade de informações relevantes para potenciais licitantes o que pode vir a levar. Para eles , que o certame que é vencido por aquela ofetar o pelo maior lance financeiro , pode ter intencionalmente restringida a sua a competitividade no certame , sea eivado de obscuridade em relação a situação do inventario das instalações portuárias existente , objeto da levando a que o certame seja visto de maneira pouco atrativa ou compreensível, senão para quem tiver informação privilegiada sobre a licitação ou puder ser beneficiado pelo direcionamento Em síntese quanto maior o conhecimento do licitante sobre os investimentos em manutenção ou recuperação das condições operacionais dos terminais licitados , maior ou menor será a exatidão com que ele avaliará a margem econômica , para definir o BID que apresentará no Leilão . ii) Ausência do inventário atualizado da Autoridade Portuária sobre bens da União sob sua gestão, com discriminação dos bens próprios e bens reversíveis. iii) Ausência de atendimento a lei dos Portos , especificamente aos Documentos comprobatórios do atendimento as exigências constantes do art. 14 da Lei nº 12.815, de 2013, onde se apresentam ausentes as respostas às consultas formuladas pela APPA à autoridade aduaneira, ao poder público municipal. iv) Desconsideração do impacto concorrencial representado pela autorização de funcionamento do TUP denominado N

Paranaguá, 05 de maio de 2021

Rayssa Fernanda Castro de Oliveira Sieklicki

Presidente em exercício da Comissão de Licitação de Áreas Portuárias