

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS**  
**COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ**  
**Respostas às contribuições da área MAC11**

O PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ - CPLA, no uso das atribuições conferidas pela Portaria ANTAQ nº 420, de 8 de novembro de 2018, na legislação de regência e considerando o que consta do Processo nº 50300.021697/2020-06, divulga as respostas às contribuições na Audiência Pública nº 01/2021-ANTAQ.

<b>Documento</b>	<b>Item do documento</b>	<b>Contribuição</b>	<b>Resposta</b>
Minuta de Edital pré AP - MAC11	2.1. A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura públicas localizadas no Porto de Maceió, no Estado do Rio Grande do Norte, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e na M	O item 2.1 da minuta do edital estabelece que a finalidade do Leilão é o Arrendamento de área localizada no Porto de Maceió, no Estado do Rio Grande do Norte. Considerando que o Porto de Maceió está localizado no Município de Maceió, no Estado de Alagoas, sugere-se a seguinte alteração de redação: A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura públicas localizadas no Porto de Maceió, no Estado de Alagoas, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e na Minuta de Contrato de Arrendamento .	A minuta de edital será corrigida.

Minuta de Edital pré AP - MAC11	2.1. A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura pública localizada no Porto de Maceió, no Estado do Rio Grande do Norte, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e na M	<p>Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME. (PARTE 1) Além disso, identificam-se problemas de concorrência nas regras do certame por possibilitar estratégias de integração vertical do terminal portuário com elos a montante e a jusante nas indústrias de petróleo e combustíveis, cujos efeitos esperados sobre a competição são explorados adiante. De modo mais específico, os problemas de concorrência podem decorrer de: i. Área A, descrita anteriormente nessa contribuição, ser a única área com infraestrutura de movimentação de petróleo bruto no Complexo Portuário de Maceió. É utilizada por produtores dos campos onshore de petróleo e gás natural do Estado de Alagoas. A referida área é estratégica para o escoamento da produção desses campos. Por esse motivo, a operação do terminal com movimentação de petróleo bruto por um agente verticalizado a montante, ou seja, um agente produtor de hidrocarbonetos, confere a si mesmo condições de praticar abuso de poder dominante sobre seus concorrentes que exploram os campos onshore e precisam dessa infraestrutura para escoar sua produção de modo competitivo; ii. Área C, descrita anteriormente nessa contribuição, ser a única com infraestrutura de movimentação de GLP; o agente verticalizado a jusante que detiver essa área tem condições de praticar abuso de poder dominante para cercear a concorrência nos elos subsequentes da cadeia produtiva em que atua, ou simplesmente, a utilização exclusiva do terminal para uso próprio do agente verticalizado compromete a entrada de agentes e a contestação dos incumbentes nas etapas a jusante da cadeia produtiva do combustível. De acordo com estudo da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE, 2001)[1], em indústrias com elos da cadeia produtiva competitivos e não competitivos, agentes integrados verticalmente atuantes em elos com ambas as características têm condições de utilizar de seu poder de mercado no elo não competitivo para criar barreiras à entrada no elo competitivo. Essa possibilidade de fechamento de mercado pode ocorrer na integração vertical do terminal portuário com elos a montante ou a jusante nas indústrias de petróleo e combustíveis, em vista da atividade de infraestrutura logística ser intensiva em capital e apresentar especificidades operacionais diversas, concomitantemente ao fato de existirem etapas da cadeia produtiva das referidas indústrias com características próximas da estrutura do modelo de um mercado competitivo, que é atomizado, com vários agentes concorrendo, sem custos significativos de entrada, ou saída, sem ativos específicos e outros aspectos que se distinguem sobremaneira das características econômicas da atividade de infraestrutura de movimentação logística de petróleo e combustíveis, inclusive, a de terminais portuários. O Relatório do Programa para Revitalização das Atividades de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural em Áreas Terrestres (REATE), ciclo 2020, do Subcomitê Promoção da Livre Concorrência[2], aponta que infraestruturas em terminais portuários podem ser gargalo para concorrência no mercado onshore de petróleo e gás natural, como é o caso do atendido pelo terminal portuário em tela. [CONTINUA]</p>	Não há contribuição.
---------------------------------	---	--	----------------------

Minuta de Edital pré AP - MAC11

2.1. A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura pública localizada no Porto de Maceió, no Estado do Rio Grande do Norte, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e na M

Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME. (PARTE 2). Sobre problemas concorrenciais da integração vertical, vale citar também avaliação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Combustíveis (ANP) externada na Nota Técnica Conjunta nº 2/2019/SDR/ANP-RJ-e (Versão Pública)[3], de 14 de agosto de 2019. No documento, a agência aponta prejuízos potenciais da integração vertical do segmento de infraestrutura logística com outras etapas da cadeia produtiva de combustíveis. A seguir transcrição do trecho da nota técnica a respeito do assunto. 12. Conforme exposto, as áreas portuárias de armazenamento e movimentação de combustíveis líquidos são cruciais para o mercado de distribuição desses produtos, conferindo maior eficiência operacional aos fluxos logísticos, e são imprescindíveis para garantir o abastecimento nacional de combustíveis, conforme legislação vigente no ordenamento jurídico pátrio. 13. É importante frisar que, em diversas manifestações recentes (ver anexo 1), a ANP vem defendendo que as áreas localizadas dentro dos portos organizados e destinadas à movimentação de combustíveis, sejam operadas prioritariamente por sociedades empresárias ou consórcios cujo escopo de atuação seja voltado para as operações logísticas e de armazenagem de combustíveis para terceiros, visando a promover a máxima utilização da capacidade dessas instalações, a favorecer a concorrência na cadeia de distribuição e a conferir tratamento isonômico aos usuários das áreas portuárias, afastando, conseqüentemente, a indesejável prática de uso exclusivo ou restrito dessas instalações. 14. Em contraponto, um distribuidor que detenha instalação de movimentação e armazenagem em área de porto organizado (porto público) - onde normalmente a disponibilidade de áreas para construção de novas instalações é limitada - pode utilizar sua posição para restringir o acesso a seus concorrentes ao mercado regional. Nesse caso, há menor incentivo para aumento do volume movimentado, ou do fator de utilização da instalação, uma vez que esse agente busca maximizar o lucro do conjunto de suas operações. 15. Conseqüentemente, em caso de um ou mais distribuidores de combustíveis serem futuros concessionários e operadores de instalações de tais áreas portuárias, pode haver potenciais efeitos concorrenciais indesejáveis, haja vista que os usuários dos serviços dessas instalações seriam as sociedades empresárias do mesmo ramo de negócio do(s) distribuidor(es), concorrentes no mercado de distribuição de combustíveis. Merece destaque ainda o fato de o distribuidor de combustíveis não ter como foco de atuação a prestação de serviços, o que tende a ser um complicador para garantir a otimização no uso da infraestrutura que está sendo concedida. 16. Logo, essa autarquia tem se posicionado de forma contrária à concessão das instalações tratadas neste documento a qualquer distribuidor ou grupo de distribuidores de combustíveis. (grifos não constantes no original). O Relatório de 2019 do Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis (CT-CB)[4] discorreu igualmente sobre a questão de verticalização na indústria de combustíveis. Especificamente para as situações de integração vertical do segmento de infraestrutura logística com outros elos da cadeia produtiva de combustíveis, o relatório destaca a criticidade dos terminais aquaviários para movimentação de combustíveis nas condições de concorrência a jusante na cadeia, inclusive, o risco de exercício de poder de mercado pelo operador da infraestrutura que atua nas etapas subseqüentes da indústria de modo verticalizado, como se lê na transcrição a seguir do documento. Contudo, para se analisar de modo mais profundo o potencial concorrencial nesses mercados relevantes, deve-se observar quem são os proprietários dos atuais terminais e quais as suas condições de entrada e acesso a infraestruturas, pois caso tais terminais tenham controle de distribuidoras de combustíveis com participação relevante nessas cadeias logísticas, abre-se a possibilidade de exercício de poder de mercado. Nesse sentido, fica a sugestão para aprofundamento em estudos futuros. (grifo não constante no original) [CONTINUA]

O Estudo de Mercado analisou todos os terminais que movimentam a carga do terminal. Além disso o acesso a terceiros é tratado na minuta de contrato e na Lei 12.815/2013.

Minuta de Edital pré AP - MAC11	2.1. A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura pública localizada no Porto de Maceió, no Estado do Rio Grande do Norte, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e na M	Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME. (PARTE 3) Abaixo, outros trechos do relatório do CT-CB que indicam os problemas de concorrência decorrentes da integração vertical da atividade e respectiva infraestrutura logística com as etapas a jusante da cadeia produtiva de combustíveis: Conforme citado, o suprimento primário de combustíveis líquidos contém, em algumas etapas, características de monopólio natural, pois, em princípio, a infraestrutura dutoviária conectada a ativos de refino possui custos fixos muito elevados e custos variáveis baixos. Como as refinarias possuem influência espacial que determinam seu mercado relevante, a infraestrutura de movimentação em torno do ativo de produção pode ser caracterizada como um monopólio natural com influência regional. (...) No âmbito da regulação econômica, as ações para tratar os monopólios naturais em indústria de rede são aplicadas através da utilização da doutrina das infraestruturas essenciais (essential facilities). Essas ações envolvem algum tipo de intervenção do órgão regulador para estabelecer regras de acesso não discriminatório a preços justos para que novos ofertantes possam movimentar combustíveis líquidos nessas instalações. Nessa hipótese, também são aplicadas medidas para restringir a verticalização entre segmentos, especialmente do transporte com a produção e com a comercialização. De modo geral, aplicam-se os instrumentos de desverticalização societária e funcional. Ao mesmo tempo em que a integração vertical das atividades de uma cadeia redundam nos benefícios citados, ela também pode resultar na adoção de práticas discriminatórias e anticompetitivas, como a possibilidade do exercício do poder de mercado e da adoção do mecanismo de subsídios cruzados entre os segmentos da indústria. Assim, uma empresa verticalizada poderia subsidiar uma atividade competitiva com os recursos auferidos na atividade monopólica, na qual não está sujeita à competição. Nesse contexto, ela estaria adotando uma estratégia de competição desleal para eliminar ou impedir a entrada de outras empresas no mercado competitivo. (...) Como visto, a existência de um transportador verticalizado é que dá condições à utilização exclusiva de uma instalação essencial, podendo causar o problema de subutilização de sua capacidade. Esse problema, assunto amplamente discutido em nota técnica elaborada por ANP (2018b), pode ser resolvido com a desverticalização. Para isso, considera-se a premissa de falta de incentivos por parte dos agentes verticalmente integrados em otimizar o uso da sua infraestrutura em benefício de todos os agentes atuantes no mercado e em investir eficientemente em terminais e dutos. (...) Assim, espera-se que o transportador que não seja verticalmente integrado tenha incentivos para otimizar seu fator de utilização e seu nível de serviço na etapa de transporte, com benefícios esperados para a cadeia como um todo. (grifos não constantes no original) A possibilidade de ocorrer práticas anticompetitivas de fechamento de mercado em empresas verticalizadas é mais evidente quando o ativo portuário pode ser considerado como essential facility. Segundo NESTER (2006, p. 187)[5], a experiência americana e europeia, a essential facility doctrine diz que ela existirá quando o acesso for indispensável para a realização da concorrência com o seu detentor (sendo que essa concorrência geralmente ocorre no mercado a jusante). Significa que o acesso à facility inviabiliza a atividade do concorrente, impedindo-o de ingressar no mercado. Os exemplos variam de acordo com a situação concreta, sendo certo que a identificação de uma essential facility é factível quando se tratar, por exemplo, de terminais ferroviários, portos e aeroportos, rede de transmissão de energia elétrica, gás ou combustíveis líquidos. Dessa forma, ativos de infraestrutura que se aproximam das situações estilizadas de essential facility tornam mais evidente a existência de falhas de mercado e risco de fechamento do mercado decorrentes de estratégia de integração vertical. São casos em que eventuais benefícios da verticalização tendem a ser superados pelos problemas de concorrência citados, motivando a adoção de medidas adequadas para mitigá-los. [CONTINUA]	Não há contribuição.
---------------------------------	---	---	----------------------

<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>2.1. A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura pública localizada no Porto de Maceió, no Estado do Rio Grande do Norte, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e na M</p>	<p>Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME (PARTE 4) Mais um documento que reporta o problema concorrencial da integração vertical do segmento de infraestrutura logística com outros elos da cadeia produtiva é a Nota Técnica SEI nº 15847/2020/ME, assinada eletronicamente em 07 de maio de 2020, da lavra da Secretaria de Avaliação, Planejamento, Energia e Loteria (Secap), da Secretaria Especial de Fazenda do Ministério da Economia. A seguir, transcrição de trecho da nota a respeito da questão: 12. Em 14 de fevereiro de 2019 foi realizado o Workshop Terminais Aquaviários de Petróleo e Combustíveis, que teve como objetivo debater com os operadores de terminais e com os usuários dos serviços desses operadores sobre as regras de acesso a terceiros, atualmente regulamentadas pela Portaria ANP 251/2000. 13. Na ocasião também integraram o debate, de forma central, reclamações dos agentes usuários trazidas pela iniciativa Combustível Brasil Indisponibilidade de espaço nos terminais para contratação, a existência de terminais sem uso de fato e sem cessão de espaço, o acesso limitado e discriminatório à infraestrutura existente e que o livre acesso existe na teoria, mas, na prática, havia necessidade de aprimoramento regulatório, visando o acesso efetivo e, conseqüentemente, o estímulo à concorrência (...). (grifo não constante no original) Outro risco à concorrência é o incentivo à concentração de mercado nos elos da cadeia produtiva de combustíveis, a jusante ou a montante do terminal, na hipótese de agentes que atuam nesses elos detiveram a infraestrutura em comento e a utilizarem para movimentar seus produtos, dificultando ou impedindo o acesso de terceiros, ainda que devidamente remunerado. É racional que o agente verticalizado operador da infraestrutura limite o acesso de concorrentes a esse equipamento, ocasionando barreiras à entrada e outros obstáculos ao acirramento da concorrência nas etapas a jusante, ou a montante, o que tende a prejudicar o bem-estar do consumidor. Observe-se que no upstream da indústria de petróleo, a Petrobrás tem realizado uma série de desinvestimentos, inclusive, em sete concessões do estado de Alagoas[6] de produção de petróleo e gás natural, sendo seis campos terrestres. O terminal portuário de Maceió é estratégico para a concorrência do mercado onshore de petróleo da região, uma vez a produção desse mercado é escoada pelo porto. Assim, na hipótese de o agente que detiver a instalação de movimentação de petróleo no terminal portuário ser verticalizado a montante, ou seja, ser produtor de petróleo também, há risco de se comprometer a atratividade econômica dos campos onshore mencionados, uma vez que o investidor que os adquirir estará sujeito ao poder de mercado de um concorrente para poder escoar sua produção. [CONTINUA]</p>	<p>Não há contribuição.</p>
<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>2.1. A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura pública localizada no Porto de Maceió, no Estado do Rio Grande do Norte, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e na M</p>	<p>Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME (PARTE 5). No caso do GLP, a Nota Técnica SEI nº 12/2019/SUREG/SEAE/SEPEC-ME aponta que nos últimos leilões de terminais portuários que movimentam esse combustível, as empresas vencedoras têm sido as maiores companhias do mercado de distribuição, que concentram parte significativa do setor. Essa verticalização não favorece a concorrência pelas restrições esperadas de acesso de outros concorrentes aos terminais e pelo papel chave desses equipamentos na oferta de produto. A transcrição a seguir do documento ilustra o exposto. 34. De acordo com as estatísticas de mercado explicitadas na seção seguinte, o agente dominante no setor, a Petrobras, responde por quase a totalidade do fornecimento de GLP para as companhias distribuidoras desse combustível. Nesse cenário de elevada concentração, os riscos supracitados de condutas anticompetitivas dos incumbentes para retaliar tentativas de entrada no mercado são ainda mais proeminentes. (...) 39. Assim, somando produção e importação, tem-se uma única empresa atuando quase que de modo monopolista no atendimento do mercado de GLP. Em se tratando de uma commodity, a concentração em comento é indicativo de falhas competitivas específicas do mercado brasileiro. (...) 40. A concentração das atividades de produção e importação de GLP também pode ser constatada na atividade de distribuição. Dessa forma, observa-se que os cinco maiores distribuidores detêm 92% do mercado atacadista de GLP envasado. (...) 43. As empresas vencedoras dos leilões [recentes de terminais portuários de movimentação de GLP]... estão</p>	<p>As premissas da SEAE são equivocadas. Tanto que em recente leilão realizado para 4 áreas no porto do Itaqui, sagrou-se vencedoras duas empresas (Santos Brasil - IQI03, IQI11 e IQI12) e Tequimar (IQI13) em detrimento das operadoras verticalizadas. Além disso, na teoria, os argumentos da SEAE são bastante contundentes, o problema que não acontecem na prática, no mundo real. Na ANTAQ não há uma denúncia se quer de negação de acesso a terceiros em terminal. Na ANP há muito poucas que justifiquem tamanho remédio regulatório. Dessa forma, conclui-se que o problema regulatório, diga-se de passagem, bem delineado pela SEAE, ocorre nos livros, pois na prática não é o que a ANTAQ observa.</p>

no ranking das cinco maiores companhias do mercado de distribuição GLP e concentram 73% desse segmento... 44. O exposto indica que os recentes leilões de terminais portuários para armazenamento de combustíveis, que incluem GLP, não favoreceram a desconcentração de mercado desse combustível. A circunstância é mais um indicativo das dificuldades da entrada de novos agentes, ou do aumento de market share das companhias de menor participação na atual configuração da indústria. (grifos não constantes no original)

Em vista das considerações apresentadas, recomenda-se à Antaq que a licitação das áreas A, B e C do MAC 11 ocorram em duas fases: na 1ª fase, poderão participar apenas grupos econômicos que não tenham participação relevante (conforme a Lei nº 12.529/2011) nos mercados a jusante ou a montante do terminal. Ademais, o agente vencedor da licitação da área A, que movimenta combustíveis líquidos, não pode ser vencedor da licitação da área B ou do MAC12, dado que essas duas últimas concorrem na movimentação de combustíveis líquidos. Analogamente, o vencedor da área B não pode ser vencedor do MAC12 pelas mesmas razões de incentivo à concorrência. caso não haja vencedor para as áreas A, B e C, nas condições supra, a licitação continuaria com uma segunda rodada em que qualquer grupo econômico poderia participar e ser vencedor. A Seae entende que as recomendações irão promover efeitos positivos sobre a concorrência e o bem-estar do consumidor, mas também favorece a outros benefícios potenciais, como: o aumento da concorrência favorece o aumento do consumo de combustíveis e potencialmente a arrecadação de tributos federais associados; o fomento à concorrência favorece o aumento da competitividade e a redução de custos de vários setores da economia; o incentivo à concorrência permite aumentar investimentos, que podem ocorrer pela entrada de mais agentes ou pelo aumento da competitividade, o que contribui para geração de emprego e renda. Note-se que a recomendação de aprimoramento do certame indica possibilidade de uma segunda fase, sem restrições a participação de qualquer agente do mercado. Nesse sentido, tanto aqueles agentes que desejam arrendar mais de uma área, ou se verticalizarem, poderão exercê-lo na segunda fase. Assim, não há motivos para abdicar dessa possibilidade se ela tem valor econômico apenas pelo fato de ocorrer em um segundo momento do certame, na hipótese de que não haja vencedores na primeira fase. Inclusive, a segunda fase do leilão pode-se dar início imediatamente após a constatação de não haver interessados nas condições da primeira fase, de modo a não comprometer a celeridade do processo e eliminando qualquer dúvida e prejuízo a respeito. Por fim, registre-se que as recomendações deste documento não impedem apropriação de eventuais benefícios da integração vertical entre infraestruturas marítimas de movimentação de petróleo e combustíveis e outros elos da cadeia produtiva desses bens. Além da comentada possibilidade de segunda fase do certame, os agentes interessados na integração vertical dispõem da alternativa de obter autorização para explorar um TUP (Terminal de Uso Privativo), com maior flexibilidade sobre as condições de investimento e utilização dos ativos comparativamente aos terminais objeto de análise.[CONTINUA]

<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>2.1. A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura públicas localizadas no Porto de Maceió, no Estado do Rio Grande do Norte, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e na M</p>	<p>Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME (PARTE 6) [REFERÊNCIAS] [1] OECD Recommendation of the Council concerning structural separation in regulated industries, 26 April 2001, C (2001) 78/FINAL, Paris, 2001. Disponível em: <a href="http://www.oecd.org/daf/competition/50119298.pdf">http://www.oecd.org/daf/competition/50119298.pdf</a>. Acesso em 23/03/2021. [2] Fonte: <a href="http://antigo.mme.gov.br/documents/27431/0/Relat%C3%B3rio+Subcomit%C3%AA+IV+-+Promo%C3%A7%C3%A3o+a+Livre+Concorr%C3%A2ncia.pdf/a1282d0f-ef63-6db3-1bed-b84122b1f6eb">http://antigo.mme.gov.br/documents/27431/0/Relat%C3%B3rio+Subcomit%C3%AA+IV+-+Promo%C3%A7%C3%A3o+a+Livre+Concorr%C3%A2ncia.pdf/a1282d0f-ef63-6db3-1bed-b84122b1f6eb</a>. [3] Processo nº 08700.003471/2019-11 do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). SEI 0650860. [4] Estudos atinentes ao art. 2º da Resolução CNPE nº 12, de 4 de junho de 2019. [5] NESTER, Alexandre W. (2006). A Doutrina da Essential Facilities: Compartilhamento de Infra-estrutura e Redes. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Estado do Paraná - UFPR. Curitiba-PR. Disponível em: <a href="https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/63196">https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/63196</a>. Acesso em 22/03/2021. [6] Vide <a href="https://www.agenciapetrobras.com.br/Materia/ExibirMateria?p_materia=983108#:~:text=A%20Petrobras%2C%20em%20continuidade%20ao,localizadas%20no%20estado%20de%20Alagoas">https://www.agenciapetrobras.com.br/Materia/ExibirMateria?p_materia=983108#:~:text=A%20Petrobras%2C%20em%20continuidade%20ao,localizadas%20no%20estado%20de%20Alagoas</a> Acesso em 23/03/2020.</p>	<p>Não há contribuição.</p>
<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>2.1. A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura públicas localizadas no Porto de Maceió, no Estado do Rio Grande do Norte, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e na M</p>	<p>Sugerimos que a área disponibilizada seja dividida em duas, passando a existir dois sites operacionais. Com isto, passaria a ser publicado dois editais. Sob referência da figura 2 da seção C, sugere-se que a área 3 (Indicada como Transpetro) seja parte de um edital enquanto a área 2 (indicada como BR Distribuidora) seja outro edital. Ainda, em complemento, os investimentos necessários às esferas de GLP seriam mantidos, fazendo parte do estudos da área 3. Entendemos que tal layout possibilitaria diferentes graus de investimentos nos dois certames, o que é sadio para a atratividade dos leilões. Eventualmente as instalações poderiam ter operações e vocações diferentes (distribuição de combustíveis e operador logístico), potencializando as movimentações esperadas em cada área. Além disso, diante do material apresentado nos estudos realizados, entende-se que investimentos adicionais seriam necessários para a segregação das áreas. Apesar disso, esses investimentos seriam pouco significativos diante do total de investimentos da instalação e não afetariam os cronogramas esperados. Diante desses argumentos, solicitamos a revisão dos estudos, considerando a realização de dois leilões na MAC11 (MAC11-A e MAC11-B) de forma similar ao conceito apresentado na audiência de Santos (STS08 e STS08A).</p>	<p>A área atual do terminal MAC11 está juridicamente respaldada pelo Contrato de Concessão de Direito Real de Uso nº 01/94, de titularidade da empresa Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobrás. No objeto desse instrumento contratual, a empresa recebe 60.425,30m² para realizar operações de movimentação e armazenagem de álcool, petróleo e seus derivados. Com o acréscimo da área para GLP, o terminal MAC11 será leiloado com um total de 78.140m². A Seção B - Estudo de Mercado reconhece a existência de duas categorias de instalações portuárias: bases de distribuição e terminais aquaviários. No entanto, a modelagem do leilão não distingue essas peculiaridades operacionais justamente para garantir competitividade ao certame, tendo em vista que eventual diferenciação da cesta de serviços, nesse caso, poderia acarretar assimetrias para empresas com expertises específicas. Os enquadramentos jurídicos para fins de autorização junto à ANP, órgão ambiental, prefeitura municipal e outras instituições envolvidas são facultades do futuro arrendatário, ressalvadas as disposições contratuais.</p>

Minuta de Edital pré AP - MAC11

2.1.1. A área total do Arrendamento em Maceió - AL, cujo código de identificação é MAC11, possui 78.140 m<sup>2</sup> (setenta e oito mil e cento e quarenta metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edi

Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME. Quanto a constituição do MAC11 como uma única área a ser arrendada, que hoje é composta por três áreas, sendo duas operadas por empresas distintas e a terceira que se encontra fora de operação. De modo mais específico, segundo o estudo da EPL, o MAC11 é composto por: Área A) de 40.953,3 m<sup>2</sup>, está concedida para a empresa Transpetro, onde são realizadas operações de movimentação e de armazenamento de combustíveis líquidos e petróleo bruto; Área B) de 19.472 m<sup>2</sup>, está concedida para a empresa BR Distribuidora, onde são realizadas operações de movimentação e armazenagem de combustíveis líquidos; e Área C) de aproximadamente 17.714,7 m<sup>2</sup>, que, segundo o relatório da EPL, não está sendo operada e onde deverá ser instalado o terminal de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP)[1]. Insta ressaltar que além do MAC11, no Complexo Portuário de Maceió, existe somente uma segunda área com capacidade de movimentação e armazenagem de combustíveis líquidos, o MAC12. Nos estudos conduzidos pela EPL, a agência apresentou que a participação no mercado do MAC11 será de 82%[2] para os combustíveis líquidos, enquanto a área será a única com capacidade de movimentação de petróleo bruto e GLP em todo o complexo. Já o MAC12 possuirá 18% do mercado de combustíveis líquidos no Complexo Portuário de Maceió. Sobre o aspecto da concorrência na licitação do terminal em comento, cabe avaliar questões de sobreposição horizontal em que a restrição de número de agentes competindo na prestação de serviços portuários de movimentação de petróleo e combustíveis pode comprometer o bem-estar do consumidor. Outra questão é se a integração vertical da infraestrutura portuária com os demais elos das cadeias produtivas de petróleo e combustíveis pode ocasionar os mesmos efeitos negativos sobre a economia. Entende-se que a oferta das três áreas do terminal MAC 11 já descritas (para GLP, combustíveis líquidos e terceira que tem petróleo e combustíveis líquidos) como uma única infraestrutura a ser licitada, provoca o 1º efeito do manual da OCDE. Isso porque limita o número ou variedade de fornecedores. Essa limitação é um problema concorrencial de sobreposição horizontal. Por esse motivo, sugere-se que a agência avalie a possibilidade de realizar três licitações distintas, uma para cada área do MAC11 descrita anteriormente ou outra composição a ser avaliada pela Antaq dada as considerações realizadas. Essa medida contribui para elevar a concorrência no serviço portuário de movimentação de combustíveis, aumentando o número de agentes operando as infraestruturas logísticas necessárias à prestação desse serviço. [1] Conforme o EVTEA - EPL - 2020. [2] Conforme informações do EVTEA - EPL - 2020, o MAC11 possuirá participação de 82% na movimentação de combustíveis líquidos a partir de 2024.

A área atual do terminal MAC11 está juridicamente respaldada pelo Contrato de Concessão de Direito Real de Uso nº 01/94, de titularidade da empresa Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobrás. No objeto desse instrumento contratual, a empresa recebe 60.425,30m<sup>2</sup> para realizar operações de movimentação e armazenagem de álcool, petróleo e seus derivados. Com o acréscimo da área para GLP, o terminal MAC11 será leilado com um total de 78.140m<sup>2</sup>. A Seção B - Estudo de Mercado reconhece a existência de duas categorias de instalações portuárias: bases de distribuição e terminais aquaviários. No entanto, a modelagem do leilão não distingue essas peculiaridades operacionais justamente para garantir competitividade ao certame, tendo em vista que eventual diferenciação das cesta de serviços, nesse caso, poderia acarretar assimetrias para empresas com expertises específicas. Os enquadramentos jurídicos para fins de autorização junto à ANP, órgão ambiental, prefeitura municipal e outras instituições envolvidas são faculdades do futuro arrendatário, ressalvadas as disposições contratuais. O cenário concorrencial do Porto de Maceió, indica uma clara prevalência do terminal MAC11 quanto à capacidade de armazenagem. Contudo, é importante destacar que esse complexo portuário está inserido num ambiente concorrencial mais abrangente, que também abarca os portos de Suape e Cabedelo. Agrupados no Cluster Pernambuco, segundo classificação do Plano Nacional de Logística Portuária - PNL, esses três portos possuem uma capacidade estática superior a 780 mil m<sup>3</sup>, sendo que somente as instalações de Suape totalizam mais de 600 mil m<sup>3</sup> de tancagem. Embora o Porto de Maceió possua apenas cerca de 84 mil m<sup>3</sup>, que representa 10% da capacidade do cluster, a modelagem proposta tornará a operação do terminal MAC11 mais competitiva no cluster.

<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>2.1.1. A área total do Arrendamento em Maceió - AL, cujo código de identificação é MAC11, possui 78.140 m<sup>2</sup> (setenta e oito mil e cento e quarenta metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edi</p>	<p>Divisão MAC 11. Justificativa: Além da restrição à adjudicação de mais de uma área pela mesma licitante, propõe-se que a EPL avalie a possibilidade de segregar a área proposta como área do MAC 11 em mais de uma área, estimulando a competição entre os potenciais concorrentes. Tal medida se justifica pelo fato de existirem poucas instalações de movimentação e armazenagem na zona de influência do Porto de Maceió, diferentemente do que se verifica em outros portos organizados, de modo que o aumento da competição neste Porto é desejável. Para tanto, seria possível realizar segregação das áreas identificadas como 2 e 3 na Figura 2 da Seção C - Engenharia (MAC 11), pg. 07, e licitá-las como áreas independentes, sendo possível, ainda, a anexação da área greenfield, contígua, ao lote referente à área 3, de forma a viabilizar expansão. Interessante notar que, levando-se em consideração a vocação atual das referidas áreas, seria possível realizar a segregação sem maiores dificuldades, haja vista que uma delas já opera como base de distribuição (BR - área 2) e outra como terminal aquaviário (Transpetro - área 3). Vale destacar que referida segregação já foi realizada, em concreto, em outros leilões portuários com o objetivo de fomentar maior competitividade, como, por exemplo, no âmbito dos Leilões nº 11 e 12/2018, relativos às áreas BEL02A e BEL02B, no Terminal Petroquímico de Miramar. Embora existam desafios para sua viabilização, sobretudo no tocante à transferência de licenças e autorizações, entendemos que tais dificuldades podem ser contornadas mediante o estabelecimento de regras de transição adequadas (e.g.: previsão, nos atuais contratos de transição, do dever de o arrendatário transitório colaborar e anuir no âmbito de processo de transferência de licenças e autorizações), sendo plenamente possível a segregação. Proposta: segregação da área do MAC 11 em mais de uma área, de forma que as seguintes áreas, descritas na Figura 2 da Seção C - Engenharia (p. 7), sejam licitadas de forma autônoma: (i) área 2; e (ii) área 3 + área greenfield contígua.</p>	<p>A área atual do terminal está juridicamente respaldada pelo Contrato de Concessão de Direito Real de Uso nº 01/94, de titularidade da empresa Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobrás. No objeto desse instrumento contratual, a empresa recebe 60.425,30m<sup>2</sup> para realizar operações de movimentação e armazenagem de álcool, petróleo e seus derivados. Com o acréscimo da área para GLP, o futuro terminal MAC11 será leiloado com um total de 78.140m<sup>2</sup>. A Seção B - Estudo de Mercado reconhece a existência de duas categorias de instalações portuárias: bases de distribuição e terminais aquaviários. No entanto, a modelagem do leilão não distingue essas peculiaridades operacionais justamente para garantir competitividade ao certame, tendo em vista que eventual diferenciação da cesta de serviços, nesse caso, poderia acarretar assimetrias para empresas com expertises específicas. Os enquadramentos jurídicos para fins de autorização junto à ANP, órgão ambiental, prefeitura municipal e outras instituições envolvidas são faculdades do futuro arrendatário, ressalvadas as disposições contratuais.</p>
<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>2.3. As Atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária no Arrendamento consistem na movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis, nos termos e condições previstas no Contrato e em seus Anexos.</p>	<p>O item 2.3 da minuta do edital estabelece que as atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária serão movimentação e armazenagem de granéis líquidos, em especial combustíveis. Nesse sentido, entendemos que é permitida a movimentação/armazenagem de qualquer produto em granel líquido na área arrendada, não se limitando a combustíveis.</p>	<p>Não há contribuição.</p>

<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>2.3. As Atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária no Arrendamento consistem na movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis, nos termos e condições previstas no Contrato e em seus Anexos.</p>	<p>Em relação a premissa de que a partir de 2027 não haverá mais movimentação de petróleo no terminal, utilizada para definir as condições do edital, cabe esclarecer que, conforme projeções de produção da Petrobras para os campos do Polo Alagoas (campos de Anambé; Arapaçu; Cidade de São Miguel dos Campos; Furado; Paru; Pilar e São Miguel dos Campos), ao contrário do que consta nos estudos que fundamentam o edital, haverá produção de óleo além do ano de 2027, mantendo-se, assim, a necessidade de escoamento de petróleo pelo terminal (MAC11). Adicionalmente, ressalta-se que o Polo Alagoas está em fase final de desinvestimento, e há a expectativa de que o futuro operador dos campos mencionados eleve as atividades, executando planos de investimento para recuperação e aumento da produção, e, com isso, deve-se obter a extensão de prazo dos Contratos de Concessão para Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural do Polo. Diante do exposto, reitera-se portanto, a necessidade de uso do terminal (MAC11) para escoamento da produção de óleo em Alagoas, em período pós-2027.</p>	<p>A projeção da demanda de petróleo no terminal baseou-se dos estudos realizados no âmbito do Plano Mestre do Complexo Portuário de Maceió. A obrigação contratual de indenização referente a bens não reversíveis, por parte do futuro vencedor do leilão para a atual arrendatária, foi prevista justamente para resguardar os bens necessários às operações de petróleo no terminal MAC11. Não houve elementos suficientes para permitir a alteração da previsão do Plano Mestre, tendo em vista a confidencialidade das negociações da venda dos campos de Alagoas. Vislumbrando essa possibilidade de continuação das operações de petróleo, optou-se por não converter os tanques de petróleo em tanques que possam atender a demanda prevista dos derivados. Nesse sentido haverá continuação de disponibilidade exclusiva para o petróleo.</p>
<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>4.2.3. que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, que não constem expressamente do Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento;</p>	<p>4.2.3. Algumas informações constantes no Edital e na minuta do Contrato são oriundas de estudos e demais documentos disponibilizados pela ANTAQ em seu site, principalmente quanto a valores de arrendamento fixo e variável, MME, e investimentos obrigatórios. Nas consultas públicas anteriores desta ANTAQ, havia inclusive espaço para contribuições quanto aos estudos. Portanto, para fins de melhor modelagem dos leilões, sugerimos que esta CPLA responda todos os questionamentos relativos aos documentos disponibilizados para evitar divergências futuras.</p>	<p>Serão respondidas todas as contribuições.</p>
<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>7.10. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados disponibilizados no sítio eletrônico da ANTAQ foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação do Leilão, não possuindo</p>	<p>7.10. As informações e demais documentos disponibilizados no site da ANTAQ possuem finalidade além da precificação do leilão, pois refletem-se em exigências de investimentos em aumento de capacidade, performance e outras obrigações contratuais. Favor esclarecer sobre o caráter vinculativo ou não destes.</p>	<p>Todos os estudos têm caráter referencial e são utilizados para o valuation da área pelo Governo Federal.</p>

<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>9.1. Poderão participar do Leilão, nos termos deste Edital, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio.</p>	<p>Justificativa: Com base na Seção B - Estudo de Mercado, após o ramp-up dos projetos a participação de mercado ficaria 82,39% para MAC 11 e 17,61% para MAC 12. A minuta do Edital não estabelece restrições que impeçam uma mesma empresa ou grupo econômico de ser declarado vencedor para ambos os terminais que serão licitados, MAC 11 e MAC 12, independentemente de haver outro proponente que tenha apresentado proposta válida. Tal orientação, via de regra, nos parece ser, de fato, a mais adequada, haja vista ser aquela que fomenta a maior competitividade nos certames públicos e, da perspectiva da Administração Pública, a obtenção da proposta econômica mais vantajosa. No entanto, em caráter excepcional, devido às particularidades do Porto de Maceió, em linha com procedimentos licitatórios anteriores (e.g. STS14 e STS14A), seria recomendável vedar, de forma expressa, que uma mesma empresa ou grupo econômico possa se sagrar vencedor de ambas as áreas que serão licitadas, garantindo, assim, maior competitividade ao mercado de combustíveis líquidos do Porto de Maceió. Proposta: inclusão de vedação no Edital impedindo que uma mesma empresa ou grupo econômico possa ser declarado vencedor para ambos os terminais que serão licitados, MAC 11 e MAC 12, caso outro proponente tenha apresentado proposta válida para uma das áreas.</p>	<p>No intuito de garantir isonomia, competitividade ao certame e paralelismo com outros leilões realizados, entende-se que a vedação proposta tende a garantir melhores resultados para o leilão.</p>
<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>11.1.5. No caso de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira.</p>	<p>Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME A minuta do Edital prevê a participação de empresas brasileiras e estrangeiras, além de entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em consórcio, no certame licitatória, conforme Item 9.1 (fl. 17). No entanto, o Item 11.1.5 (fl. 19) determina que no caso de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira. Destaca-se, nesse caso, a ausência de razoabilidade da medida, pois a empresa estrangeira pode ser vencedora do leilão de forma isolada, mas não pode ser líder de um consórcio com empresas brasileiras para participar do mesmo leilão. A Seae destaca haver prejuízo à concorrência com a restrição à liderança estrangeira no consórcio, configurando o 1º efeito da metodologia da OCDE, pois tende a limitar o número ou a variedade de fornecedores. Este item também é uma exigência sem justificativa econômica, e enquadra-se dentre os itens de onerosidade regulatória previstos na IN Seae nº 111/2020, especificamente no Item (iii) - restrições e proibições. Encontrados tais problemas concorrências e de onerosidade regulatória, decorrentes da liderança de empresa estrangeira em consórcio proposto no edital, assim com o objetivo de aumentar o número de potenciais interessados no leilão, conseqüentemente a concorrência no certame, a Seae recomenda à Antaq suprimir a obrigatoriedade de liderança de empresas brasileiras, em caso de consórcio com empresas estrangeiras.</p>	<p>Não acatada. A redação do Edital segue a Legislação, mormente o § 2º do art. 51 do Decreto 7.581/11, segundo o qual, no consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira. A interpretação jurídica da SEAE está equivocada. Não há como seguir parcialmente o RDC. Ademais, em reunião com a SEAE foi apresentado que essa manifestação atendia recomendação da Procuradoria Federal junto à ANTAQ e Consultoria Jurídica do Ministério da Infraestrutura e ficou acordado uma possível consulta da Secretaria à PGFN, mas até hoje não recebemos nenhuma informação sobre a ação.</p>
<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>13.1.1. As certidões que não consignarem seu prazo de validade serão aceitas se tiverem sido emitidas até 90 (noventa) dias antes da Data para Recebimento dos Volumes.</p>	<p>13.1.1. Dadas as complicações adicionais oriundas da pandemia, ainda de difícil mensuração dadas as novas variantes do vírus, solicitamos a extensão de prazo para, no mínimo, 180 dias.</p>	<p>Não acatada. O prazo é bastante razoável para a obtenção da certidão.</p>

<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>19.2.1. Caso a empresa que participe de forma isolada não opte pela constituição de Sociedade de Propósito Específico, deverá apresentar Comprovante do compromisso público ou particular de constituição de unidade operacional ou de negócios, quer como fili</p>	<p>19.2.1. Entendemos que existe a possibilidade apenas de comprovação que já tenha constituída unidade operacional, como filial, sucursal ou assemelhada que atenda os requisitos descritos no referido item. Favor confirmar.</p>	<p>Não acatada. Além disso da criação da unidade operacional, OBRIGATORIAMENTE, deverá apresentar a contabilidade de acordo com a regulamentação da ANTAQ. O revés dessa opção é constituição de Sociedade de Propósito Específico.</p>
<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>19.10.5. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Estado do Rio Grande do Norte e a Fazenda do Município de Maceió - AL com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes, prevalecendo o prazo de validade ne</p>	<p>O item 19.10.5 da minuta do edital estabelece que para fins de habilitação, as Proponentes deverão apresentar Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Estado do Rio Grande do Norte. Considerando que o Porto de Maceió, no qual se localiza a área arrendada, é localizado no Estado de Alagoas, sugere-se que o requisito de prova de regularidade fiscal seja do Estado no qual se localiza a área arrendada, qual seja, o Estado de Alagoas.</p>	<p>A minuta de edital será corrigida.</p>
<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>19.10.5. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Estado do Rio Grande do Norte e a Fazenda do Município de Maceió - AL com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes, prevalecendo o prazo de validade ne</p>	<p>O item 19.10.5 da minuta do edital estabelece que para fins de habilitação, as Proponentes deverão apresentar Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Estado do Rio Grande do Norte e Fazenda do Município de Maceió - AL. No entanto, a minuta de edital não prevê documento correspondente para os casos em que as Proponentes não detiverem inscrições municipal no Município de Maceió e/ou inscrição estadual no Estado do Rio Grande do Norte. Considerando que (i) as inscrições municipais e estaduais somente são exigíveis caso a pessoa jurídica possua bens ou serviços no ente; (ii) em diversas localidades não é possível emitir certidão de regularidade fiscal sem a devida inscrição fiscal; e (iii) em diversas localidades não é possível sequer emitir certidão de inexistência de inscrição, sugere-se que seja acrescentado subitem possibilitando às Proponentes a apresentação de declaração, assinada pelo Representante Credenciado, de que a Proponente não possui inscrição fiscal na Fazenda do Estado do Rio Grande do Norte e/ou na Fazenda do Município de Maceió - AL.</p>	<p>Acatada. Foi incluída no edital a possibilidade de entrega de declaração em caso da empresa não possuir inscrição nas fazendas.</p>
<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>19.12. A documentação relativa à qualificação técnica das Proponentes limitar-se-á à apresentação, pela Proponente, do Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento, constante no item 5.3 e do compromisso de, sob as penas da lei, obter</p>	<p>Os itens 19.12 e 27.2.9 da minuta do edital estabelecem que o licitante deverá apresentar declaração (modelo do anexo 19) e comprovação de pré-qualificação como operador portuário ou contratação de operador portuário, caso se sagre vencedor do leilão. No mesmo sentido, a cláusula 7.1.1 xx da minuta de contrato impõe como obrigação da arrendatária a pré-qualificação como operadora portuária ou contratação de operador portuário, nas hipóteses não dispensadas pela lei. Considerando que o artigo 28 da Lei Federal n. 12.815/2013 dispensa a intervenção de operadores portuários na movimentação de granéis líquidos, entende-se que a arrendatária não deverá se pré-qualificar como operadora ou contratar um operador portuário para realizar a movimentação e armazenagem dos granéis líquidos. Ressalta-se, ainda, que, nos últimos leilões promovidos pela ANTAQ, foi dispensada a necessidade de a arrendatária se pré-qualificar como operadora portuária ou contratar um operador portuário. Neste contexto, em consonância com a legislação aplicável e o posicionamento anterior da ANTAQ, sugere-se que seja excluída das minutas do edital e do contrato a exigência de a arrendatária se pré-qualificar como operadora portuária ou contratar um operador portuário.</p>	<p>Não acatada. A minuta de Edital deixa clara a não obrigação nos casos previstos em Lei.</p>

Minuta de Edital pré AP - MAC11	19.12. A documentação relativa à qualificação técnica das Proponentes limitar-se-á à apresentação, pela Proponente, do Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento, constante no item 5.3 e do compromisso de, sob as penas da lei, obter	Justificativa: O Edital, seguindo a tendência dos últimos leilões portuários realizados pelo Governo Federal, prevê que a documentação relativa à qualificação técnica limitar-se-á à apresentação dos seguintes documentos: (i) atestado de visita técnica ou da declaração de pleno conhecimento; e (ii) do compromisso de, sob as penas da lei, obter, nas hipóteses não dispensadas pela legislação, a pré-qualificação como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado em que está localizado o Arrendamento, ou contratar Operador Portuário pré-qualificado, caso venha a se sagrar vencedora do certame. No tocante à exigência de contratação ou obtenção de qualificação de operador portuário, para o caso do Leilão em comento, tal providência não será necessária. Isso se deve ao fato de que a Lei Federal nº 12.815/2013 (Lei dos Portos) dispensa a intervenção de operadores portuários na movimentação de granéis líquidos (art. 28, I e II, d, da Lei 12.815/2013). Sendo assim, não será exigida dos licitantes a apresentação de tais documentos. Proposta: Modificação do item 19.12. para que passe a constar 19.12. A documentação relativa à qualificação técnica das Proponentes limitar-se-á à apresentação, pela Proponente, do Atestado de Visita Técnica ou da Declaração de Pleno Conhecimento, constante no item 5.3, nos termos dos modelos constantes do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 15 / Modelo 16).	Não acatada. A minuta de Edital deixa clara a não obrigação nos casos previstos em Lei.
Minuta de Edital pré AP - MAC11	20.9. Será admitida a utilização de assinaturas eletrônicas, no grau de assinatura avançada, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.543, de 13/11/2020.	O item 20.9 da minuta de edital estabelece que será admitido o uso de assinaturas eletrônicas, no grau de assinatura avançada, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.543/2020. Considerando que o Decreto nº 10543/2020 estabelece que o uso de assinatura eletrônica por meio de certificado digital, nos termos da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001 possui nível de autenticidade superior ao grau de assinatura avançada, sugere-se que seja possibilitada ao Proponente a utilização de assinaturas eletrônicas no grau de assinatura avançada ou superior, possibilitando, assim, a utilização do certificado digital.	Acatada, a minuta do Edital será alterada.
Minuta de Edital pré AP - MAC11	27.2.5. Capital social inicial devidamente subscrito, nos termos da Minuta do Contrato de Arrendamento, bem como a comprovação de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) desse capital social inicial mínimo em moeda corrente nacional.	O item 27.2.5 da minuta do edital exige que a adjudicatária apresente ao Poder Concedente como condição precedente à assinatura do contrato de arrendamento a comprovação de subscrição e integralização de capital social inicial mínimo de R\$ 23.442.658,16 pela arrendatária. No entanto, tal regra não se compatibiliza com a possibilidade descrita no item 19.2.1 da minuta do edital a qual permite a opção da adjudicatária em não constituir sociedade de propósito específico, mas sim de constituir unidade de negócios, ao passo que a unidade de negócios não possui capital social próprio. Desta forma, entende-se que este item deve ser adequado de modo a estabelecer que o capital social somente deverá ser demonstrado anteriormente à assinatura do contrato de arrendamento no caso da licitante optar por constituir uma sociedade de propósito específico, conforme a seguinte sugestão: No caso de a arrendatária se constituir como sociedade de propósito específico, capital social mínimo devidamente subscrito, nos termos da Minuta do Contrato de Arrendamento, bem como a comprovação de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) desse capital social inicial mínimo em moeda corrente nacional.	Não acatada. A unidade operacional ou sua Sede devem apresentar o Capital Social Mínimo.

Minuta de Edital pré AP - MAC11	27.2.9. Nas hipóteses não dispensadas pela legislação, comprovar que se pré-qualificou como operadora portuária junto à Administração do Porto Organizado em que está localizado o Arrendamento ou de que contratou Operador Portuário pré-qualificado pela Adm	Os itens 19.12 e 27.2.9 da minuta do edital estabelecem que o licitante deverá apresentar declaração (modelo do anexo 19) e comprovação de pré-qualificação como operador portuário ou contratação de operador portuário, caso se sagre vencedor do leilão. No mesmo sentido, a cláusula 7.1.1 xx da minuta de contrato impõe como obrigação da arrendatária a pré-qualificação como operadora portuária ou contratação de operador portuário, nas hipóteses não dispensadas pela lei. Considerando que o artigo 28 da Lei Federal n. 12.815/2013 dispensa a intervenção de operadores portuários na movimentação de granéis líquidos, entende-se que a arrendatária não deverá se pré-qualificar como operadora ou contratar um operador portuário para realizar a movimentação e armazenagem dos granéis líquidos. Ressalta-se, ainda, que, nos últimos leilões promovidos pela ANTAQ, foi dispensada a necessidade de a arrendatária se pré-qualificar como operadora portuária ou contratar um operador portuário. Neste contexto, em consonância com a legislação aplicável e o posicionamento anterior da ANTAQ, sugere-se que seja excluída das minutas do edital e do contrato a exigência de a arrendatária se pré-qualificar como operadora portuária ou contratar um operador portuário.	Não acatada. A minuta de Edital deixa clara a não obrigação nos casos previstos em Lei.
Minuta de Edital pré AP - MAC11	27.2.10. Comprovante de pagamento referente à primeira parcela relativa à indenização ao anterior titular da área, no valor de R\$ 11.370.308,22 (onze milhões, trezentos e setenta mil, trezentos e oito reais e vinte e dois centavos), sendo o restante do va	O item 27.2.10 da minuta do edital, bem como a Subcláusula 9.2.9 da minuta de contrato estabelecem que o novo arrendatário deverá indenizar o antigo arrendatário pelos bens não reversíveis que passarão a integrar o arrendamento, bem como os bens posicionados sobre o píer. Considerando o dever de indenizar os bens não reversíveis do arrendamento ao atual arrendatário, conforme estabelecido na minuta de edital e de contrato, questiona-se se houve prévia avaliação dos ativos, que considerou seu estado de conservação e grau de depreciação. Caso tenha sido realizada a avaliação, sugere-se que seja disponibilizada junto com os documentos editalícios.	O valor calculado para fins de indenização refere-se aos bens não reversíveis na relação contratual anterior já está disponível na Seção E - Financeiro. Os quantitativos e as características dos bens foram discriminados pela autoridade portuária no termo de vistoria.
Minuta de Edital pré AP - MAC11	27.2.10. Comprovante de pagamento referente à primeira parcela relativa à indenização ao anterior titular da área, no valor de R\$ 11.370.308,22 (onze milhões, trezentos e setenta mil, trezentos e oito reais e vinte e dois centavos), sendo o restante do va	27.2.10. Considerando que a futura área MAC 11 é a junção da área atual da Transpetro + BR + nova área, sugerimos esclarecer o destinatário do valor a ser indenizado, para evitar quaisquer mal-entendidos.	A área atual do terminal MAC11 está juridicamente respaldada pelo Contrato de Concessão de Direito Real de Uso nº 01/94, de titularidade da empresa Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobrás.
Minuta de Edital pré AP - MAC11	28.2.1. Na hipótese de o Poder Concedente, injustificadamente, não convocar a Adjudicatária para a assinatura do Contrato de Arrendamento dentro do prazo previsto no subitem 28.2, a Adjudicatária estará desobrigada de celebrar o Contrato de Arrendamento,	O item 28.2.1 da minuta de edital estabelece que, caso o Poder Concedente não convoque a Adjudicatária para a assinatura do Contrato de Arrendamento dentro do prazo de 150 dias estabelecido no item 28.2, ela ficará desobrigada a assinar o Contrato de Arrendamento. No entanto a minuta de edital não estabelece qualquer indenização que deverá ser devida à Adjudicatária pelo Poder Concedente, no caso da não celebração do Contrato de Arrendamento, haja vista o pagamento pela Adjudicatária dos valores previstos nos itens 27.2.1, 27.2.3 e 27.2.10. Considerando que tais valores são devidos em razão da assinatura do Contrato de Arrendamento, sugere-se que a minuta de edital estabeleça mecanismo de devolução/ indenização dos valores pagos a título de obrigações prévias à Adjudicatária que optar por não assinar o Contrato de Arrendamento ante a desídia do Poder Concedente em convocá-la no prazo determinado, sem justificativa para tanto.	Não acatada. Em caso de omissão do Poder Concedente, os valores serão restituídos à adjudicatária.

<p>Minuta de Edital pré AP - MAC11</p>	<p>29.2. Os bens reversíveis vinculados ao Arrendamento são todos aqueles indicados na Minuta do Contrato de Arrendamento.</p>	<p>29.2. Não foi identificada a indicação dos bens reversíveis na minuta do contrato de arrendamento disponibilizada pela ANTAQ. Favor esclarecer.</p>	<p>O quantitativo de bens reversíveis foi apresentado pela autoridade portuária no termo de vistoria. Os detalhes podem ser encontrados na tabela "Ativos Existentes" da Seção E - Financeiro. A reversibilidade de bens está regulamentada pela cláusula décima-quarta - das benfeitorias do Contrato de concessão de Direito Real de uso nº 001/94, conforme transcrito: "Decorrido o prazo de vigência do presente Termo de Concessão (...) as melhorias introduzidas na área pela Concessionária e as benfeitorias irremovíveis por ela implantadas, incorporar-se-ão ao acervo patrimonial do Porto de Maceió, independentemente do pagamento de qualquer indenização, comprometendo-se a concessionária a fornecer à concedente, prazo de 60 (sessenta) dias, a relação de benfeitorias consideradas irremovíveis."</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>1.3.1 Integram o Contrato, para todos os efeitos legais e contratuais, os Anexos relacionados nesta Cláusula:</p>	<p>Item 1.3.1 - Favor esclarecer se existem outros documentos que integram o Contrato, como Atos Justificatórios, Notas Técnicas e demais documentos disponibilizados no site Antaq para fins do referido Leilão.</p>	<p>Não há contribuição.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>2.1 Compõem o Arrendamento objeto deste Contrato as áreas, instalações portuárias e infraestruturas públicas, localizadas dentro do Porto Organizado de Maceió, no Estado do do Rio Grande do Norte.</p>	<p>A Subcláusula 2.1 da minuta do contrato estabelece que o Arrendamento é composto por áreas, instalações portuárias e infraestruturas públicas localizadas no Porto Organizado de Maceió, no Estado do Rio Grande do Norte. Considerando que o Porto de Maceió está localizado no Município de Maceió, no Estado de Alagoas, sugere-se a seguinte alteração de redação: Compõem o Arrendamento objeto deste Contrato as áreas, instalações portuárias e infraestruturas públicas, localizadas dentro do Porto Organizado de Maceió, no Estado de Alagoas. .</p>	<p>A minuta do Edital será corrigida.</p>

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>3.1.1 O Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, previsto no Apêndice 2 do Contrato, deverá ser celebrado pelas Partes em até 30 (trinta) dias, contados da comunicação de não objeção, pelo Poder Concedente, ao Plano Básico de Implantação apresentado pela Arrendatária como condição para a celebração deste Contrato.</p>	<p>A minuta de contrato estabelece que a nova arrendatária assumirá a operação do terminal quando da celebração do termo de aceitação provisória e permissão de uso de ativos, que deverá ocorrer em até 30 dias da comunicação da não objeção, pelo Poder Concedente, do plano básico de implantação - PBI. Neste contexto, a minuta do contrato não estabelece um período de transição para transferência da operação, prevendo, inclusive, que, a partir do primeiro ano, a nova arrendatária deverá cumprir obrigações de movimentação mínima no terminal. Considerando que para assunção e início da operação do terminal pela nova arrendatária é necessário realizar a alteração da titularidade em todas as licenças já existentes, tais quais: licenças ambientais, autorizações concedidas pela prefeitura e corpo de bombeiro, bem como as autorizações/licenças da ANP, e, tendo em vista que o processo de licenciamento poderá ser mais complexo caso se altere a espécie de operação do terminal de base de distribuição para terminal logístico na ANP, é imprescindível a inclusão de um período de transição da operação de modo a possibilitar que seja realizada as devidas alterações nas licenças indispensáveis para que nova arrendatária inicie a operação do terminal, sem gerar riscos de desabastecimento de combustível no Estado de Alagoas. Neste período de transição que se estima de 6 a 8 meses, em razão dos procedimentos e prazos dos órgãos públicos emissores das licenças, é necessário estabelecer que a antiga arrendatária do terminal deverá colaborar com a futura arrendatária. Isto porque muitas vezes nos procedimentos de alteração de titularidade das licenças a arrendatária atual deve assinar documentos exigidos pelos órgãos públicos anuindo com a transferência. Diante do exposto, sugere-se que seja previsto um período de transição para o início da operação pela nova arrendatária de forma a não comprometer a operação dos terminais, sendo certo que os prazos contidos no contrato de arrendamento só deverão começar a vigor após a conclusão da transição, por meio da celebração do termo de aceitação provisória e permissão de uso de ativos.</p>	<p>Será incluído um Plano de Transição Operacional (PTO) à minuta de contrato nos moldes adotados em estudos similares.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>3.3 O presente Contrato poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a exclusivo critério do Poder Concedente, nos termos deste Contrato e seus Anexos, até o limite máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.</p>	<p>Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME. (Parte 1). A minuta de contrato em seu item 3.3 (fl. 12) estabelece que o contrato poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a exclusivo critério do Poder Concedente, até o limite máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Ressalta-se que o prazo contratual para o arrendamento foi estabelecido em 25 (vinte e cinco) anos, com o objetivo de comportar de maneira adequada os investimentos necessários previstos para operação do empreendimento, de forma a permitir a amortização e o pagamento das obrigações de pagamento dos valores de arrendamento. Sobre a possibilidade de prorrogação, embora seja admissível de acordo com o art. 19 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, o entendimento desta Secretaria sobre o ponto de vista concorrencial e regulatório é de que, a licitação é um momento importante para mercados monopolísticos de prestação de serviços públicos, pois promove a concorrência pelo mercado, além instituir transparência para todas as informações relacionadas ao processo. A concorrência permite que diversos agentes econômicos realizem suas próprias projeções sobre o potencial do negócio e façam suas propostas para obter o direito de exploração dos serviços. O processo concorrencial resultante da licitação tende a levar a que o agente mais eficiente obtenha o direito de exploração do negócio, promovendo efeitos favoráveis para toda a sociedade. Adicionalmente, a realização de novos leilões, de forma periódica, permite, ainda, a incorporação de dispositivos contratuais modernos a atualizados, em sintonia com as práticas então vigentes, incorporando melhorias advindas da curva de aprendizado experimentada pelo Poder Concedente. Em linha com o entendimento desta Secretaria sobre a prorrogação de contratos, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em documento intitulado Avaliações de Impacto Concorrencial - Portugal 2018[1], destaca que evidências empíricas sugerem que algumas concessões naquele país - com prazos de contrato estabelecidos de forma discricionária pelo Poder Concedente, com limites estabelecidos em lei - possuem prazos contratuais superiores ao</p>	<p>Não acatada. Conforme mencionado pela própria SEAE/ME, o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, prevê a possibilidade de prorrogações sucessivas até o prazo total de setenta anos, conforme se depreende do art. 19: "Os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo determinado de até trinta e cinco anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite máximo de setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações." Portanto, eventual prorrogação contratual recai sobre o juízo de conveniência e oportunidade do Poder Público, no caso a União, não sem, contudo, analisar e motivar a vantajosidade de possíveis prorrogações, como apregoa o parágrafo primeiro do art. 19 do Decreto Decreto nº 8.033: "§ 1º Nas hipóteses em que for possível a prorrogação dos contratos, caberá ao órgão ou à entidade competente fundamentar a vantagem das prorrogações em relação à realização de nova licitação de contrato de concessão ou de arrendamento.</p>

necessário para recuperar o capital investido e que algumas concessões foram renovadas no fim dos contratos, por períodos adicionais, sem que fossem abertos novos processos licitatórios. Nesse contexto, a OCDE sinalizou a possibilidade de existência de prejuízo à concorrência, em razão da redução do número de processos licitatórios, seja pelo fato de as concessões terem utilizado vigência de contratos demasiadamente longas, seja pelo fato de haver renovações/prorrogações ao fim dos termos da vigência original dos contratos. No entendimento da OCDE, a utilização de vigências de contratos demasiadamente longas impede a possibilidade de novos operadores inovarem e contestarem os atuais incumbentes, mesmo em processos licitatórios bem desenhados para promover competição. Dessa forma, a OCDE recomenda que sejam estabelecidos critérios claros, objetivos e transparentes para determinar o prazo de vigência de uma concessão, baseado no nível de investimento requerido. Ressalte-se, nesse caso, que as prorrogações sucessivas representam um óbice para novos entrantes, limitando a alguns tipos de fornecedores (incumbentes) a capacidade para a prestação dos serviços - configurando o que dispõe o item (iii) do 1º efeito do manual da OCDE, mencionado na seção 2.3. Ou seja, a regra em comento se traduz em uma limitação no número ou variedade de fornecedores, restringindo a entrada de novos prestadores de serviços portuários. Assim, essa possibilidade de prorrogações sucessivas por longo período possui caráter anticompetitivo, causando prejuízo à concorrência e aos usuários de serviços portuários. Importante mencionar o mecanismo utilizado para contratos de concessão para o setor aeroportuário[2], que prevê a possibilidade de prorrogação por até 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em decorrência de Revisão Extraordinária. Com isso, mitiga-se o risco de investimentos não amortizáveis ao final da concessão, que poderia gerar indenização elevada ao arrendatário. Neste contexto, a Seae recomenda à Antaq que eventual prorrogação do prazo do arrendamento seja permitida unicamente para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e apenas uma única vez, pelo prazo de até 5 anos, nos moldes do mecanismo adotado no setor aeroportuário. [Continua]

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>3.3 O presente Contrato poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a exclusivo critério do Poder Concedente, nos termos deste Contrato e seus Anexos, até o limite máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.</p>	<p>Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME. (Parte 2). [7] Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2018). Avaliações de Impacto Concorrencial - Portugal 2018. Disponível em: <a href="http://www.oecd.org/daf/competition/Portugal-OECD-Competition-Assessment-Review-Vol1-Transports-preliminary-version.pdf">http://www.oecd.org/daf/competition/Portugal-OECD-Competition-Assessment-Review-Vol1-Transports-preliminary-version.pdf</a> (fl. 199). Acessado em 16/03/2021. [8] Item 2.8 do Contrato de Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroporto de Salvador. O Contrato poderá ser prorrogado por até 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato. Disponível em: <a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/aerportos-concedidos/salvador/documentos-relacionados/contrato-e-anexos/contrato-salvador/view">https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/aerportos-concedidos/salvador/documentos-relacionados/contrato-e-anexos/contrato-salvador/view</a>. Acesso em 16/03/2021.</p>	<p>Não acatada. Conforme mencionado pela própria SEAE/ME, o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, prevê a possibilidade de prorrogações sucessivas até o prazo total de setenta anos, conforme se depreende do art. 19: "Os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo determinado de até trinta e cinco anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite máximo de setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações." Portanto, eventual prorrogação contratual recai sobre o juízo de conveniência e oportunidade do Poder Público, no caso a União, não sem, contudo, analisar e motivar a vantajosidade de possíveis prorrogações, como apregoa o parágrafo primeiro do art. 19 do Decreto Decreto nº 8.033: "§ 1º Nas hipóteses em que for possível a prorrogação dos contratos, caberá ao órgão ou à entidade competente fundamentar a vantagem das prorrogações em relação à realização de nova licitação de contrato de concessão ou de arrendamento.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>(vi) Adimplência das pessoas jurídicas que sejam, direta ou indiretamente, controladoras, controladas ou coligadas com a Arrendatária perante à Companhia Docas do Rio Grande do Norte e junto à ANTAQ caso, além do objeto do presente contrato, sejam operadoras, autorizadas, arrendatárias ou concessionárias no setor portuário brasileiro.</p>	<p>A Subcláusula 3.4.1 da minuta de contrato estabelece que, para prorrogação do Contrato de Arrendamento, o Poder Concedente deverá avaliar a conveniência e oportunidade do pedido de prorrogação tendo em vista, dentre outros requisitos, a adimplência das pessoas jurídicas que sejam, direta ou indiretamente, controladoras, controladas ou coligadas com a Arrendatária perante à Companhia Docas do Rio Grande do Norte e junto à ANTAQ caso, além do objeto do presente contrato, sejam operadoras, autorizadas, arrendatárias ou concessionárias no setor portuário brasileiro. No entanto, considerando que o Contrato de Arrendamento diz respeito apenas a Arrendatária e que esta não tem controle sobre as obrigações assumidas por suas controladas, controladoras e coligadas, não se mostra razoável e proporcional a exigência de adimplemento extra partes para fim de prorrogação do Contrato de Arrendamento. Dessa forma, sugere-se a exclusão do item vi, da Subcláusula 3.4.1 da minuta de contrato.</p>	<p>Não acatada. O dispositivo atende a Lei 12.815/2013, art, 62, §2º.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>4.1 O Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do Contrato, para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações mencionadas na Subcláusula 4.2 em relação ao PBI.</p>	<p>Justificativa: A cláusula 4.1 da minuta de Contrato de Arrendamento prevê que o Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 dias para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar esclarecimentos/modificações ao PBI. Contudo, o Edital não contém previsão expressa no sentido de que, decorrido tal prazo, o PBI será tacitamente aprovado, em harmonia com entendimento já exarado por esta Agência nos esclarecimentos aos Editais dos terminais STS 14 e STS 14-A. Proposta: I) Inserir o subitem 4.1.2. na minuta de Edital 4.1.2. Passado o prazo previsto no item anterior sem que tenha havido manifestação expressa do Poder Concedente, considerar-se-á aprovado o PBI de forma tácita.</p>	<p>Não acatada. Já está clara que a em caso de não resposta do poder concedente, ocorre a aprovação tácita.</p>

Minuta de Contrato pré AP - MAC1	4.3 O PBI poderá ser alterado a qualquer tempo, mediante solicitação da Arrendatária ou da ANTAQ, desde que comunicado ao Poder Concedente e observadas as regras do Contrato, Anexos e a legislação e regulamentação.	Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME. Na minuta de contrato, documento disponibilizado para essa audiência pública, no Item 4.3. (fl 14) estabelece que o Plano Básico de Implantação (PBI) poderá ser alterado a qualquer tempo, mediante solicitação da Arrendatária ou da Antaq, desde que comunicado ao Poder Concedente e observadas as regras do Contrato, Anexos e a legislação e regulamentação. O Apêndice 4 da Minuta de Contrato (fl. 76) descreve os requisitos do PBI, que deverá caracterizar as instalações portuárias a serem utilizadas pela Arrendatária, integrantes ou não do Arrendamento, existentes ou a serem por ela implantadas, bem como a sua adequação após requisitos especificados neste Anexo, o que, de alguma forma, o relaciona com investimentos a serem realizados pelo Arrendatário. No entanto, não consta na minuta contratual nenhum dispositivo de reequilíbrio contratual nos casos de alteração do PBI. Diante desse contexto, pelo risco de constituir obrigação futura sem previsão de reequilíbrio econômico-financeiro, tal situação pode ser enquadrada dentre os itens de onerosidade regulatória previstos na mencionada Instrução Normativa nº 111, de 2020, especificamente o Item (i) - obrigações regulatórias, pois tem o condão de representar uma barreira econômica, mesmo que potencial. Em razão disso, a Seae recomenda à Antaq instituir o reequilíbrio nos casos em que eventual alteração do PBI resultar em supressão ou acréscimo de investimentos propostos pelo Arrendatário.	A princípio a matriz de risco define os principais motivos de reequilíbrio. Por óbvio que os investimentos mínimos são obrigatórios, podendo o Contrato inclusive ser denunciado por não cumprimento. Dessa forma, não vislumbramos por ora a necessidade de alteração do contrato.
----------------------------------	--	--	---

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>5 Do Objeto</p>	<p>Nos termos da minuta do contrato, a Arrendatária deverá desempenhar as Atividades na forma prevista no Contrato de Arrendamento. Nesse sentido, considerando que, conforme constatou-se no ato justificatório (nota informativa nº 08/2018) da modelagem dos terminais portuários de graneis líquidos do Porto de Belém, licitados pela ANTAQ em 2019, para aumentar a competitividade dos leilões, os documentos editalícios deveriam estar compatíveis com a realidade de uma base de distribuição de combustível, uma vez que a integração vertical no setor petrolífero traz ganhos de produtividade na cadeia logística e otimização de custos, conforme se depreende da transcrição do ato justificatório dos leilões dos terminais do Porto de Belém: 39. Destaca-se que, no setor petrolífero, a integração vertical é prática comum, isso quer dizer que a empresa que se dedica a extração do petróleo, muitas vezes é também responsável pelo refino, produção de combustível e distribuição. Trata-se da combinação de processos tecnologicamente distintos inseridos no âmbito de uma mesma empresa, interligados por uma cadeia lógica de controle hierárquico. 40. Esse modelo de controle possibilita uma série de vantagens, tais como: redução dos custos, aprofundamento da tecnologia, além de assegurar oferta e demanda e maior poder de negociação. 41. Assim, considerando que as distribuidoras de combustível operam majoritariamente carga própria nos terminais portuários públicos que ocupam atualmente, a obrigatoriedade de desverticalização das atividades de distribuição de combustíveis e movimentação portuária que decorre da exigência do estabelecimento de SPEs implicaria em grave ineficiência da cadeia logística, pelas seguintes razões: a) Necessidade de constituir, licenciar do zero e manter regular uma nova pessoa jurídica; b) Completa mudança na dinâmica de operação no local, incluindo a necessidade de negociação e controle de contratos diversos a serem estabelecidos entre esta nova sociedade empresarial e a empresa de seu próprio grupo econômico detentora da carga a ser movimentada; e c) Possíveis ineficiências tributárias relacionadas à inclusão de mais um agente na cadeia de distribuição. 42. Outro aspecto que cabe mencionar, e que também fortalece a proposta de não obrigatoriedade de constituição de SPE, é que sem tal obrigação, a tendência é que tenhamos mais interessados em participar da licitação, permitindo a entrada de empresas verticalizadas ou não. Considerando ainda que, a minuta do Edital prevê a possibilidade de operação através da constituição da unidade operacional. E, tendo em vista que a minuta do contrato não é expressa quanto a operação do terminal como base de distribuição e tendo em vista que tal possibilidade aumenta o número de competidores no leilão, sugerimos que a minuta de contrato preveja, em sua Cláusula 5 - do OBJETO, expressamente tal possibilidade, conforme redação abaixo: Para execução das Atividades, será facultado à Arrendatária sua constituição como base de distribuição, nos termos da regulamentação vigente da Agência Nacional de Petróleo - ANP.</p>	<p>A Seção B - Estudo de Mercado reconhece a existência de duas categorias de instalações portuárias: bases de distribuição e terminais aquaviários. No entanto, a modelagem do leilão não distingue essas peculiaridades operacionais justamente para garantir competitividade ao certame, tendo em vista que eventual diferenciação da cesta de serviços, nesse caso, poderia acarretar assimetrias para empresas com expertises específicas. Os enquadramentos jurídicos para fins de autorização junto à ANP, órgão ambiental, prefeitura municipal e outras instituições envolvidas são facultades do futuro arrendatário, ressalvadas as disposições contratuais.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>5.1 O Objeto deste Contrato é o arrendamento de Áreas, Infraestruturas e Instalações Portuárias públicas localizadas no Porto Organizado de Maceió, no Estado do Rio Grande do Norte, para a realização das Atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária de forma adequada nos termos deste Contrato.</p>	<p>A Subcláusula 5.1 da minuta do contrato estabelece que o Objeto do Contrato de Arrendamento é o arrendamento de áreas, instalações portuárias e infraestruturas públicas localizadas no Porto Organizado de Maceió, no Estado do Rio Grande do Norte. Considerando que o Porto de Maceió está localizado no Município de Maceió, no Estado de Alagoas, sugere-se a seguinte alteração de redação: O Objeto deste Contrato é o arrendamento de Áreas, Infraestruturas e Instalações Portuárias públicas localizadas no Porto Organizado de Maceió, no Estado de Alagoas, para a realização das Atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária de forma adequada nos termos deste Contrato.</p>	<p>A minuta de edital será corrigida.</p>

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>iv. Obter e apresentar à ANTAQ todas as licenças e autorizações exigidas pelos órgãos competentes, nos termos deste Contrato e seus Anexos;</p>	<p>A minuta de contrato estabelece que a nova arrendatária assumirá a operação do terminal quando da celebração do termo de aceitação provisória e permissão de uso de ativos, que deverá ocorrer em até 30 dias da comunicação da não objeção, pelo Poder Concedente, do plano básico de implantação - PBI. Neste contexto, a minuta do contrato não estabelece um período de transição para transferência da operação, prevendo, inclusive, que, a partir do primeiro ano, a nova arrendatária deverá cumprir obrigações de movimentação mínima no terminal. Considerando que para assunção e início da operação do terminal pela nova arrendatária é necessário realizar a alteração da titularidade em todas as licenças já existentes, tais quais: licenças ambientais, autorizações concedidas pela prefeitura e corpo de bombeiro, bem como as autorizações/licenças da ANP, e, tendo em vista que o processo de licenciamento poderá ser mais complexo caso se altere a espécie de operação do terminal de base de distribuição para terminal logístico na ANP, é imprescindível a inclusão de um período de transição da operação de modo a possibilitar que seja realizada as devidas alterações nas licenças indispensáveis para que nova arrendatária inicie a operação do terminal, sem gerar riscos de desabastecimento de combustível no Estado de Alagoas. Neste período de transição que se estima de 6 a 8 meses, em razão dos procedimentos e prazos dos órgãos públicos emissores das licenças, é necessário estabelecer que a antiga arrendatária do terminal deverá colaborar com a futura arrendatária. Isto porque muitas vezes nos procedimentos de alteração de titularidade das licenças a arrendatária atual deve assinar documentos exigidos pelos órgãos públicos anuindo com a transferência. Diante do exposto, sugere-se que seja previsto um período de transição para o início da operação pela nova arrendatária de forma a não comprometer a operação dos terminais, sendo certo que os prazos contidos no contrato de arrendamento só deverão começar a vigor após a conclusão da transição, por meio da celebração do termo de aceitação provisória e permissão de uso de ativos.</p>	<p>Será incluído um Plano de Transição Operacional (PTO) à minuta de contrato nos moldes adotados em estudos similares.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>xx. Nas hipóteses não dispensadas pela legislação, pré-qualificar-se para realizar a movimentação e a armazenagem de cargas diretamente ou comprovar a contratação de operadores portuários pré-qualificados para tal fim, bem como manter a condição de pré-qualificada ou a contratação de operadores portuários pré-qualificados durante o Prazo do Arrendamento;</p>	<p>Os itens 19.12 e 27.2.9 da minuta do edital estabelecem que o licitante deverá apresentar declaração (modelo do anexo 19) e comprovação de pré-qualificação como operador portuário ou contratação de operador portuário, caso se sagre vencedor do leilão. No mesmo sentido, a cláusula 7.1.1 xx da minuta de contrato impõe como obrigação da arrendatária a pré-qualificação como operadora portuária ou contratação de operador portuário, nas hipóteses não dispensadas pela lei. Considerando que o artigo 28 da Lei Federal n. 12.815/2013 dispensa a intervenção de operadores portuários na movimentação de granéis líquidos, entende-se que a arrendatária não deverá se pré-qualificar como operadora ou contratar um operador portuário para realizar a movimentação e armazenagem dos granéis líquidos. Ressalta-se, ainda, que, nos últimos leilões promovidos pela ANTAQ, foi dispensada a necessidade de a arrendatária se pré-qualificar como operadora portuária ou contratar um operador portuário. Neste contexto, em consonância com a legislação aplicável e o posicionamento anterior da ANTAQ, sugere-se que seja excluída das minutas do edital e do contrato a exigência de a arrendatária se pré-qualificar como operadora portuária ou contratar um operador portuário.</p>	<p>Não acatada. A minuta de Edital deixa clara a não obrigação nos casos previstos em Lei.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>xxi. Permitir, em caráter excepcional e mediante remuneração, a utilização por terceiros das Instalações Portuárias e equipamentos arrendados, bem como o direito de passagem outorgado a terceiros, na forma em que dispuser a regulamentação;</p>	<p>Nos termos da minuta do contrato, a Arrendatária deverá permitir, em caráter excepcional e mediante remuneração, a utilização por terceiros das Instalações Portuárias e equipamentos da área arrendada. Considerando a natureza da operação a ser implementada na área, que consiste na movimentação de granéis líquidos, especialmente combustíveis, entende-se que quaisquer interferências externas na operação do terminal, como a utilização das instalações por terceiros, poderão acarretar prejuízos na operação da Arrendatária. Dessa forma, sugere-se que a minuta de contrato estabeleça de forma mais clara quais seriam as situações de caráter excepcional nas quais a Arrendatária estaria obrigada a permitir a utilização das instalações portuárias e equipamentos por terceiros, bem como que se estabeleça os critérios aplicáveis para a utilização excepcional do terminal por terceiros.</p>	<p>Não acatada. O acesso a terceiros nos terminais tem previsão legal e será analisado pela ANTAQ e pela ANP, caso a caso.</p>

Minuta de Contrato pré AP - MAC1	7.1.2 A Arrendatária obriga-se ainda a:	Não ficou claro se foi utilizado o mesmo giro de tancagem para derivados e para GLP. Informamos que o giro de GLP de outros terminais que operam com este produto no país é, em média, de 6x/mês, atingindo 8x/mês de forma segura. Sugerimos revisar a projeção de volume e os investimentos a serem construídos, caso permaneça a exigência de movimentação deste produto no terminal.	A projeção de demanda para o GLP será revista. Atualmente, não existe movimentação de GLP no Porto de Maceió, mas a análise de publicações setoriais indica que há um significativo déficit de capacidade no Cluster Pernambuco como um todo, configurando uma oportunidade de atração dessa carga para o porto alagoano.
Minuta de Contrato pré AP - MAC1	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:	Estudo de Mercado. Justificativa: Na Seção B - Estudo de Mercado, a demanda projetada considera somente a região metropolitana de Maceió, com base no histórico da movimentação (embarque/desembarque) de derivados e etanol no Porto de Maceió. Não obstante isso, a nosso ver, o estudo deveria abranger também as demais regiões do estado de Alagoas, e não somente a região metropolitana de Maceió, dado o potencial da área de influência que o terminal poderia atingir. Proposta: revisão da Seção B - Estudo de Mercado, para contemplar a potencial demanda das demais regiões do Estado de Alagoas (e não somente a região metropolitana de Maceió).	O estudo de demanda se baseou em projeções de fluxo de carga calculadas pelos instrumentos oficiais de planejamento. O PNLP projeta o escoamento por perfis de cargas nos Cluster portuários, configurando o cenário de competição interportuária, e o Plano Mestre, por sua vez, calcula e projeta a demanda macro do complexo. Com base nessas informações, foi estabelecido o cenário de competição interportuária, atual e futura, utilizando-se as taxas anuais de crescimento ajustadas pelos dados do Anuário Estatístico da ANTAQ e capacidades estáticas dos terminais. Não houve segregação expressa da demanda da Região Metropolitana de Maceió e outras microregiões do estado de Alagoas.
Minuta de Contrato pré AP - MAC1	i. Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, somente serão contabilizadas as movimentações de combustíveis realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento.	Levando em consideração que a minuta do edital e a minuta do contrato não consideram a movimentação exclusiva de combustíveis no arrendamento, permitindo, assim, que a arrendatária movimente outros produtos desde que granéis líquidos, e que o valor do arrendamento variável englobe todas as cargas movimentadas no arrendamento, conforme Subcláusula 9.2.3 da minuta do contrato, considera-se relevante que a movimentação mínima exigida englobe não só as movimentações de combustíveis, mas também as movimentações dos demais produtos movimentados no arrendamento. Assim, sugere-se a alteração da Subcláusula 7.1.2.1 i da minuta do contrato de arrendamento da seguinte forma: Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, somente serão contabilizadas as movimentações de granéis líquidos por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento.	Não acatada. De acordo com o poder concedente, formulador de política pública, a vocação do terminal é para movimentação de combustíveis, devendo ser operado para ter um movimentação mínima dessa carga.

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:</p>	<p>A Subcláusula 7.1.2.3 prevê investimentos mínimos obrigatórios a serem realizados pelo novo arrendatário. Dentre eles encontram-se investimentos em instalações e equipamentos para a operação de GLP, bem como de outros derivados de petróleo. Ainda, segundo consta na Seção C - Engenharia, dos Estudos Técnicos disponibilizados, está prevista a construção de edificação administrativa na área destinada à operação de GLP. No entanto, considerando que, a princípio, não há razão para separar a edificação administrativa destinada à operação de GLP daquela destinada à operação de outros derivados de petróleo e, considerando que os estudos técnicos são apenas balizadores, não possuindo força vinculante, entende-se que não há obrigatoriedade de construção de edificação administrativa específica para GLP. Dessa forma, sugere-se a exclusão do item 2.II. b da Seção C - Engenharia, ou, alternativamente, que o Edital preveja a possibilidade de que a nova arrendatária decida acerca da necessidade de construção de edificação administrativa específica para a área de GLP.</p>	<p>No que tange às obrigações de investimento acerca para movimentação e armazenagem de GLP, a minuta contrato registra a necessidade de construção de instalações e equipamentos para garantir as operações desse produto: "Investimentos mínimos em instalações e equipamentos necessários para a operação, a serem implementados até o 3º (terceiro) ano de contrato, suficientes para garantir capacidade estática de 9.000 m³ (nove mil metros cúbicos) e que incluam sistemas de expedição rodoviária, de recepção aquaviária e infraestruturas compatíveis.". A solução definitiva de engenharia deverá ser apresentada no Plano Básico de Implantação - PBI, na qual a futura arrendatária terá oportunidade de comprovar a viabilidade (ou não) de operação adequada de GLP sem construção de edificação administrativa específica.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:</p>	<p>A Subcláusula 7.1.2.3 prevê investimentos mínimos obrigatórios a serem realizados pelo novo arrendatário. Dentre eles encontram-se investimentos em (i) pavimentação e drenagem na área de acesso ao terminal; (ii) recuperação e reforço estrutural do TGL; e (iii) aquisição e instalação de passarela para acesso aos cabeços de amarração do berço 8. Considerando que os investimentos previstos acima serão aproveitados pelas demais arrendatárias do Porto Organizado de Maceió, sugere-se que os valores dispendidos nos investimentos a serem realizados pela nova arrendatária da área MAC11 sejam compartilhados com as demais arrendatárias beneficiárias.</p>	<p>A obrigação de investimento a ser realizado pelo futuro arrendatário fora dos limites da área sob sua titularidade é um mecanismo que visa a garantir maior efetividade na política pública e promover melhorias na infraestrutura comum. Tais objetivos estão fundamentados no art 42-A do decreto 8.033/2013, conforme transcrito: "Art. 42-A. Nos casos de arrendamento portuário, o poder concedente poderá autorizar investimentos, fora da área arrendada, na infraestrutura comum do porto organizado, desde que haja anuência da administração do porto.". Embora realizados em áreas comuns do porto organizado, os investimentos beneficiarão diretamente a futura arrendatária do terminal MAC11 e estão compatíveis com sua viabilidade técnica, econômica e ambiental.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:</p>	<p>A Subcláusula 7.1.2.3 prevê investimentos mínimos obrigatórios a serem feitos pela arrendatária durante a execução contratual, ou seja, investimentos imprescindíveis para o arrendamento. Sendo, pois, investimentos mínimos obrigatórios, entende-se que a minuta do contrato permite que a arrendatária, além dos investimentos descritos na cláusula supracitada, realize outros investimentos não previstos contratualmente na área arrendada. Dessa forma, sugere-se que o Edital preveja a possibilidade de realização de outros investimentos além daqueles mínimos obrigatórios.</p>	<p>Não acatada. O termo mínimo já deixa cristalino que o arrendatário poderá fazer outros investimentos. Os §§ 9º e 10 do Decreto 8.033/2013 deixa mais claro ainda que às expensas do arrendatário e sem reequilíbrio não há inclusive a necessidade de autorização da ANTAQ e do poder concedente.</p>

Minuta de Contrato pré AP - MAC1	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	A Seção F - Ambiental, dos Estudos Técnicos, estabelece que para a obtenção da licença previa - LP, com a finalidade de atestar a viabilidade ambiental do terminal, faz se necessário apresentar um Estudos de Impacto Ambiental - EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA. Diante da necessidade de apresentação do EIA/RIMA, caso seja constatado no EIA/RIMA a inviabilidade no projeto conforme previsto no contrato de arrendamento, sugere-se que o Poder Concedente especifique mecanismo de solução de tal risco na minuta do contrato. Ainda, no caso de a inviabilidade comprometer a operação do terminal, sugere-se que a minuta de contrato preveja mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro para tal evento, visto que não deve ser evento cujo risco seja atribuído à arrendatária. Adicionalmente, considerando os prazos para elaboração do EIA/RIMA e obtenção do licenciamento ambiental, entende-se que os prazos contidos na cláusula 7.1.2.3 referentes à conclusão de investimentos no arrendamento devem ser revisados para que se compatibilizar com um projeto desta magnitude, especialmente os prazos (i) de operação no terceiro ano do arrendamento das infraestruturas de GLP e (ii) de aumento da capacidade estática do terminal a partir do segundo ano.	A necessidade de elaboração de EIA/RIMA decorre do fato de que serão implantadas novas instalações em substituição às pré-existentes. Embora seja um empreendimento novo, a vocação e as características serão similares àquelas já existentes atualmente, excetuando-se as estruturas para movimentação e armazenagem de GLP. Para eventuais áreas em decorrência de passivos ambientais não conhecidos, a futura arrendatária está respaldada pela cláusula 12.2 da minuta do contrato. O prazo para implantação das estruturas de armazenagem de GLP será de 3 anos, tempo suficiente para obtenção das licenças e permissões necessárias.
Minuta de Contrato pré AP - MAC1	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	O item 3.2.4, da Seção A - Apresentação, dos Estudos Técnicos para arrendamento da área MAC11, estabelece que o Porto de Maceió está conectado por sistema de dutos om a Estação de Produção de Pilar (EPPIR), sendo que o fluxo predominante nesse modal é o transporte de petróleo bruto. Considerando a movimentação de petróleo bruto para a exploração do EPPIR até 2027, sugere-se que seja esclarecido nos documentos editalícios se haverá obrigatoriedade de manutenção de algum contrato atualmente existente cujo objeto seja armazenagem e movimentação de petróleo bruto e, caso positivo, quais serão as obrigações da nova arrendatária na assunção de tais contratos. Ainda, considerando o sistema dutoviário apontado, recomenda-se que o edital defina se a manutenção, inspeção e operação do citado sistema dutoviário ficará sob responsabilidade da nova Arrendatária.	Nos termos do objeto da minuta de contrato, a futura arrendatária deve realizar as atividades portuárias a serem exploradas pela Arrendatária dentro da Área de Arrendamento (...). Obrigações específicas quanto às atividades portuárias envolvendo petróleo estão discriminadas na cláusula 7.1.2.
Minuta de Contrato pré AP - MAC1	i. Atividades relacionadas à operação de GLP:	Atualmente, a demanda de GLP da região é suprida por Suape, com capacidade suficiente para atendimento do mercado de PE e AL. A simples construção de infraestrutura não garante a captura proporcional de volume do mercado, principalmente se considera-se uma tarifa alta como a proposta nos estudos. No nosso entendimento não há demanda suficiente para justificar altos investimentos em infraestrutura para GLP. Portanto, com o objetivo de elaborar estudos mais fidedignos à realidade do terminal, sugerimos revisar os investimentos a serem realizados na área MAC11 de forma a refletir os volumes a serem movimentados, principalmente quanto ao GLP.	A projeção de demanda para o GLP será revista. Atualmente, não existe movimentação de GLP no Porto de Maceió, mas a análise de publicações setoriais indica que há um significativo déficit de capacidade no Cluster Pernambuco como um todo, configurando uma oportunidade de atração dessa carga para o porto alagoano.
Minuta de Contrato pré AP - MAC1	i. Atividades relacionadas à operação de GLP:	Conforme pode ser observado em outros terminais de GLP pelo Brasil, o giro médio terminais que operam com este produto é de 6x/mês (72x/ano), atingindo 8x/mês de forma segura. Sugerimos revisar a projeção de volume e os investimentos a serem construídos, caso permaneça a exigência de movimentação deste produto no terminal.	A projeção de demanda para o GLP será revista. Atualmente, não existe movimentação de GLP no Porto de Maceió, mas a análise de publicações setoriais indica que há um significativo déficit de capacidade no Cluster Pernambuco como um todo, configurando uma oportunidade de atração dessa carga para o porto alagoano.
Minuta de Contrato pré AP - MAC1	7.1.2.4 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros Técnicos:	REF: Sugestão de cláusula para demanda de inspeção acreditada de projetos de engenharia e de obras de infraestrutura (Portaria Inmetro 367/2017) Nota: trata-se de mera sugestão para fins orientativos pelas autoridades do poder público, devendo ser adaptada aos critérios aplicáveis a cada situação, e tipologia de empreendimento (obra pública, concessão, PPP etc.). Prezados, Primeiramente queremos apresentar-nos, a Associação Brasileira de Avaliação da Conformidade - ABRAC é a entidade que congrega os	Os parâmetros de projeto e construção já estão estabelecidas na cláusula 7.1.2.3, que trata das atividades do arrendamentos.

organismos acreditados pela Coordenação Geral de Acreditação do INMETRO para Certificação de Pessoas, Produtos, Serviços, Sistemas de Gestão, Laboratórios de Ensaio e Calibração e Inspeções Diversas. -----

**SUGESTÃO: DA INSPEÇÃO E CERTIFICAÇÃO DOS PROJETOS E DAS OBRAS**

Considerando a implementação de novos mecanismos contratuais e inovações na prestação de serviços e visando maior segurança jurídica e mitigação de riscos, é requerida a inspeção de projetos e a inspeção de obras, por meio de Organismo de Inspeção (OIA-EI) acreditado pelo INMETRO, em conformidade com a Portaria INMETRO nº 367 Regulamento para inspeção acreditada de empreendimentos de infraestrutura de 20/12/2017, baseada na norma ABNT NBR ISO/IEC 17020 Avaliação da conformidade "Requisitos para o funcionamento de diferentes tipos de organismos que executam inspeção". A CONTRATADA deverá obter para todas as obras de implantação, de ampliação, demais melhoramentos e conservação previstas na CONCESSÃO, às suas expensas, CERTIFICADO DE INSPEÇÃO do projeto básico, CERTIFICADO DE INSPEÇÃO do projeto executivo e CERTIFICADO DE INSPEÇÃO da execução da obra. Os custos e eventuais responsabilidades relacionados à contratação do Organismo de Inspeção (OIA-EI) serão atribuídos à CONTRATADA, não cabendo qualquer espécie de ônus ao CONCEDENTE.

**DAS CONDIÇÕES PARA O RECEBIMENTO DOS PROJETOS PELA CONCEDENTE** A aprovação ou recebimento, pela CONCEDENTE, dos projetos certificados apresentados pela CONTRATADA, não implica qualquer responsabilidade para a CONCEDENTE, nem exime a CONTRATADA, total ou parcialmente, das suas obrigações decorrentes do CONTRATO ou das disposições legais ou regulamentares pertinentes, permanecendo responsável pelas eventuais imperfeições do projeto e conseqüente qualidade dos serviços realizados decorrentes do projeto. Os projetos somente deverão ser entregues pela CONTRATADA à CONCEDENTE devidamente certificados, exceto quando expressamente solicitados pela concedente.

**DAS CONDIÇÕES PARA O RECEBIMENTO DAS OBRAS PELA CONCEDENTE** A CONTRATADA deverá apresentar o respectivo CERTIFICADO DE INSPEÇÃO das obras à CONCEDENTE, juntamente com a entrega de documentação completa, de cada etapa concluída da obra. A apresentação do CERTIFICADO DE INSPEÇÃO do projeto não exclui a responsabilidade Técnica da CONTRATADA, nem isenta a CONTRATADA de reparar toda e qualquer não conformidade ocorrida nas obras, sendo certo que todo o ônus do refazimento da obra será responsabilidade da CONTRATADA. -----

**JUSTIFICATIVA (Primeira Parte)** A avaliação da conformidade acreditada, como a inspeção, constitui mecanismo consolidado no Brasil e no mundo para demonstrar a conformidade em relação à requisitos pré-estabelecidos, seja de execução, seja de desempenho, assegurando um controle sistemático por meio de avaliações executadas por organismos de avaliação da conformidade acreditados (OAC), sendo que para o propósito desta presente sugestão, são denominados Organismos de Inspeção Acreditados (OIA). A acreditação é o mecanismo que permite avaliar a confiança nos processos do organismo de inspeção, verificando sua competência técnica, bem como, seus procedimentos para assegurar sua independência, imparcialidade, objetividade e ausência de conflitos de interesses, em especial, no que concerne às decisões tomadas. No Brasil, o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO é organismo acreditador reconhecido legalmente por meio do Sistema Brasileiro de Avaliação da Conformidade - SBAC, que está inserido em uma política pública de alto nível denominada Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - SINMETRO, e que avalia periodicamente os OAC, incluindo os OIA. Neste contexto, por meio de uma inspeção acreditada, os entes da administração pública podem se desonerar da verificação da conformidade técnica em relação aos requisitos de projeto de engenharia e de execução de obras, o que constitui maior segurança técnica e jurídica, além de alinhamento com as práticas mais modernas de gestão de riscos e governança. Continua.....

Minuta de Contrato pré AP -

7.1.2.4

Prestar

as

JUSTIFICATIVA (Segunda Parte) Conforme definido pelo INMETRO, a acreditação é o

Os parâmetros de projeto e construção já

Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros Técnicos:

reconhecimento formal da competência técnica das organizações que realizam avaliação da conformidade, e é uma maneira segura de identificar aqueles que oferecem a máxima confiança em seus serviços e agrega valor Fonte: <http://www.inmetro.gov.br/credenciamento/vantagens.asp> Na Comunidade Europeia, a acreditação figura no EU Regulation No. 765/2008 como o instrumento para reconhecer e harmonizar as avaliações da conformidade, podendo ser utilizado pelos entes da administração pública de cada país como instrumento para maior credibilidade e mitigação de riscos. Tendo em vista a relevância do tema e expectativa de mitigação dos riscos associados, foi celebrado Acordo de Cooperação Técnica nº 8 entre a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos - SPPI e o INMETRO, visando à implantação da política de inspeção de projetos de engenharia e de execução de obras, cujo extrato foi publicado no Diário Oficial da União em 02 de junho de 2017. Como resultado do acordo de cooperação técnica do parágrafo supra, após extenso debate com atores do poder público (INMETRO, ANAC, ANTT, DNIT, CGU, TCU, Ministério dos Transportes, Ministério do Planejamento e outros) e audiência pública que recebeu mais de 200 contribuições de diversos setores da sociedade civil organizada, mercado e poder público, o INMETRO publicou em 20 de dezembro de 2017 a Portaria No. 367 que aprova o Regulamento para Inspeção Acreditada de Empreendimentos de Infraestrutura, abrangendo em seu escopo, a inspeção de projetos de engenharia e a inspeção de execução de obras. É importante salientar que o procedimento para acreditação de um OIA pelo INMETRO traz em si o princípio de publicidade, já que qualquer empresa que atenda aos requisitos da acreditação, pode requerer sua acreditação, o que elimina qualquer hipótese de reserva de mercado, garantindo a livre concorrência. Cabe destacar que a elaboração de um projeto de engenharia tem como objetivo fundamental a realização de intervenções de qualidade e tecnicamente válidas, respeitando a melhor relação entre os benefícios, os prazos e os custos globais de construção, manutenção e gestão, bem como que, um empreendimento de infraestrutura passa por etapas sucessivas de desenvolvimento, abrangendo temas multidisciplinares como aqueles relacionados à engenharia, meio ambiente, gestão de riscos, industriais, contratuais, legais e econômico-financeiros. Além disto, as obras e serviços de um empreendimento de infraestrutura devem ser executados conforme o projeto aprovado, e as relativas prescrições técnicas, assim como as eventuais avaliações de variações técnicas, em conformidade com o contrato e os eventuais atos de obrigação ou adicionais devidamente aprovados. Cumpre destacar que as considerações do presente parágrafo figuram na própria Portaria INMETRO 367/2017. Neste contexto, justifica-se a adoção de ferramentas estruturadas baseadas em preceitos e normas técnicas nacionais e internacionais. Em particular, a inspeção é conduzida conforme norma técnica ABNT NBR ISO/IEC 17020 - Avaliação da conformidade - Requisitos para o funcionamento de diferentes tipos de organismos que executam inspeção, amparada por mecanismo de acreditação reconhecido legalmente (INMETRO). Diversas iniciativas para maior contextualização e para estímulo à adoção da inspeção acreditada têm ocorrido, citando por exemplo: a publicação da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência Relatório de Conjuntura No. 05 Desafios ao aumento do investimento privado em infraestrutura no Brasil". Fonte: [http://www.secretariageral.gov.br/estrutura/secretaria\\_de\\_assuntos\\_estrategicos/publicacoes-e-analise/relatorio-de-conjuntura/desafios\\_ao\\_aumento\\_do\\_investimento\\_privado\\_em\\_infraestrutura\\_no\\_brasil.pdf](http://www.secretariageral.gov.br/estrutura/secretaria_de_assuntos_estrategicos/publicacoes-e-analise/relatorio-de-conjuntura/desafios_ao_aumento_do_investimento_privado_em_infraestrutura_no_brasil.pdf) a o relatório da CNI - Confederação Nacional da Indústria "Propostas da Indústria Para as Eleições 2018" no capítulo "Proposta 02: Segurança Jurídica e Governança na Infraestrutura. Fonte: <http://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/propostas-da-industria-para-eleicoes-2018/seguranca-juridica/> a Instrução Orientativa No. 01/2017" emitida pela SPPI recomenda o uso da inspeção acreditada. Fonte: <https://sogi8.sogi.com.br/Arquivo/Modulo113.MRID109/Registro1286956/orientacao%20normativa%20n%2001%20de%2020122017.pdf> a Resolução No. 04/2018, que recomenda

estão estabelecidas na cláusula 7.1.2.3, que trata das atividades do arrendamentos.

		<p>tal rotina no Anexo - Artigo 8o - parágrafo 2º emitida pelo Comitê Gestor do PAC. Não foram realizados eventos específicos sobre o tema, como por exemplo, na ABDIB - Associação Brasileira da Infraestrutura de Base e na CGU - Controladoria Geral da União. Fonte: <a href="http://www.cgu.gov.br/noticias/2019/01/seminario-da-cgu-debate-reducao-de-riscos-em-projetos-e-obras-de-infraestrutura">http://www.cgu.gov.br/noticias/2019/01/seminario-da-cgu-debate-reducao-de-riscos-em-projetos-e-obras-de-infraestrutura</a> Continua.....</p>	
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>7.1.2.4 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros Técnicos:</p>	<p>JUSTIFICATIVA (Terceira Parte) Não a publicação da Portaria Nº 01, de 04 de janeiro de 2021, da Agência de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP que dispõe sobre a Certificação de Projetos Executivos e obras no âmbito do Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo e dá outras providências. Fonte: <a href="http://www.artesp.sp.gov.br/Shared%20Documents/Portarias/Portaria%20n%C2%BA%20001%20-%20ATESPPOR202100001A%20-%20Certifica%C3%A7%C3%A3o%20de%20Projetos%20Executivos.pdf">http://www.artesp.sp.gov.br/Shared%20Documents/Portarias/Portaria%20n%C2%BA%20001%20-%20ATESPPOR202100001A%20-%20Certifica%C3%A7%C3%A3o%20de%20Projetos%20Executivos.pdf</a> Não a publicação da Portaria nº 13, de 20 de janeiro de 2021, da ANTT que disciplina a solicitação, a apresentação e a apreciação de certificado de inspeção acreditada de projetos de engenharia no âmbito da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Fonte: <a href="https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-13-de-20-de-janeiro-de-2021-299984988">https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-13-de-20-de-janeiro-de-2021-299984988</a> As iniciativas supra demonstram o interesse do mercado e do poder público no uso da inspeção acreditada, no entanto, observa-se, especialmente por parte do poder público nas diversas esferas federal, estadual e municipal, temor na adoção da referida inspeção acreditada, dado não haver marco legal que proteja esta iniciativa ou ainda que a torne compulsória. A SPPI, na Instrução Orientativa No. 01/2017 mencionada acima, traz, de forma clara, os objetivos na adoção da inspeção acreditada: I. Melhorar a qualidade técnica dos projetos de engenharia e dos estudos elaborados para a implantação das infraestruturas; II. Mitigar o risco de descumprimento dos prazos e de elevação dos custos de implantação das infraestruturas; III. mitigar os riscos associados à conclusão dos projetos, com a consequente melhoria da sua financiabilidade; IV. Aumentar a agilidade dos processos de análise pelos reguladores, órgãos de controle e agentes financiadores; V. Disponibilizar aos órgãos e às entidades da administração pública federal e a outros atores envolvidos no contexto dos empreendimentos públicos de infraestrutura de que trata esta Orientação Normativa um sistema de credibilidade, rastreabilidade e confiabilidade dos serviços prestados pelos Organismos de Avaliação de Conformidade; VI. Tornar mais eficientes os processos de avaliação e aprovação de projetos pelo Parceiro Público e os procedimentos necessários à obtenção de licenças ambientais. Por fim, cumpre salientar que a presente sugestão não traz em si aspectos significativamente inovadores, senão a adoção de mecanismos mais confiáveis e transparentes (inspeção acreditada), já abrangidos pelo conjunto de políticas públicas e procedimentos técnicos disponíveis no país, com o propósito de assegurar maior previsibilidade, confiança e mitigação de riscos. A ABRAC coloca-se à disposição para realizar reunião ou apresentação para esclarecimentos sobre os critérios relacionados à esta política pública de inspeção acreditada de projetos e de obras de infraestrutura. Atenciosamente, Cleriane Lopes Denipoti Andre Hernandez Vice Presidente de Inspeções</p>	<p>Os parâmetros de projeto e construção já estão estabelecidas na cláusula 7.1.2.3, que trata das atividades do arrendamentos.</p>

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>9 Valor Estimado do Contrato, Condições de Pagamento e Reajuste de Valores</p>	<p>Entendemos que considerar nos estudos que balizam os valores do Contrato a Tarifa média Brasil (internet -20%) resulta em valores superiores aos praticados no Porto e nos concorrentes na área de abrangência do mercado. Sugerimos adequar as tarifas à realidade da região e dos portos concorrentes, sob o risco de não se conseguir movimentar os volumes projetados para o terminal (trade-off preço/volume), que também acabam por refletir em altos valores de arrendamento fixo e variável.</p>	<p>Ressalta-se que o preço da modelagem é baseado nas tabelas publicadas pelos operadores portuários, e o desconto de 20% aplicado foi validado pelos operadores consultados, compondo uma metodologia amplamente utilizada em estudos anteriores da mesma natureza e tendo sido vastamente discutida e aprovada por ocasião do PAP-Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal. A definição de preços para remuneração das atividades no âmbito dos estudos de viabilidade possui caráter referencial, utilizado exclusivamente para precificar o valor do empreendimento e a abertura de licitação. Portanto, vale destacar que o estabelecimento do nível de preços que será efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual para movimentação e armazenagem de combustíveis líquidos será definido livremente pelo vencedor da licitação onde não há definição de preço-teto, observada a condição de modicidade. Especificidades acerca da remuneração da arrendatária estão descritas na cláusula 10 - Remuneração da Arrendatária.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>9 Valor Estimado do Contrato, Condições de Pagamento e Reajuste de Valores</p>	<p>O CAGR considerado na Tabela 5, da Seção B - Estudos de Mercado, considera um crescimento projetado a partir de 2017, sendo o período 2017-2020 o de maior crescimento, principalmente para o GLP e derivados de petróleo. Ocorre que o crescimento efetivamente registrado no período não reflete o projetado pela EPL. Respeitosamente, sugerimos a revisão das taxas de crescimento e respectivas projeções de volume de movimentação para melhor refletir as condições de mercado e, conseqüentemente, nos ajustar os valores estimados de receita, arrendamento e investimentos na minuta do Contrato.</p>	<p>A projeção de demanda para o GLP será revista. Atualmente, não existe movimentação de GLP no Porto de Maceió, mas a análise de publicações setoriais indica que há um significativo déficit de capacidade no Cluster Pernambuco como um todo, configurando uma oportunidade de atração dessa carga para o porto alagoano.</p>

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>9 Valor Estimado do Contrato, Condições de Pagamento e Reajuste de Valores</p>	<p>Atualmente, o mercado de derivados combustíveis e de etanol no porto de Maceió é suprido por 2 áreas, com perfis distintos. Além disso, a demanda de GLP da região é suprida por Suape, com capacidade suficiente para atendimento do mercado de PE e AL. A construção de infraestrutura ou manutenção da capacidade não garante a captura proporcional de volume do mercado, principalmente se considera-se uma tarifa alta como a proposta nos estudos. Esta tarifa mais elevada, resulta em projeções de receitas superdimensionadas que não vão se realizar, principalmente considerando a realidade de concorrência entre as áreas e entre outros portos como Suape. Portanto, sugerimos revisar as projeções de volumes, tarifas, mix de produtos e todos os valores deles decorrentes, de forma que os estudos que precificam esta minuta de contrato reflitam de maneira mais fidedigna à realidade do futuro terminal.</p>	<p>As projeções de demanda foram elaboradas a partir dos instrumentos oficiais de planejamento, notadamente Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP e Plano Mestre do Complexo Portuário de Maceió. Sobre as taxas anuais de crescimento definidas nesses documentos, foram ajustados os pontos de partida com dados do Anuário Estatístico da ANTAQ para a movimentação de 2019 referente a todos os produtos. Não acatado. Ressalta-se que o preço da modelagem é baseado nas tabelas publicadas pelos operadores portuários, e o desconto de 20% aplicado foi validado pelos operadores consultados, compondo uma metodologia amplamente utilizada em estudos anteriores da mesma natureza e tendo sido vastamente discutida e aprovada por ocasião do PAP-Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal. A definição de preços para remuneração das atividades no âmbito dos estudos de viabilidade possui caráter referencial, utilizado exclusivamente para precificar o valor do empreendimento e a abertura de licitação. Portanto, vale destacar que o estabelecimento do nível de preços que será efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual para movimentação e armazenagem de combustíveis líquidos será definido livremente pelo vencedor da licitação onde não há definição de preço-teto, observada a condição de modicidade. A necessidade de incrementar a capacidade de armazenagem de GLP no Cluster Pernambuco também já foi objeto de debate de inúmeras ocasiões, dentre as quais, destacam-se publicações institucionais da Agência Nacional de Petróleo - ANP e seminários promovidos pelo Ministério de Minas e Energia.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:</p>	<p>Seção D - Operacional. Após a data-base adotada para a elaboração do estudo da Seção D - Operacional, houve alteração nos valores da Tabela III da APMC, que passaram a vigor a partir de 26.08.2020. Proposta: recomendamos a atualização do estudo com base em valores vigentes em data mais próxima da realização do procedimento licitatório.</p>	<p>Os valores devidos à autoridade portuária por força da Tabela III atualizada em 26 de agosto de 2020 serão devidamente atualizados na Seção D - Operacional.</p>

Minuta de Contrato pré AP - MAC1	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	A utilização de bases salariais da construção civil acaba por levar a um subdimensionamento do custo de mão-de-obra de operação e manutenção de um terminal deste porte, com produtos perigosos de petróleo, derivados e biocombustíveis, ressaltando o GLP. A utilização destes custos subdimensionados acaba por levar a projeções de resultados muito elevada, que destoam da realidade e que refletem em valores muito altos de Arrendamento fixo e variável. Sugerimos a utilização de premissas mais realistas, que possam refletir as condições de terminais de porte semelhante.	A metodologia de dimensionamento da mão de obra segue a mesma metodologia adotada em estudos similares em outros leilões do governo federal, diferenciando atividades de manutenção, operação de equipamentos, meio ambiente e segurança do trabalho. Os valores de remuneração foram extraídos de fontes governamentais oficiais.
Minuta de Contrato pré AP - MAC1	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes Valores do Arrendamento:	Entendemos que incentivos fiscais como REIDI e REPORTO não devem ser considerados, visto que podem ter seu benefício suspenso durante a vigência do contrato. No caso REPORTO este já encontra-se suspenso desde dez 2020 e as empresas têm discutido com governo a renovação por mais 1 ano com a aprovação do PL 4199. A utilização destes incentivos acaba por levar a projeções de resultados muito elevadas, que destoam da realidade e que refletem em valores muito altos de Arrendamento fixo e variável. Dadas as incertezas, sugerimos a exclusão dos incentivos nos estudos e consequente revisão nos valores de arrendamento previstos.	Conforme destacado nas premissas tributárias da Seção E - Financeiro, a modelagem atual já desconsidera o REPORTO como programa de incentivo fiscal. O programa REIDI não tem prazo de validade definido e portanto é aplicável à modelagem do terminal MAC11.
Minuta de Contrato pré AP - MAC1	9.2.9 À título de indenização referente a bens não reversíveis na relação contratual anterior, que passarão a integrar o Arrendamento, e a bens posicionados sobre o píer existente, a Arrendatária deverá pagar ao anterior titular da área, além da parcela já paga como obrigação prévia à celebração do Contrato, mais 1 (uma) parcela no valor de R\$ 11.370.308,22 (onze milhões, trezentos e setenta mil, trezentos e oito reais e vinte e dois centavos), a ser quitada no prazo de até 12 (doze) meses contados da data limite para o pagamento da parcela anterior.	Com relação aos ativos que serão indenizados, no valor de R\$ 22.740.616,44, pedimos um melhor detalhamento com a lista dos ativos considerados.	O valor calculado para fins de indenização refere-se aos bens não reversíveis na relação contratual anterior já está disponível na Seção E - Financeiro. Os quantitativos e as características dos bens foram discriminados pela autoridade portuária no termo de vistoria.

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>9.2.9 À título de indenização referente a bens não reversíveis na relação contratual anterior, que passarão a integrar o Arrendamento, e a bens posicionados sobre o píer existente, a Arrendatária deverá pagar ao anterior titular da área, além da parcela já paga como obrigação prévia à celebração do Contrato, mais 1 (uma) parcela no valor de R\$ 11.370.308,22 (onze milhões, trezentos e setenta mil, trezentos e oito reais e vinte e dois centavos), a ser quitada no prazo de até 12 (doze) meses contados da data limite para o pagamento da parcela anterior.</p>	<p>O item 27.2.10 da minuta do edital, bem como a Subcláusula 9.2.9 da minuta de contrato estabelecem que o novo arrendatário deverá indenizar o antigo arrendatário pelos bens não reversíveis que passarão a integrar o arrendamento, bem como os bens posicionados sobre o píer. Considerando o dever de indenizar os bens não reversíveis do arrendamento ao atual arrendatário, conforme estabelecido na minuta de edital e de contrato, questiona-se se houve prévia avaliação dos ativos, que considerou seu estado de conservação e grau de depreciação. Caso tenha sido realizada a avaliação, sugere-se que seja disponibilizada junto com os documentos editalícios.</p>	<p>O valor calculado para fins de indenização refere-se aos bens não reversíveis na relação contratual anterior já está disponível na Seção E - Financeiro. Os quantitativos e as características dos bens foram discriminados pela autoridade portuária no termo de vistoria.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>10 Remuneração da Arrendatária</p>	<p>Em relação à Seção E - Financeiro, entendemos que a tarifa de R\$ 89,90/t (ou R\$ 76,41/m<sup>3</sup>) não reflete a dinâmica do mercado, que hoje gira em torno de R\$ 60,00/m<sup>3</sup> (ou R\$ 70,58/t). Seção E - Financeiro. Justificativa: De modo geral, atualmente, os terminais portuários no Brasil apresentam certa ociosidade, fazendo com que as tarifas máximas reportadas sejam muito superiores às efetivamente praticadas. Neste sentido, essa discrepância entre o valor previsto no estudo e o que será efetivamente praticado afetará o estudo econômico significativamente, uma vez que é a base para o cálculo da receita. Proposta: revisão da Seção F - Financeiro, para contemplar valores de tarifas mais aderentes aos efetivamente praticados atualmente no mercado.</p>	<p>Ressalta-se que o preço da modelagem é baseado nas tabelas publicadas pelos operadores portuários, e o desconto de 20% aplicado foi validado pelos operadores consultados, compondo uma metodologia amplamente utilizada em estudos anteriores da mesma natureza e tendo sido vastamente discutida e aprovada por ocasião do PAP-Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal. A definição de preços para remuneração das atividades no âmbito dos estudos de viabilidade possui caráter referencial, utilizado exclusivamente para precificar o valor do empreendimento e a abertura de licitação. Portanto, vale destacar que o estabelecimento do nível de preços que será efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual para movimentação e armazenagem de combustíveis líquidos será definido livremente pelo vencedor da licitação onde não há definição de preço-teto, observada a condição de modicidade. Especificidades acerca da remuneração da arrendatária estão descritas na cláusula 10 - Remuneração da Arrendatária.</p>

Minuta de Contrato pré AP - MAC1

10.1.3 R\$ 16,30 (dezesesseis reais e trinta centavos) por tonelada, devido exclusivamente pela arrendatária titular da área MAC12, quando da efetiva prestação da atividade de movimentação de combustíveis líquidos pelos dutos da Arrendatária.

Dutos MAC 12. Justificativa: A modelagem proposta para o arrendamento das áreas MAC 11 e MAC 12 considerou que os dutos atualmente existentes que conectam o terminal MAC 12 ao píer, hoje de titularidade da atual arrendatária de MAC 11, seriam indenizados pela nova arrendatária do terminal MAC 11, permanecendo o terminal MAC 12 sem acesso direito ao píer, o qual se dará mediante o pagamento de tarifa no montante de R\$ 16,30 por tonelada pelo futuro arrendatário de MAC 12 para o futuro arrendatário de MAC 11. Conforme já debatido em caráter preliminar durante a audiência pública presencial, ocorrida por meio digital em 04.03.2021, tal estrutura impede que o futuro arrendatário do terminal MAC 12 opere de forma independente do terminal MAC 11, prejudicando, portanto, a competição entre os terminais e, em último caso, os usuários do serviço, uma vez que, na estrutura proposta, o futuro arrendatário da área MAC 11 receberá tarifa proporcional ao volume de combustíveis movimentado pelo futuro arrendatário da área MAC 12, percebendo ganhos financeiros vinculados à performance operacional e desempenho do terminal MAC 12. Ademais, é importante considerar que a tarifa por meio da qual o arrendatário do terminal MAC 12 remunerará o uso dos dutos vinculados ao terminal MAC 11 foi proposta com base em serviço da tabela da TRANSPETRO que trata da movimentação em terminais aquaviários que contempla o serviço de descarga do navio, inexistente no presente caso. Como exemplo, a Tabela da TRANSPETRO de tarifas de referência para serviços de movimentação em terminais aquaviários estabelece, para a operação em São Luis, o valor de R\$ 15,26/m<sup>3</sup> (ou R\$ 17,95/t) para o serviço de descarga de navios para instalação de terceiros com a utilização de linha de dutos portuária. Na mesma tabela, a tarifa para a operação da descarga de navio sem a utilização da linha de dutos portuária é R\$ 8,60/m<sup>3</sup> (ou R\$ 10,12/t). Por inferência, o serviço de utilização de linha de dutos portuária representa R\$ 6,66/m<sup>3</sup> (ou R\$ 7,83/t) no preço. Por este motivo, entende-se que o valor da remuneração atualmente previsto nas minutas e nos documentos técnicos diverge do praticado pelo mercado para o uso de dutos curtos, como o que conecta o terminal MAC 12 ao píer. Para referência, a tabela TRANSPETRO que trata do uso de dutos curtos prevê uma tarifa muito inferior para o uso de dutos de extensão similar do que aqueles que conectarão o terminal MAC 12 ao píer. Como exemplo, pode-se destacar o trecho de Barueri até as Cias. Distribuidoras, que possui extensão similar ao trecho do píer do Porto de Maceió até a MAC 12, e a tarifa aplicável é de R\$ 3,75/m<sup>3</sup> (ou R\$ 4,41/t). Outro trecho que pode ser destacado é a extensão da Ilha Dâ€™agua até a REDUC, que tem cerca de 7 vezes a extensão dos dutos que conectam o píer do porto de Maceió até a MAC 12 e seu valor é abaixo do que está sendo considerado no estudo (R\$ 8,56/m<sup>3</sup> ou R\$ 10,07/t). Proposta: (i) Transferência à Autoridade Portuária: considerando que um dos princípios balizadores da modelagem de projetos no setor portuário deve ser a independência operacional dos terminais, propõe-se a propriedade dos dutos que conectam os terminais MAC 11 e MAC 12 seja transferida à Autoridade Portuária antes do início da vigência dos novos contratos de arrendamento dos terminais MAC 11 e MAC 12, sendo o uso dos dutos remunerado mediante o pagamento de tarifa pelo futuro arrendatário à Autoridade Portuária, em conformidade com as tarifas públicas divulgadas e praticadas de forma isonômica com todos os eventuais interessados, de forma a fomentar a competição entre os terminais. (ii) Caso a alternativa (i) acima não seja implementada, propõe-se, ao menos, haja o estabelecimento de uma tarifa-teto, bem como a revisão do valor da tarifa: conforme indicado, a tarifa de R\$ 16,30 por tonelada para remuneração do uso dos dutos que conectam a área MAC 12 deve ser estabelecida com base em valores aderentes aos praticados no mercado para a remuneração de uso de dutos curtos, em linha com as características do duto que conectará a área MAC 12, expurgando o valor do serviço de descarga de navios, inaplicável no caso de MAC 12. Ademais, entende-se que a tarifa a ser proposta deve ser uma tarifa-teto, de modo a fomentar uma maior competitividade entre os terminais. Neste sentido, propomos que a tarifa pela utilização dos dutos de conexão do terminal MAC12 ao píer seja uma tarifa teto, compatível com os valores cobrados nas operações em dutos curtos.

O preço adotado no estudo tomou como base a cesta de serviços atualmente ofertada pela Transpetro, no Porto de Maceió, para descarregar o navio e transferir o produto para instalação de terceiros. Ou seja, essa tarifa reflete exatamente a remuneração ao operador portuário pela utilização de dutos e movimentação de combustíveis para os tanques do chamado "Pool Maceió", ora denominado MAC12. Embora seja possível avaliar medidas de produtividade e preço em dutos de portos brasileiros, entende-se que o preço adotado reflete uma medida direta de para a remuneração desses ativos no Porto de Maceió. Considerando, no entanto, que a ligação com o píer dependerá do MAC11, é salutar que a tarifa a ser paga pelo terminal MAC12 esteja devidamente regulamentada por mecanismo de preço-teto (price cap) para evitar abuso de poder econômico por parte de agente monopolista. Essa previsão está devidamente registrada na cláusula 10 - Remuneração da arrendatária.

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>10.3 Os Preços-teto estabelecidos na Cláusula 10.1 poderão ser alterados ou suprimidos, de ofício ou por provocação da Arrendatária, caso seja comprovada, perante a ANTAQ, a existência de ambiente concorrencial competitivo, o que deverá ser formalizado pelo Poder Concedente após decisão da ANTAQ.</p>	<p>Relativamente à possibilidade de supressão do regime de preços-teto, em razão da existência de ambiente concorrencial competitivo, conforme previsto no Item 10.3 (fl. 28) da minuta contratual, entende-se ser meritória, na medida em que permitiria à concorrência no mercado estabelecer o patamar justo de preços. No entanto, a possibilidade de suspensão dos preços-teto sem consulta pública, pode vir a limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor e consequentemente limitar as opções dos clientes 4º efeito, do manual da OCDE. Visando dar maior transparência no processo e favorecer a avaliação econômica adequada do caso, a Seae recomenda à Antaq incluir a exigência de processo de participação social, previamente à eventual tomada de decisão da supressão dos tetos tarifários.</p>	<p>Não acatada.A ANTAQ irá avaliar cada caso. Em alguns a alteração do ambiente concorrencial é tão latente que a ANTAQ poderá sugerir a alteração ao poder concedente de ofício sem a necessidade de audiência pública.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>10.4 Como contrapartida às Atividades distintas daquelas constantes na Cláusula 10.1, a Arrendatária poderá estabelecer o Preço a ser cobrado do Usuário, observada a prerrogativa da ANTAQ de coibir eventual abuso de poder econômico contra os usuários, mediante prévio procedimento administrativo, no qual poderá solicitar e utilizar informações fornecidas pelos interessados.</p>	<p>10.4. Sugerimos a supressão do trecho final, a partir de "mediante prévio procedimento administrativo, no qual poderá solicitar e utilizar informações fornecidas pelos interessados.", visto tratar-se de atividade distinta das constantes de limitação de tarifa. Neste caso, trata-se de prestação de serviços adicionais ou complementares, de forma a garantir a livre comercialização de novos serviços por parte da Arrendatária.</p>	<p>Não acatada. Independentemente de ser prestação de serviço, a atividade de movimentação de cargas em portos é regulada pela ANTAQ, cabendo a ANTAQ reprimir qualquer infração.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>13.1 Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao Arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:</p>	<p>No item 6 - Estimativa de preços da Seção B - Estudos de Mercado, a EPL confirma que os estudos e a estimativa de preços foram elaborados com base na regulamentação pela ANP via Portaria nº 251/2000. Contudo, a referida norma está em processo de revisão no âmbito da Consulta Pública 01/2020 da ANP e, se for alterada, na forma apresentada por tal Agência Reguladora, impactará a proposta de quaisquer das licitantes, podendo reduzir a atratividade de leilões em áreas em portos públicos, além dos riscos pertinentes de difícil mensuração . Sugerimos, pois, a suspensão do andamento das presentes Consultas Públicas nº 01 e 02/2021 e dos processos de leilões até a conclusão da revisão da Portaria nº 251 pela ANP, para correta mensuração dos riscos e aperfeiçoamento oportuno das minutas divulgadas, envolvendo as agências e entidades impactadas.</p>	<p>A Seção B - Estudo de Mercado reconhece a existência de duas categorias de instalações portuárias: bases de distribuição e terminais aquaviários. No entanto, a modelagem do leilão não distingue essas peculiaridades operacionais justamente para garantir competitividade ao certame, tendo em vista que eventual diferenciação da cesta de serviços, nesse caso, poderia acarretar assimetrias para empresas com expertises específicas. Os enquadramentos jurídicos para fins de autorização junto à ANP, órgão ambiental, prefeitura municipal e outras instituições envolvidas são faculdades do futuro arrendatário, ressaltadas as disposições contratuais.</p>

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>13.1.5 Atraso no cumprimento dos cronogramas previstos neste Contrato ou de outros prazos estabelecidos entre as Partes ao longo da vigência do Contrato;</p>	<p>13.1.5. Em casos de descumprimento de cronogramas previstos neste Contrato ou outros prazos estabelecidos, quando restar comprovado não ter havido dolo por parte da Arrendatária, a mesma pode ser isentada das consequências previstas no contrato?</p>	<p>Não há contribuição.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato;</p>	<p>Justificativa: A minuta do Contrato de Arrendamento aloca o risco relacionado à ocorrência de manifestações sociais e/ou públicas à Arrendatária. Não há, a nosso ver, qualquer razão técnica para que o contrato aloque referido risco à futura arrendatária. Propomos que tal risco seja alocado totalmente ao Poder Concedente, em quaisquer casos, por entender, primeiramente, que tais manifestações não são relacionadas às atividades operacionais da Arrendatária, tampouco sua resolução encontra-se sob o controle e a ingerência da Arrendatária. Em verdade, dado o caráter do risco em questão, quem possui algum controle sobre a resolução de manifestações sociais é o próprio Poder Concedente. O fechamento de portos organizados em decorrência de manifestações sociais, por exemplo, pode afetar drasticamente a Arrendatária, prejudicando a continuidade das suas atividades e frustrando as expectativas de receitas. Eventos relativamente recentes, relacionados às manifestações de caminhoneiros, que impedem arrendatárias de movimentarem combustíveis líquidos nos diferentes terminais portuários do país, comprovam o caráter totalmente imprevisível, danoso e prejudicial da ocorrência de referidos eventos para o desenvolvimento das suas atividades. Isso, pois, ainda que as arrendatárias adotem as medidas judiciais cabíveis, elas se mantêm em situação de impotência, em muitos casos, para a efetiva resolução dos problemas verificados. Diante disso, trata-se de risco que, diante da sua relevância e elevado grau de imprevisibilidade - quanto à sua ocorrência e quanto aos seus efeitos -, deve ser alocado ao Poder Concedente, que dispõe de melhores condições para evitá-lo ou remediar seus efeitos. Proposta: I) Exclusão da subcláusula 13.1.8 da minuta de Contrato de Arrendamento; II) Inclusão de nova disposição na subcláusula 13.2 da minuta de Contrato de Arrendamento, sem prejuízo às já existentes: 13.2.9 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução ou a prestação das Atividades relacionadas ao Contrato.</p>	<p>Não acatada. A definição que o risco deve ser alocado à parte que melhor tem condições de lidar é uma abordagem simplista. Segundo Irwin et. al. (1997) existem dois fatores que devem ser levados em consideração na alocação dos riscos: primeiro, o grau em que o agente pode influenciar ou controlar o resultado sujeito a riscos; segundo, a capacidade do agente em suportar o risco com menor custo. É cristalino que o arrendatário tem condições de arcar com menores custos de seguro para cobrir possíveis lucros cessantes de uma manifestação social, do que a União.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>13.1.13 Caso fortuito e força maior que estejam disponíveis para cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros;</p>	<p>Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME. O Item 13.1.13 (fl. 32-33) estabelece como risco alocável ao arrendatário caso fortuito e força maior, que estejam disponíveis para cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros. Ocorre que a disponibilidade de seguros nas condições de mercado para os eventos, na época da contratação ou renovação da apólice de seguros, se não especificada e registrada formalmente, pode ser passível de interpretações distintas, dando margem a litígio judicial em decorrência de tais divergências potenciais. Dessa forma, pode se enquadrar dentre os itens de onerosidade regulatória previstos na mencionada Instrução Normativa nº 111, de 2020, especificamente o item (v) - complexidade normativa, pois o item não é objetivo e/ou previsível, a fim de garantir simetria de informação entre os agentes econômicos do setor. A Seae recomenda à Antaq que, nos casos decorrentes de caso fortuito ou força maior seguráveis e cujos riscos sejam alocáveis ao arrendatário, que os especifique no contrato e exija a contratação do seguro, alocando ao Poder Concedente os riscos oriundos das demais situações. Com isso, obtém maior clareza das condições contratuais e reduz a insegurança jurídica do contrato de arrendamento portuário.</p>	<p>Não acatada. A definição que o risco deve ser alocado à parte que melhor tem condições de lidar é uma abordagem simplista. Segundo Irwin et. al. (1997) existem dois fatores que devem ser levados em consideração na alocação dos riscos: primeiro, o grau em que o agente pode influenciar ou controlar o resultado sujeito a riscos; segundo, a capacidade do agente em suportar o risco com menor custo. É cristalino que o arrendatário tem condições de arcar com menores custos de seguro para cobrir possíveis lucros cessantes de uma manifestação social, do que a União.</p>

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>13.2.4 Alteração na legislação tributária, com exceção dos impostos incidentes sobre a renda;</p>	<p>Justificativa: Parece-nos importante prever expressamente a alocação dos riscos sobre alterações na regulamentação aplicável no Contrato de Arrendamento, de forma a consubstanciar maior segurança jurídica ao investidor, dado que tais situações não são de ocorrência incomum, especialmente tendo em vista o prazo de vigência do Contrato de Arrendamento. Há que se considerar que, ao elaborarem suas propostas, as empresas interessadas tomam por base um determinado cenário regulatório, técnico e tributário. Ou seja, são consideradas nas propostas todos os custos de atendimento ao ordenamento jurídico (legal e infralegal) vigente no momento de sua elaboração. A mudança desse cenário é algo completamente alheio à vontade das proponentes e a alteração na legislação, especialmente no caso de se tornar ainda mais rigorosa, pode vir a desequilibrar significativamente a equação econômico-financeira do Contrato, podendo chegar ao extremo de inviabilizar o empreendimento. Assim é que, tradicionalmente, no direito brasileiro, esse tipo de risco é alocado ao Poder Concedente, visto que os agentes privados não têm instrumentos para se precaver desses riscos. Noutras palavras, considerando que tais riscos são naturalmente associados a atos do Poder Concedente, seja diretamente por meio da capacidade de alterar a regulamentação do setor, seja indiretamente, quando outros agentes da União alteram ou criam legislação sobre o setor ou sobre matéria tributária, parece justo que tais riscos sejam alocados ao Poder Concedente, exceto, na questão tributária, quanto à matéria específica do imposto sobre a renda. Proposta: Inclusão de nova disposição na subcláusula 13.2.4 da minuta de Contrato de Arrendamento: 13.2.4 Alteração na legislação, inclusive acerca de normas técnicas e regulatórias, e, ainda, criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira do Contrato, com exceção de alterações relacionadas aos impostos incidentes sobre a renda.</p>	<p>Acatada parcialmente, com a inclusão de alteração de legislação específica. Como o risco de engenharia é do arrendatário, a inclusão de qualquer norma poderia reverter o risco de alterações normativas para o poder concedente.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>14.3 Para a solicitação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, deverão ser observados os procedimentos, prazos e exigências previstos em regulamento editado pelo Poder Concedente e pela ANTAQ.</p>	<p>14.3 Para fins de esclarecimento e para que não restem dúvidas sobre o tema, solicitamos esclarecer quais os procedimentos e regulamentos que devem ser seguidos para os casos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p>	<p>Não há contribuição.</p>

Minuta de Contrato pré AP - MAC1	15 Bens do Arrendamento	<p>Atualmente, além do escoamento da produção de petróleo da Petrobras e de outros produtores, o Terminal de Maceió atende também a diversas Companhias Distribuidoras, que abastecem o mercado local com derivados e etanol. A não inclusão de toda a infraestrutura atual do referido terminal no processo licitatório poderá levar a um risco de não atendimento do mercado local desses produtos. Este risco considera que as alternativas disponíveis na região possuem restrições para suprir demanda adicional. Tendo em vista o exposto, solicitamos que todos os ativos do Terminal, listados no anexo (enviado para o e-mail anexo_audiencia012021@antaq.gov.br), sejam considerados essenciais para a continuidade das operações e, portanto, passem a integrar o rol de ativos do futuro arrendamento, com a devida indenização pelo vencedor no processo de licitação do terminal de Maceió (MAC11).</p>	<p>Não se vislumbra a chance de desabastecimento em nenhum dos 4 cenários possíveis. Cenário 1: Os atuais arrendatários permanecem nas áreas, todos os tanques permanecerão. Cenário 2: Apenas os arrendatários do MAC 11 permanecem na área. Nesse caso 66.464 m<sup>3</sup> permanecerão na área, capazes de atender toda a movimentação prevista. Cenário 3: Apenas os arrendatários do MAC12 permanecem na área. Nesse caso a tancagem permanente de 18.334 m<sup>3</sup> consegue atender a demanda prevista nos primeiros dois anos contratuais com 22 giros da tancagem existente. Cenário 4: Nenhum arrendatário permanece nas áreas. Nesse caso, existe a possibilidade de atender a demanda com a tancagem permanente do MAC12 com 29 giros. Se não for possível alcançar esse giro tem as seguintes possibilidades de atender a demanda prevista: Tancagem não utilizada para o petróleo que permanece no terminal MAC11 (total 15.578 m<sup>3</sup>); tancagem não utilizada do terminal MAC10 a partir de 2023 (3.321 m<sup>3</sup>); tancagem não utilizada do terminal da Braskem (86.400 m<sup>3</sup>). O terminal da Braskem apresenta atualmente um giro de aproximadamente 4, indicando capacidades ociosos. Há também a possibilidade de acordo entre o antigo e o novo arrendatário para a compra e permanência dos tanques de combustíveis do terminal MAC11. Nesse sentido, nenhum cenário apresentou risco de desabastecimento.</p>
----------------------------------	-------------------------	---	--

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>15.4.1 A Arrendatária poderá recusar-se, motivadamente, a receber bens móveis considerados desnecessários à operação e manutenção das Atividades ou que estejam anormalmente deteriorados; tal recusa, todavia, não implicará direito de recebimento de qualquer quantia por parte da Arrendatária nem no direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, sendo a remoção dos bens às suas expensas.</p>	<p>Solicitamos esclarecer quanto a como ficaria uma situação de recusa de recebimento de bens que não estejam em condições operacionais, mas que impactem na implantação das novas infraestruturas exigidas em contrato.</p>	<p>A tabela "Ativos Existentes" da Seção E - Financeiro destaca os bens reversíveis (benfeitorias irremovíveis) que serão disponibilizados para a Arrendatária, além dos bens não reversíveis (benfeitorias removíveis) objeto de indenização. Casos particulares de bens móveis considerados desnecessários à operação e manutenção das Atividades serão considerados responsabilidade da nova arrendatária.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>17 Seguros</p>	<p>Justificativa: 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 Civas 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, 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</p>	<p>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. Atacada 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 acatada 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 Civas em Construção e Instalações e</p>

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. Proposta: 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 Cíveis 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 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 ou posse, em especial os bens reversíveis integrantes do Arrendamento;

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.

Minuta de Contrato pré AP - MAC1	17 Seguros	<p>Continuação da contribuição anterior. Proposta: 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, incluindo o Poder Concedente;</p>	<p>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. Atacada 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 acatada 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 Cíveis em 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>
----------------------------------	------------	---	---

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>18.1 Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela ANTAQ, sem prejuízo da fiscalização a ser exercida pela Administração do Porto e pelas autoridades aduaneiras, fluviais/marítimas, sanitárias, ambientais e de saúde, no âmbito de suas respectivas atribuições, e se fará diretamente ou mediante convênio, sendo que a ANTAQ terá, no exercício de suas atribuições, livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes ao Arrendamento, assim como aos Bens do Arrendamento.</p>	<p>Justificativa: A cláusula 18.1 determina que, para fins de arbitragem de conflito e/ou análise de pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o Poder Concedente e a ANTAQ terão livre acesso aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes ao Arrendamento, assim como aos Bens do Arrendamento. Sob essa perspectiva, sugere-se a menção de que esses dados serão utilizados apenas para os fins especificados no Contrato e, em nenhuma circunstância, serão publicados ou divulgados a terceiros que poderão empregar os dados na obtenção de vantagens competitivas. Referido acréscimo se faz necessário para garantir de maneira objetiva que serão preservadas as informações concorrenciais sensíveis das proponentes. Proposta: Inserir a subcláusula 18.1.1. na minuta de Contrato Cláusula 18.1.1. - Os dados de que trata o item anterior em nenhuma circunstância serão publicados ou divulgados a terceiros.</p>	<p>Não acolhida. Não é necessária a previsão contratual do sigilo empresarial previsto em Lei. No caso concreto é só o arrendatário identificar os documentos que deverão ser mantidos sigilosos.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>20.1.1 Alternativamente à criação da SPE, a arrendatária poderá criar unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, na forma e no grau de detalhamento previsto no art. 3º da Resolução Normativa nº 28-Antaq, nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade - CFC, em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem.</p>	<p>A minuta de contrato disponibilizada na presente audiência pública define a constituição de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) facultativa por parte do licitante vencedor. Alternativamente à constituição de uma SPE para operar o arrendamento, o arrendatário poderá criar unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, conforme a cláusula 20.1.1 (fl. 48) da minuta de contrato. A constituição de uma SPE tem se mostrado vantajosa, onde pode-se destacar os casos das concessões ocorridas nos anos de 1990, no qual as ferrovias Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória Minas foram incorporadas pela Vale S.A. Num primeiro momento não foram criadas SPEs para operar essas concessões, e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com intuito de separar as informações contábeis departamentais das concessões para atender os comandos legais e infralegais do setor, assinou termo de compromisso com a concessionária para a devida adequação[1]. Caso não venha a formar uma SPE, pode dificultar a assunção de controle temporário da Arrendatária por Financiadores e Garantidores, a fim de promover a sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade das atividades, como previsto no Item 23.1 (fl. 39) da minuta de contrato e no art. 27-A da Lei 8.987/95. Dado que esse mecanismo visa a dar mais segurança aos financiadores, qualquer dificuldade à sua implementação pode acarretar encarecimento do crédito ao arrendatário. Pelo motivo exposto, a não constituição de uma SPE pode ser uma onerosidade regulatória, que pode ser enquadrado no item (v) - complexidade normativa da IN 111/2020 - da Seae. Pelas razões expostas, a Seae recomenda à Antaq determinar a obrigatoriedade de instituição de SPE para o futuro Arrendatário, independentemente do vencedor do certame se tratar de consórcio, empresa brasileira ou estrangeira participando de forma isolada. [1] Disponível em <a href="http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/termocompromisso_carajas.pdf">http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/termocompromisso_carajas.pdf</a>. Acesso em 31/01/2020.</p>	<p>Não acatada. A Agência reguladora entende que a constituição de SPE oneraria a futura arrendatária, com o custo de transação para criação de uma empresa. Além disso, há a demora de algumas Juntas Comerciais que levam meses para cadastrar a empresa, chegando a atrasar a assinatura de contratos de arrendamento. A simples segregação contábil pelo detalhamento previsto na Resolução Normativa nº 29-ANTAQ já satisfazem os anseios regulatórios da Agência. Sobre o novo argumento da SEAE sobre a alíquota de empréstimos, a decisão de constituição de SPE para esse fim deve caber ao empresário. Tal argumento não encontra amparo na Lei de liberdade econômica, e apresentaria uma ingerência do Estado na atividade empresarial.</p>

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>21.1 Até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos, a Arrendatária constituída para a exploração do Arrendamento deverá subscrever e integralizar 100% (cem por cento) do capital social inicial mínimo, no valor R\$ 46.885.316,33 (quarenta e seis milhões, oitocentos e oitenta e cinco mil, trezentos e dezesseis reais e trinta e três centavos).</p>	<p>O item 27.2.5 da minuta do edital exige que a adjudicatária apresente ao Poder Concedente como condição precedente à assinatura do contrato de arrendamento a comprovação de subscrição e integralização de capital social inicial mínimo de R\$ 23.442.658,16 pela arrendatária. No entanto, tal regra não se compatibiliza com a possibilidade descrita no item 19.2.1 da minuta do edital a qual permite a opção da adjudicatária em não constituir sociedade de propósito específico, mas sim de constituir unidade de negócios, ao passo que a unidade de negócios não possui capital social próprio. Desta forma, entende-se que este item deve ser adequado de modo a estabelecer que o capital social somente deverá ser demonstrado anteriormente à assinatura do contrato de arrendamento no caso da licitante optar por constituir uma sociedade de propósito específico, conforme a seguinte sugestão: No caso de a arrendatária se constituir como sociedade de propósito específico, capital social mínimo devidamente subscrito, nos termos da Minuta do Contrato de Arrendamento, bem como a comprovação de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) desse capital social inicial mínimo em moeda corrente nacional.</p>	<p>Não acatada. A unidade operacional ou sua Sede devem apresentar o Capital Social Mínimo.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>25 Casos de Extinção</p>	<p>Condição Resolutiva. Justificativa: As minutas do Edital e do Contrato de Arrendamento não preveem condições resolutiveas do Contrato de Arrendamento, cuja ocorrência constitua hipótese de rescisão do Contrato de Arrendamento sem a incidência de penalidades para o arrendatário. Em relação aos aspectos ambientais, a minuta do Contrato de Arrendamento dispõe que: 12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental. Ademais, a minuta do Contrato de Arrendamento define como Passivos Ambientais não identificados quaisquer fatos, atos ou ocorrências, que impliquem no atendimento a uma determinação legal ou regulamentar, relacionada ao meio ambiente, desconsiderados os passivos conhecidos (e.g. já reportados em licenças ambientais, relatórios e estudos públicos e em processos administrativos ou judiciais). Neste sentido, em que pese a minuta do Contrato de Arrendamento prever que os custos de recuperação, remediação e gerenciamento referentes aos passivos ambientais não conhecidos até a Data de Assunção, caberão ao Poder Concedente, mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, entende-se que tal mecanismo não seria suficiente para mitigar riscos decorrentes de eventual óbice ao licenciamento ambiental da área objeto do Contrato de Arrendamento e/ou afete materialmente a operação do terminal portuário. Proposta: inclusão de subitem na cláusula 12.3.1, conforme abaixo: 12.3.1 Os custos de recuperação, remediação e gerenciamento referentes aos passivos ambientais não conhecidos até a Data de Assunção, caberão ao Poder Concedente, mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos da Cláusula 14. 12.3.1.1 Na hipótese de a Arrendatária não lograr êxito na obtenção do licenciamento ambiental da Área do Arrendamento no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção ou de as condicionantes impostas para fins do licenciamento ambiental causarem desequilíbrio econômico-financeiro ao Arrendamento, tal situação deverá ser comunicada ao Poder Concedente, à ANTAQ e à Administração do Porto, sendo certo o direito da Arrendatária em optar pela rescisão antecipada do Arrendamento, sem que haja a imposição de penalidades ou execução de garantias. 12.3.1.2. Na ocorrência da rescisão antecipada do Arrendamento nos termos da Cláusula 12.3.1.1, a Arrendatária terá direito à devolução de todos os valores pagos a título Valor da Outorga, Valor do Arrendamento, indenização e demais remunerações pagas pela Arrendatária nos termos do 27.2 do Edital.</p>	<p>Não acatada. O risco pelo licenciamento da área é exclusivo do arrendatário.</p>

<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>25.1.1 Extinto o Arrendamento, serão revertidos, automaticamente, à União todos os Bens do Arrendamento, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, e cessarão, para a Arrendatária, todos os direitos emergentes do Contrato.</p>	<p>25.1.1 Entendemos que, durante a vigência do contrato de arrendamento, os bens vinculados ao arrendamento permanecem sob propriedade do arrendatário, revertendo-se ao Poder Concedente apenas ao final do contrato e nos casos de extinção previstos neste instrumento. Favor confirmar entendimento.</p>	<p>Não há contribuição.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>25.7.4.3 A parte da indenização devida à Arrendatária, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos, poderá ser paga diretamente aos Financiadores, a critério do Poder Concedente, sendo o valor remanescente pago diretamente à Arrendatária.</p>	<p>Passando aos da Itens 25.4.7.3 e 25.7.4.3 da minuta de contrato (fls. 56 e 58, respectivamente), estabelecem a possibilidade de pagamento diretamente aos Financiadores, a critério do Poder Concedente, mediante dedução de parte da indenização devida à Arrendatária, do valor correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos. De forma a resguardar o Poder Concedente de eventuais cobranças indevidas, a Seae recomenda à Antaq inserir como condição prévia para o referido pagamento a emissão de declaração de quitação plena, por parte do credor e do arrendatário.</p>	<p>Não acatada. Trata-se de matéria procedimental, por óbvio para resguardar o erário, todo o pagamento a terceiros se dá mediante a comprovação.</p>
<p>Minuta de Contrato pré AP - MAC1</p>	<p>26.1 A Arrendatária cede, gratuitamente, ao Poder Concedente todos os projetos, Planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais, de qualquer natureza, que se revelem necessários ao desempenho das funções que incumbem ao Poder Concedente ou ao exercício dos direitos que lhe assistem, nos termos do Contrato, e que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento das Atividades integradas no Arrendamento, seja diretamente pela Arrendatária, seja por terceiros por ela contratados.</p>	<p>26.1. A obrigação de ceder, gratuitamente, todos os direitos de propriedade intelectual presentes no terminal parece por demais excessiva. Como o Porto não utilizará esta propriedade para operar o terminal, entendemos que esta cláusula deve ser retirada.</p>	<p>Não acolhida. O porto poderá sim utilizar as informações para operar diretamente o terminal.</p>

Minuta de Contrato pré AP - MAC1	27 Disposições Finais	<p>Justificativa: A minuta do Contrato de Arrendamento não dispõe sobre as regras de transição da área do arrendamento do atual para o novo arrendatário, deixando lacunas relevantes em relação aos prazos e obrigações do atual arrendatário, se limitando a prever a excludente de responsabilidade da nova arrendatária caso haja um atraso superior a 12 meses na disponibilização da área do arrendamento e somente no caso de referido atraso resultar em prejuízos significativos para a nova arrendatária. Neste sentido, ante a inexistência de regras de transição claras, não é possível afastar o risco de que atos ou omissões do atual arrendatário deem causa a pedidos prematuros de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento. Proposta: inclusão de regras de transição objetivas no Contrato de Arrendamento, em especial, mas não somente, sobre: (i) prejuízos causados à nova arrendatária em decorrência do atraso na disponibilização da área devem ser indenizados independentemente da duração do atraso e do valor do prejuízo, garantindo, assim, a neutralidade para a nova arrendatária em função de atos de terceiros que não estão sob seu controle; (ii) caso a alternativa (i) acima não seja implementada, propõe-se o detalhamento do conceito de prejuízo significativo previsto na Cláusula 13.2.8, que trata do atraso na disponibilização da área do arrendamento por prazo superior a 12 meses; (iii) inclusão, nos contratos de transição ou instrumentos contratuais em vigor, de cláusula impondo aos arrendatários a obrigação de (1) anuir e colaborar com o futuro arrendatário no âmbito de procedimentos de transferência de licenças e/ou autorizações; (2) disponibilizar documentos e informações que sejam suficientes e necessárias para a adequada utilização da área e de eventuais equipamentos nela existentes, ressalvados aqueles de caráter confidencial ou sigiloso.</p>	Será incluído um Plano de Transição Operacional (PTO) à minuta de contrato nos moldes adotados em estudos similares.
Minuta de Contrato pré AP - MAC1	27.3.2 Independentemente de provocação para instauração de negociação ou mediação, ou frustrada a realização destas, as Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e seus respectivos anexos, relativas a direitos patrimoniais disponíveis.	<p>Conforme Nota Técnica SEI nº 12972/2021/ME. O Item 27.3.2 da minuta de contrato (fl. 60-61) estabelece a obrigatoriedade de as partes resolverem por meio de arbitragem as controvérsias ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e seus respectivos anexos, relativas a direitos patrimoniais disponíveis. A despeito de o mecanismo visar à agilidade e celeridade nas decisões relacionadas ao contrato, cabe conferir primeiro oportunidade de eventuais controvérsias serem dirimidas no âmbito administrativo, com avaliação e intermediação da agência reguladora. Essa situação pode gerar onerosidade regulatória que pode ser enquadrada no item (i) - obrigações regulatórias da IN Seae nº 111/2020. Por isso, a Seae recomenda à Antaq incluir como requisito ao processo de arbitragem a existência prévia de decisão administrativa e os respectivos recursos no âmbito da agência reguladora, de forma a preservar a autoridade/competência regulatória do ente regulador, bem como reduzir a insegurança jurídica da decisão a ser proferida pelo processo de arbitragem.</p>	Não acatada. A Cláusula trata de arbitragem própria que ocorre entre o poder concedente e a arrendatária, partes do contrato. A sentença arbitral tem o mesmo efeito da sentença judicial, pois é obrigatória para as partes, mesmo com decisão administrativa contrário da agência, valerá a decisão arbitral. Além disso, o assunto da arbitragem pode fugir das competências regulatórias da ANTAQ, como por exemplo, definição de investimentos e então vincular a arbitragem à decisão da ANTAQ poderia ser kafkiano.

Brasília, 19 de abril de 2021

BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO

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