

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ
Respostas às contribuições da área STS11

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 50300.004603/2021-15, divulga as respostas às contribuições na Audiência Pública nº 10/2021-ANTAQ.

Documento	Item do documento	Contribuição	Resposta
Estudo STS11 - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	Capítulo 4: A descrição do Área de Arrendamento constante do documento Seção A - Apresentação determina que o Terminal contará com 2 (dois) berços exclusivos, os quais serão resultantes da composição dos berços correspondentes aos segmentos Armazém 12A , Armazém 13/14 e Armazém 15 . Entretanto, para além da das áreas mencionadas acima, para o correto funcionamento do Terminal de STS11 e o adequado atendimento à integralidade de seus Parâmetros de Arrendamento, há que se vislumbrar, sob uma perspectiva operacional, que o arrendamento dependerá da construção de um pátio ferroviário exclusivo, o qual deverá ser instalado na região compreendida entre os Armazéns 7 a 12 - como condição sine qua non para que o Terminal tenha a capacidade de recebimento e, por conseguinte, de expedição para o atendimento das projeções de movimentação constantes da modelagem. Ante o exposto, é fundamental que seja incorporada à área do Terminal o trecho do Valongo compreendido entre os Armazéns 7 a 12, conforme o layout sugestivo encaminhado em anexo, por meio do endereço eletrônico anexo_audiencia102021@antag.gov.br. O layout proposto é necessário, entre outros motivos, para permitir a estruturação de vias férreas com comprimento mais adequado para a acomodação das composições atualmente utilizadas, bem como para a garantia de capacidade suficiente para o atingimento dos Parâmetros de Arrendamento ferroviários previstos para o Terminal, mediante a construção de 4 (quatro) vias férreas na região dos Armazéns 7 ao 12 - sendo que não se vislumbra qualquer outra alternativa viável à demolição dos armazéns ora referidos.	Agradecemos a contribuição. As condições operacionais para recepção ferroviária serão revistas em conjunto com a Autoridade Portuária, bem como a disponibilidade de área para um eventual pátio ferroviário exclusivo ao terminal, no trecho compreendido aproximadamente entre os Armazéns 7 a 12. As conclusões dessas análises serão apresentadas na versão revisada do estudo que será publicado anexo ao edital.

<p>Estudo STS11 - Seção A - Apresentação</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Tendo em vista as afirmações contidas no Estudo STS 11 - Seção A - Apresentação, especialmente no item 3.2.2. Acesso Ferroviário, que a gestão do sistema ferroviário é bastante complexa, que dentre os fatores destacam-se as distâncias curtas que exigem desmembramento e recomposição de composições, diversos operadores, tráfego de interferência intenso na via, bem como as projeções indicam a expansão da demanda pelo Sistema Ferroviário Interno ao Porto de Santos de, atualmente, cerca de 30 milhões de toneladas/ano para cerca de 85 milhões de toneladas/ano em 2023 e ainda que o incremento dessa magnitude na procura pelo acesso ferroviário santista demandará a realização de intensivos investimentos para a expansão da malha integrante do Porto de Santos, seja pela Portofer Transporte Ferroviário Ltda. (atual operadora do sistema, por força do Contrato DP/25.2000) ou por eventual novo operador, pergunta-se: É correto afirmar que os leilões de arrendamento portuários da margem direita, realizados anteriores ao PDZ aprovado em Julho de 2020 , poderão ter sua capacidade ferroviária não atingida e reduzida nos termos dos respectivos editais, por conta de novos arrendamentos que não estavam previstos ? Se essa afirmação for incorreta, quais são os projetos de investimento em malha/acessos e infraestrutura ferroviária existentes, bem como seus respectivos cronogramas que possibilitarão que todos os arrendatários anteriores e posteriores a aprovação do PDZPO, inclusive o do STS 11, cumpram com o que está previsto nos contratos de arrendamento?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Contudo, registra-se que os contratos de arrendamento portuário já firmados e os investimentos ferroviários nas áreas comuns do Porto Organizado não são objeto da presente consulta pública. Cabe informar que o sistema de recepção ferroviária previsto para o terminal STS11 está sendo dimensionado de forma a não trazer perdas operacionais ao sistema ferroviário do Porto, que é compartilhado pelos diversos terminais.</p>
<p>Anexo I do Ato Justificatório</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Tendo em vista o contido no item 24 do Ato justificatório de que o futuro arrendatário deverá realizar investimentos em sistema de recepção (rodoviária e ferroviária) equivalente a 16,3 milhões de toneladas ano e considerando todos os compromissos de performance e volume previstos em todos os demais contratos de arrendamentos já existentes, especialmente os de graneis sólidos de origem vegetal localizados na margem direita do Porto de Santos, que dependem da infraestrutura do modal ferroviário para cumprirem com suas obrigações, pergunta-se: É correto afirmar que os leilões de arrendamento portuários da margem direita, realizados anteriores ao PDZ aprovado em Julho de 2020 , poderão ter sua capacidade ferroviária não atingida e reduzida nos termos dos respectivos editais, por conta de novos arrendamentos que não estavam previstos ? Se essa afirmação for incorreta, quais são os projetos de investimento em malha/acessos e infraestrutura ferroviária existentes, bem como seus respectivos cronogramas que possibilitarão que todos os arrendatários anteriores e posteriores a aprovação do PDZPO, inclusive o do STS 11, cumpram com o que está previsto nos contratos de arrendamento?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Contudo, registra-se que os contratos de arrendamento portuário já firmados e os investimentos ferroviários nas áreas comuns do Porto Organizado não são objeto da presente consulta pública. Cabe informar que o sistema de recepção ferroviária previsto para o terminal STS11 está sendo dimensionado de forma a não trazer perdas operacionais ao sistema ferroviário do Porto, que é compartilhado pelos diversos terminais.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>O preço (receita unitária) considerado está muito acima do mercado. Utilizando-se da metodologia de Identificação de Outlier, percebe-se que o valor considerado para o Tegram, Itaqui: R\$97,57/ton, está muito acima do dos limites da base de dados, cabe retirá-lo. Além disso, deve-se considerar que a tendência é o valor da tarifa unitária cair devido ao aumento das capacidades de movimentação desse grupo de cargas nos portos brasileiros, como já é notado nos novos contratos.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados pode ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme prática comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. Informamos que será dado tratamento estatístico com relação aos preços coletados junto aos terminais de graneis sólidos vegetais.</p>

<p>Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>O edital informa as seguintes capacidades estáticas: Armazém horizontal: 90.000 tons - pode armazenar grãos, farelo e açúcar; Silos verticais: 416.600 tons - podem armazenar apenas grãos. Para os volumes de mercado indicados pelo edital (média do período), temos: - grãos (soja/milho): 8.600 mil toneladas/ano; - farelo/açúcar: 5.000 mil toneladas. Considerando a capacidade estática e os volumes, o giro destes armazéns será: - Vertical: 20,37 giros - muito abaixo do média de mercado indicada no próprio edital. - Horizontal: 56,22 - impraticável Para ajustar a capacidade estática à demanda dos produtos é necessário reconfigurar a capacidade do terminal. No entanto, no espaço disponível, significa reduzir a capacidade estática final do terminal, o que impacta no volume total a ser movimentado. Essa questão de armazenagem das diferentes cargas em cada tipo de armazém (horizontal e vertical), foi avaliada no edital? Qual é a capacidade estática considerada para o açúcar e farelo?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Os silos verticais especificados no estudo são silos de concreto capazes de atender grãos e farelos. O açúcar a princípio seria movimentado somente no armazém horizontal existente. O giro médio de estoque foi calculado com base na movimentação portuária dos terminais que operam granéis sólidos vegetais do Complexo Portuário entre 2019 e 2020 e as capacidades estáticas existentes. Portanto, o giro médio de estoque não foi individualizado por produto. Ademais, o futuro arrendatário pode estabelecer o mix de produtos adequado às suas operações, visto que o objeto contratual refere-se à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais. Contudo, considerando a baixa disponibilidade de área para sistemas de armazenamentos adicionais aos previstos no estudo, serão reavaliadas as capacidades existentes no Complexo e as demandas de cada tipo de carga, em comparação com as correspondentes estruturas de armazenamento.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>o Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (tabela 31, pág. 133) detalha a capacidade de armazenagem total do Armazém 12A de 66.000 toneladas. Nas informações disponíveis no edital temos que o armazém tem 7.626 m2. Solicitamos a confirmação das características do armazém que 12A e a densidade da carga considerada para se chegar aos 90 mil de capacidade estática para o armazém horizontal considerado na modelagem.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A capacidade estática de 90.000 t está referenciada pela Tabela 5 – Instalações de Armazenagem localizadas nas áreas afetas às operações portuárias do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos – PDZ/20, com destinação para Granel Sólido Vegetal. Informamos que o estudo será revisado no sentido de detalhar o fator de densidade de cada produto, tendo em vista ajustar as capacidades dos terminais para uma mesma base de densidade.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Para atender a capacidade rodo e ferroviária previstas no edital, há necessidade de reconfigurar os espaços o que pode refletir na redução da capacidade estática. Para o recebimento ferroviário no volume previsto no edital é necessária uma linha dedicada para o acesso e manobras. Esta alternativa não está informada no edital, apenas de ter sido comentada na audiência pública. Sugerimos deixar claro no edital e informar de quem será o investimento neste ativo.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. As condições operacionais para recepção ferroviária serão revistas em conjunto com a Autoridade Portuária, bem como a disponibilidade de área para um eventual pátio ferroviário exclusivo ao terminal, no trecho compreendido aproximadamente entre os Armazéns 7 a 12. As conclusões dessas análises serão apresentadas na versão revisada do estudo que será publicado anexo ao edital. Os investimentos nesse pátio ferroviário exclusivo serão de responsabilidade do futuro arrendatário do STS11.</p>

<p>Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Entendemos o esforço de aumentar o desvio da movimentação do cenário provável e produzir uma MME mais confortável ao novo arrendatário, garantindo certa segurança contratual. No entanto, questionamos se um desvio elevado (tais como os apresentados nos últimos editais de licitação que não se baseiam nos cenários de movimentação do terminal e diferem da metodologia sugerida pela ANTAQ nos processos de renovação contratual) estaria associado a um cenário de movimentação provável favorável que impacta substancialmente no VPL do projeto. Ainda que seja desejável preservar o contrato atingindo o MME, performar o MME resulta em movimentação em média 30% abaixo do cenário pessimista, o que inviabiliza totalmente o projeto e não constitui parâmetro de desempenho de eficiência desejado para o setor. Associado a isso, gostaríamos de esclarecimento se esse desvio está associado a riscos não administrados pela arrendatária, como o sistema de recebimento ferroviário proposto para o terminal.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Inicialmente cabe esclarecer que o Valor Presente Líquido - VPL do estudo do terminal STS11 se baseia em variáveis de entrada dentre as quais a movimentação portuária estimada no cenário tendencial. Nesse sentido, o indicador de quantidade de carga movimentada por meio aquaviário, denominado Movimentação Mínima Exigida – MME tem por objetivo criar mecanismos de compartilhamento de risco entre o Poder Concedente e o arrendatário. Desta forma, não interfere no cálculo do VPL. Observa-se que os parâmetros para o cálculo da MME não considera os aspectos operacionais do terminal tais como o recebimento ferroviário.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Observando as projeções de carga nota-se que: 1. O cálculo do beta para definir o MME do STS11 está definido na proporção 75% grãos e 25% açúcar. 2. A proporção do açúcar na modelagem, portanto, é inferior ao que se observa no histórico de movimentação do Porto de Santos nos últimos 20 anos, que apresentou média 42% a participação do açúcar na movimentação de grãos sólidos vegetais entre 2002-2020 vs. 58% de grãos (soja, milho e farelo). - (Dados extraídos do Mensário Estatístico SPA) 3. A projeção macro proposta pela modelagem do STS11 também prevê um aumento na participação de açúcar na movimentação total de grãos vegetais no Porto de Santos - passando de 34% em 2021 para 39% em 2047. O terminal modelado parece considerar pouco açúcar frente a projeção da carga para o porto. Ainda, pode-se assumir que os demais terminais em Santos terão menos flexibilidade de adaptar suas instalações para açúcar, por já estarem instalados e não terem incentivo de adaptar uma infraestrutura existente. Desse modo fica nos parece que a modelagem não parece considerar essas condições de atendimento do mix de carga projetado para o porto, que prevê muito mais silos (destinados à movimentação de grãos), do que armazéns, que são estruturas que podem movimentar tanto açúcar, quanto grãos. Tal implicação tem impacto direto no giro estabelecido para o terminal, capacidade estática e dinâmica, CapEx, participação ferroviária na recepção de carga entre outros. Nos parece ser necessário reavaliar o parâmetro de participação das cargas na modelagem do terminal STS11.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Cabe observar que o fator Alpha foi calculado com base na movimentação histórica observada na exportação de soja, farelo de soja, milho e açúcar no sistema ComexStat do ano de 2012 a 2020 para a Soja e 2000 a 2020 para o farelo de soja, milho e açúcar no Complexo Portuário de Santos. O giro médio de estoque foi calculado com base na movimentação portuária dos terminais que operam grãos sólidos vegetais do Complexo Portuário entre 2019 e 2020 e as capacidades estáticas existentes. Portanto, o giro médio de estoque não foi individualizado por produto. Ademais, o futuro arrendatário pode estabelecer o mix de produtos adequado às suas operações, visto que o objeto contratual refere-se à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais. Contudo, esta demanda será reanalisada na revisão após conclusão da audiência.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Nos parece que as premissas utilizadas para o cálculo de capacidade de alguns terminais não leva em consideração algumas particularidades e realidades no porto de Santos. Um terminal como o TGG, que a mais de 5 anos movimenta volumes mais próximos de 8Mtpa estão dimensionados com capacidade de 6,5Mtpa. O mesmo raciocínio pode ser estendido aos terminais da ADM, T-Grão, TEAG e TEG, que movimentam historicamente mais do que a capacidade modelada. Alguns desses terminais estão passando por processos de modernização, contudo, na modelagem do STS11 não parece haver qualquer menção a um aumento de capacidade durante o horizonte de projeções. Assim, o fato da capacidade dos terminais concorrentes ao STS11 estarem subestimadas resulta diretamente em uma maior captura de volumes pelo STS11, e conseqüentemente um maior valuation para este ativo. Essas condições podem ser determinantes para a competitividade do ativo no processo licitatório, reduzindo significativamente sua atratividade/viabilidade.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Observa-se que para o dimensionamento do terminal STS11 considerou-se as movimentações portuárias de todos os terminais que movimentam grãos sólidos vegetais no Complexo Portuário de Santos entre 2019 e 2020, bem como foram identificadas as capacidades estáticas existentes e planejadas dos terminais de grãos sólidos vegetais. Nesse sentido, para fins de dimensionamento do terminal STS11 considera-se o giro médio de estoque com o devido tratamento estatístico. Logo, busca-se estabelecer a capacidade dinâmica do Complexo no que tange a movimentação de grãos sólidos vegetais e não a capacidade dinâmica do TGG.</p>

<p>Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Capítulo 4.1: A tabela constante do Item 4.1. da Seção B - Estudos de Mercado, a qual busca sintetizar as informações coletadas em terminais portuários que movimentam granéis sólidos vegetais, com data-base em junho de 2020, menciona a existência de um terminal da Rumo situado no Porto Organizado de Paranaguá. Indaga-se, neste sentido, que terminal seria este, visto que não temos notícia acerca da existência de tal instalação portuária detida pela empresa Rumo.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A tabela será revista.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Os volumes de movimentação contemplados na modelagem não parecem incorporar, de forma alguma, a sazonalidade que acompanha a produção de granéis sólidos vegetais -o que superestima a movimentação projetada do Terminal. Sugerimos a revisão da modelagem para incorporação do referido elemento de sazonalidade.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O estudo de demanda potencial para o terminal STS11 considerou os instrumentos oficiais de planejamento, no tocante a produção/exportação e movimentação portuária de granéis sólidos vegetais, tais como: Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP (2019), atualização da projeção de demanda e carregamento da malha (Ano Base de 2018); Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019); Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA; Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ - 2020); e Estimativas de Produção para as safras de Grãos e Açúcar – CONAB.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Conforme descrito no documento Seção B - Estudos de Mercado, a análise de viabilidade para a Licitação do Terminal STS11 levou em consideração tão somente o cenário passado de competição inter-portuária, relativo aos anos de 2017 a 2020. Esse cenário, no entanto, passa por profundas e aceleradas mudanças, haja vista que, segundo informações da ANTAQ, no ano de 2020, os terminais portuários situados no Arco Norte, por exemplo, foram responsáveis por movimentar a metade (50%) de toda a soja e milho exportada pelo país (contra 31% em 2015). A tendência é que a demanda por serviços portuários para esses produtos siga aumentando na Região Norte e Nordeste do País, em detrimento dos terminais portuários situados nas Regiões Sul e Sudeste. A metodologia empregada para realizar a projeção de macro-demanda para o Porto de Santos não levou esse fato em consideração, e, em decorrência, resultou exageradamente otimista, e muito superior à projeção constante no relatório do Plano Mestre do Porto de Santos, elaborado em 2019 (a estimativa de macro-demanda calculada no Estudo de Mercado do STS11 é 8% superior que a do relatório do Plano Mestre, para o ano de 205, e 15% maior no ano de 2047). Haja vista que a micro-demanda calculada para o terminal STS11 decorre em proporção direta do cálculo da macro-demanda, sugerimos a revisão da metodologia empregada para os cálculos referidos, ou, alternativamente, que se utilize as estimativas de demanda que constam no relatório do Plano Mestre do Porto de Santos.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Cabe observar que na Seção B – Estudo de Mercado nas páginas 3 e 4 o tema sobre a participação dos portos do arco norte é analisada. Nesse sentido, verifica-se que a primazia do Complexo Portuário de Santos nas exportações de soja, farelo de soja, milho e açúcar, tendo em vista a presença de grandes players nacionais e globais do setor, maior oferta de meios de transportes aquaviários, melhoria da infraestrutura ferroviária para atender os granéis sólidos vegetais e grande flexibilidade operacional com redução dos custos logísticos dos terminais de granéis sólidos vegetais que podem compartilhar a estrutura de armazenagem para movimentar soja, farelo de soja, milho e açúcar. Segundo a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE) a participação do Complexo Portuário em Santos nas exportações de soja em grãos aumentou em 2020 em relação 2019, passou de 23,3% para 25,5% do total das exportações. Conforme tabela 01 do Estudo de Mercado.</p>

<p>Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Conforme descrito no documento Seção B - Estudos de Mercado, a análise de viabilidade para a Licitação do Terminal STS11 não considera o fato que estão em curso projetos para implantação de novos terminais no Complexo Portuário de Santos, ou a expansão de terminais já existentes, que resultarão, no período de arrendamento do STS11, em acréscimo à capacidade de movimentação de grãos vegetais no Complexo Portuário. Há, por exemplo, 3 (três) Terminais de Uso Privado (TUPs) autorizados para a região do Complexo Portuário de Santos, além de, no mínimo, outros 3 (três) projetos já veiculados pela imprensa, todos em adiantado processo implantação. A potencial implementação dessa capacidade adicional não foi levada em conta para o cálculo da micro-demanda por serviços do terminal STS11. Sugerimos, assim, à vista do cenário futuro de aumento da oferta de capacidade no Complexo Portuário de Santos, revisar a estimativa de demanda para Terminal STS11.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que a divisão da demanda macro em estudos de terminais portuários considera apenas projetos com níveis de maturidade suficientes para serem considerados na análise concorrencial, no intuito de mitigar reservas de mercado.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>No estudo de mercado é indicado que a partir das projeções de demanda macro em diferentes cenários parte-se para definição da demanda micro para o terminal em estudo, a qual é realizada por meio da divisão do total de demanda pelos participantes do mercado, isto é, os terminais que compõem o Complexo Portuário de Santos e que movimentam grãos sólidos vegetais. Com base nessa premissa, pressupõe-se que com a entrada em operação do futuro terminal STS11, parte das cargas atualmente operadas por outros terminais serão automaticamente capturadas por este terminal (STS11). Considerando, no entanto, que a grande maioria dos terminais que operam grãos sólidos vegetais no sentido da exportação no Complexo Portuário de Santos são de titularidade de traders, ou seja, são parte de uma cadeia verticalizada e funcionam como centro de custo desses players, não parece razoável a premissa de que o novo terminal capturará essa carga atualmente operada em outros terminais. Nesse contexto, sugerimos que a projeção do fluxo de cargas do terminal STS11 seja revista e considere um rateio sobre carga projetada excedente à atualmente operada pelos terminais do Complexo Portuário de Santos, uma vez que o cenário em que o STS11 captura carga de terminais integrantes de cadeia verticalizada e com capacidade de expansão não se concretizará.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, no âmbito do Programa de Arrendamento Portuário – PAP, desde 2003, considera a premissa de que no médio/longo prazo, haverá convergência entre o marketshare e o capacityshare. Ou seja, Para estimar a demanda micro do terminal STS11 foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Santos, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região de influência, com o objetivo de estimar a demanda potencial dos produtos a serem movimentados. Nesse sentido, a participação de mercado que será absorvida pelo terminal STS11 levou em consideração sua capacidade dinâmica em relação à capacidade dinâmica total estimada para o Complexo Portuário de Santos, no tocante a movimentação de grãos sólidos vegetais. Ademais, para o terminal STS11 consideram-se dois anos de obras sem captura de mercado, bem como um ramp up de três anos com participação de mercado de 3,64% em 2025, 7,67% em 2026, 11,71% em 2027 e 15,74% a partir de 2028 até 2047. Observa-se que o aumento das exportações/produção de grãos e açúcar no período contratual foi distribuído proporcionalmente a capacidade estática dos terminais de grãos vegetais.</p>

Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Não identificamos nos estudos, tampouco na literatura especializada qual a justificativa para a adoção do percentual de 25% de aumento na eficiência do atual patamar de giro da capacidade estática dos terminais do Complexo Portuário do Porto de Santos, especialmente quando se considera a configuração do Terminal STS11. Como sabido e consabido, o maior número de giros ocorre em terminais de menor capacidade estática. Tendo em vista que o STS11 terá uma das maiores capacidades estáticas instaladas no Brasil, não se mostra razoável, muito menos sustentável, o aumento de giros previstos nos estudos, devendo ser aplicada a média apurada na Seção B (24,37), com a conseqüente revisão de todos os demais parâmetros contratuais. Nessa linha, vale registrar que no recente leilão da área ATU 18, leilão 05/2020-ANTAQ, foi respeitado aos atuais giros dos terminais, balizando para esta área o número de giros/ano em 24 (conforme Seção B), tal como proposto nesta contribuição, não havendo qualquer justificativa ou fundamento para adoção o número de 30 giros.</p>	<p>Agradecemos a Contribuição. O Programa de Arrendamento Portuário – PAP tem utilizado em seus estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, no que tange a estimativa de giro médio futuro, a premissa de ganho de eficiência, tendo em vista as melhorias operacionais por meio de novos investimentos. Em geral o PAP tem adotado um percentual de 10% sobre a média dos giros observados em anos anteriores dos terminais existentes. Para o dimensionamento da capacidade dinâmica de movimentação de grãos sólidos vegetais no Complexo Portuário de Santos adotou-se um giro médio de 30,46. Este giro corresponde à aplicação de 25% a título de ganho de eficiência sobre a média normal de 24,37. Contudo, esta demanda será reanalisada na revisão após conclusão da audiência.</p>
Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>O dimensionamento da demanda micro considera como premissa a manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário de Santos. Entendemos ser necessário prever que novos terminais dedicados para a exportação de grãos sólidos vegetais deverão entrar em operação no Complexo Portuário de Santos ao longo do horizonte do arrendamento do STS11, considerando diversos terminais em fase de licenciamento ambiental (Brites e Santorini) e já aprovados pela ANTAQ, bem como TUPs existentes com capacidade de expansão e condições de realizar operações de exportação de grãos sólidos vegetais (DPW, Usiminas, Tiplam) e novos projetos que possam surgir em áreas atualmente disponíveis (Largo do Caneu, Ilhas das Cobras, Dique do Furadinho), além da implantação ou expansão de terminais na área do Porto de Organizado que serão destinadas para a operação de grãos sólidos vegetais (área interna da pera ferroviária do TGG e de Conceiçãozinha). Nesse contexto, entendemos que o capacity share atribuído ao terminal STS11 deva sofrer ajustes (redução) ao longo do horizonte do arrendamento de forma a incluir a participação de novos terminais.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que a divisão da demanda macro em estudos de terminais portuários considera apenas projetos com níveis de maturidade suficientes para serem considerados na análise concorrencial, no intuito de mitigar reservas de mercado.</p>
Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Qual a justificativa para adotar um giro de 35 no ano de 2025 para a capacidade estática de 90.000 do Terminal 12A e posteriormente STS11? Esse número de giros representa um incremento de 40% sobre o giro médio calculado para os terminais existentes no Complexo do Porto de Santos. Além disso, como o próprio documento indica, o terminal apresenta um giro histórico da ordem de 29.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Esta demanda será reanalisada na revisão após conclusão da audiência.</p>
Estudo STS11 - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Com relação ao giro de 30,46 adotado para o terminal STS11, entendemos que não seja possível adotar o mesmo patamar de giro para terminais com diferenças relevantes de capacidade estática, sendo que para terminais com maior capacidade estática devem ser considerados patamares de giro menores. Além disso, destaca-se que está prevista a exportação de farelo de soja pelo STS11, o que também contribui para um menor patamar de giro da capacidade estática. Considerando a projeção de 11,96% de participação na movimentação total do terminal STS11, e que o farelo de soja possui um peso específico 30% menor em relação aos grãos, esse fator deverá ser levado em consideração. Nesse contexto, entende-se que deveria ser considerada uma correção de 8,37% sobre o giro médio adotado para o terminal de 24,36 e não um incremento de 25%, resultando em um giro de 22,32.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O Programa de Arrendamento Portuário – PAP tem utilizado em seus estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, no que tange a estimativa de giro médio futuro, a premissa de ganho de eficiência, tendo em vista as melhorias operacionais por meio de novos investimentos. Em geral o PAP tem adotado um percentual de 10% sobre a média dos giros observados em anos anteriores dos terminais existentes. Para o dimensionamento da capacidade dinâmica de movimentação de grãos sólidos vegetais no Complexo Portuário de Santos adotou-se um giro médio de 30,46. Este giro corresponde a aplicação de 25% a título de ganho de eficiência sobre a média normal de 24,37. Esta demanda será reanalisada na revisão após conclusão da audiência.</p>

Estudo STS11 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Solicitamos a apresentação da memória de cálculo que justifica a capacidade de embarque de 15,6 milhões de toneladas ano, uma vez que pelos dados apresentados não foi possível identificar o percurso/fundamento para o alcance deste resultado.	As memórias de cálculo da capacidade do terminal estão disponíveis na Tabela 3, Seção C - Engenharia do Estudo
Estudo STS11 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Atualmente a descarga ferroviária é feita por moega, a qual será mantida, mas sendo previsto pelo edital a instalação de tulhas. Pedimos então, a definição entre tulha ou moega, pois pode acarretar tempos diferente de descarga, influenciando na capacidade de recebimento do modal ferroviário.	Agradecemos a contribuição, no intuito de evitar confusões terminológicas os textos serão revisados.
Estudo STS11 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Os tempos de descarga e manobra dos vagões deveriam ser diferentes, devido a diferença entre os comprimentos das linhas projetadas. Isso foi levado em consideração para os cálculos de capacidade? Em caso negativo, faz-se necessário a revisão das projeções realizadas para correção/higidez dos estudos, bem como para que possa ser alcançado os parâmetros contratuais previstos na minuta do contrato de arrendamento.	Agradecemos a contribuição. Caso a contribuição se refira aos tempos de descarga e manobra de vagões por tipo de produto, essa análise será acrescida ao estudo.
Estudo STS11 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	É garantido que o terminal terá uma área suficiente para operação de 120 vagões? Não é possível aferir essa informação diante do material disponibilizado. Em caso afirmativo, entendemos que seria possível a operação de apenas 60 vagões por vez, devido ao espaço necessário para as manobras, ou seja, a premissa utilizada no edital, de 120 vagões operando simultâneos, não se aplica para a configuração do pátio. Para tal seria necessária uma área adicional de espera fora do terminal, podendo causar impactos no fluxo ferroviário do Porto. Considerando este entendimento, faz-se necessária a indicação da área a ser utilizada para absorver os 120 vagões destinados ao terminal, sob pena de não ser possível atingir os parâmetros estabelecidos na minuta do contrato de arrendamento.	Agradecemos a contribuição. As condições operacionais para recepção ferroviária de 120 vagões serão revistas em conjunto com a Autoridade Portuária, bem como a disponibilidade de área para um eventual pátio ferroviário exclusivo ao terminal, no trecho compreendido aproximadamente entre os Armazéns 7 a 12. As conclusões dessas análises serão apresentadas na versão revisada do estudo que será publicado anexo ao edital.
Estudo STS11 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	O racional de cálculo apresenta uma capacidade de recebimento de 720 t/h (nominal), porém exige-se (pág. 2 da Seção C- Engenharia) a instalação de um equipamento com capacidade mínima de 1.000 t/h (nominal), o que seria, de acordo com as premissas do próprio edital, um superdimensionamento, a exigir a revisão dos estudos.	Agradecemos a contribuição. As condições operacionais para recepção ferroviária serão revistas, incluindo a velocidade de descarregamento nominal dos vagões e a capacidade nominal dos equipamentos do sistema de recepção ferroviária.
Estudo STS11 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Está sendo considerado que três vagões sejam descarregados em 7 minutos simultaneamente, com um tempo de manobra de 5 minutos, o que implicaria em um equipamento com cerca de 1.200 t/h (Capacidade de descarga de uma tulha = $3(\text{vagões}) \times 80(\text{t/vagão}) / 7(\text{min}) + 5(\text{min}) = 20 \text{ t/min} = 1.200 \text{ t/hora}$). No entanto, no racional apresentado considera-se um equipamento de 720 t/h, o que não possibilita a descarga de 5 conjuntos de 3 vagões por hora, conforme indicam os tempos estimados em 1h. Isso implica em: Não será possível a descarga de 4 trens de 120 vagões por dia; Os tempos de descarga estão subestimados; A capacidade anual de recepção pelo modal ferroviário não corresponderia aos 11,6 Mtpa calculados. Está correto o entendimento? Em caso afirmativo, solicitamos que sejam realizados os ajustes necessários nos estudos.	Agradecemos a contribuição. O tempo de descarregamento por vagão de aproximadamente 7 minutos corresponde ao dado considerado que a moega ferroviária de 3 vagões realizaria o descarregamento de um conjunto de vagões a cada 20 minutos. Ademais, as condições operacionais para recepção ferroviária serão revistas, de forma que os dados de tempo de descarregamento também serão reanalisados.
Estudo STS11 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Quais foram as atividades consideradas dentro dos tempos previstos de 7 min de descarga e 5 min de manobras? É importante que se esclareça se todas as atividades que devem ser realizadas, dentre as quais a conferência de carga, a abertura das comportas dos vagões, a possível eliminação de recheio, etc. foram consideradas, sob pena de impressão dos cálculos realizados e parâmetros contratuais estabelecidos. A princípio, os tempos indicados são insuficientes para a realização de todas as atividades, a exigir a reavaliação dos estudos e de seus resultados.	Agradecemos a contribuição. O tempo de descarregamento por vagão de aproximadamente 7 minutos corresponde ao dado considerado que a moega ferroviária de 3 vagões realizaria o descarregamento de um conjunto de vagões a cada 20 minutos. Ademais, as condições operacionais para recepção ferroviária serão revistas, de forma que os dados de tempo de descarregamento também serão reanalisados.

Estudo STS11 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Considerando a Tabela 3 da seção C - Engenharia, não foi possível ter o entendimento de como se chegou ao volume de 11,6 Mtpa, seguindo as premissas apresentadas, razão pela qual solicitamos a apresentação da memória de cálculo que justifica a capacidade indicada.	Agradecemos a contribuição. As condições operacionais para recepção ferroviária serão revistas, de forma que os dados de tempo de descarregamento também serão reanalisados.
Estudo STS11 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	A instalação dos tombadores em série inviabiliza a fluência e eficiência do descarregamento dos caminhões, eis que os tombadores localizados à frente podem eventualmente bloquear o fluxo dos demais, devendo, portanto, os tombadores ser instalados em paralelo. Porém, nesta configuração seria possível a instalação de apenas 3 tombadores, o que faria a capacidade de recebimento rodoviário cair de 4,7M do edital para apenas cerca de 2,0M de toneladas por ano de recebimento rodoviário conforme dados enviados por e-mail (imagem e tabela). Assim, pede-se a revisão dos estudos e os ajustes necessários dos parâmetros considerados	Agradecemos a contribuição. Contudo, a sugestão de um sistema de recepção rodoviária com capacidade para cerca de apenas 2,0 milhões de toneladas por ano não atende às expectativas previstas para o terminal.
Estudo STS11 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	A distância entre tombadores e silos aparentemente é inadequada, devendo ainda ser considerados espaços para os acessórios dos tombadores, bem como o próprio abrigo dos mesmos, fazendo com que, ou se desloque a instalação dos tombadores no sentido do cais, o que poderia interferir na saída do viaduto existente, ou, se diminuam os diâmetros dos silos, o que conseqüentemente diminuiria a capacidade estática nessa região. Tendo em vista que a saída do viaduto existente não pode ser alterada, as alterações do layout devem ocorrer no sentido oposto, interferindo no viário projetado no layout e no diâmetro dos silos deste local do terminal STS11. Em vistas destes dados, solicita-se a revisão dos estudos e adequação dos parâmetros considerados.	Agradecemos a contribuição. Contudo o texto não apresenta elementos técnicos que possam ensejar revisão dos parâmetros do estudo.
Estudo STS11 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	De acordo com os gabaritos de giros do Manual de Projetos Rodoviários do DNIT (disponíveis em https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/ipr/coletanea-de-manuais/vigentes/740_manual_projetos_geometricos_travessias_urbanas.pdf) o raio de curvatura da via para que os caminhões acessem os tombadores parece ser insuficiente, conforme demonstram as imagens enviadas por e-mail. O caminhão tipo para o gabarito deste raio de giro foi considerado bitrem ou rodotrem? Confirmada a não conformidade com os parâmetros do DNIT, pede-se a revisão dos estudos e os ajustes necessários.	Agradecemos a contribuição. O caminhão tipo considerado para dimensionamento dos raios de curvatura foi o bitrem.
Estudo STS11 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Com relação ao acesso ao Gate 8, pedimos especificar como se dará a sua estrutura de acesso aos usuários do serviço da catraia . Isso porque, nos horários de maré alta, os passageiros de tal serviço de transporte alternativo não só fazem uso ao Gate em referência, como igualmente utilizam um dos berços cujo acesso será exclusivamente atribuído à Arrendatária. Para além de ser incompatível com a nova destinação dos Berços, a utilização da região para transporte de passageiros gera uma série de outros inconvenientes, como (i) o impacto nos fluxos rodoviários e ferroviários na região, afetando não só a produtividade logística do local, mas também expondo todos os usuários da catraia a riscos de segurança inaceitáveis; (ii) impossibilidade de manutenção da segurança e do monitoramento adequado na região, com impactos sensíveis no protocolo do ISPS-Code; (iii) entre outras vulnerabilidades. Diante disso, é de concluir que não deverá mais ser admitida a travessia de pedestres na região para a utilização da catraia.	Agradecemos a contribuição. A Área definida para o terminal STS11 deverá ser cercada e protegida para uso exclusivo do futuro arrendatário. Demais usos serão oportunamente avaliados pela Autoridade Portuária, para fins de transferência ou reposicionamento dessas operações.

<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Indaga-se se a modelagem considerou eventuais restrições na capacidade do acesso rodoviário ao Porto de Santos (notadamente a Av. Eduardo Guinle) para suportar o intenso aumento no fluxo rodoviário decorrente do Terminal STS-11?</p>	<p>Com relação a capacidade do acesso rodoviário ao Porto de Santos, cabe inicialmente esclarecer que diversos terminais da margem direita do Porto de Santos estão tendo suas áreas revocacionadas ou o modelo de negócio alterado para operar com cargas que demandem preferencialmente a ferrovia, como por exemplo os novos terminais de celulose na região do Macuco, entre outros. Nesse contexto também se insere o STS11, para o qual se busca o atendimento de 70% da recepção do terminal por ferrovia. Assim, em que pese o terminal STS11 possa isoladamente ensejar incremento no fluxo rodoviário, esse será compensado com reduções no fluxo rodoviário em terminais próximos.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Com relação ao acesso ao Gate 7, pedimos especificar sua estrutura projetada. Isso porque não há viabilidade operacional de que tal acesso ocorra no mesmo nível que a Ferrovia Interna ao Porto de Santos, em decorrência da alta movimentação ferroviária que ocorrerá no local. Desta forma, indaga-se se o acesso referido deverá ocorrer em desnível?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Em que pese o futuro arrendatário tenha liberdade para adotar o layout que julgar mais adequado, respeitados os parâmetros e investimentos mínimos estabelecidos em contrato, não se vislumbrou no Estudo o uso do Gate 7 para recepção terrestre no terminal STS11.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>É afirmado pelos Estudos de Engenharia que, a despeito da previsão de que a Arrendatária contará com 2 (dois) berços exclusivos e integrantes de seu arrendamento, tais berços serão originalmente 3 (três). Assim, os três berços citados serão disponibilizados ao futuro arrendatário STS11, porém para o atendimento da demanda e perfil da frota previsto, os três berços referenciados serão convertidos em dois berços para o navio de referência de 80.000 TPB . Ocorre que nada é mencionado a respeito do processo de conversão dos três berços mencionados em dois, nem mesmo qual seria o impacto desta conversão - que obviamente irá gerar uma interrupção nas operações do terminal - para a capacidade de expedição do Terminal, bem como para a Mínima Movimentação Exigida.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Oportuno indicar que o cais é retilíneo no trecho compreendido entre os cabeços 160 a 181 (berços armz 12-A, 13/14 e 15). Assim, a avaliação se esse trecho de cais comportará 2 navios ou 3 navios depende principalmente das dimensões das embarcações (LOA) e do espaçamento entre essas embarcações. Considerando a projeção futura do perfil de embarcações que frequentará o terminal STS11, foi possível identificar que o terminal operará majoritariamente na configuração com 2 navios atracados simultaneamente. Nesses termos, não há de tratar da "conversão" dos berços, mas da preparação para que esse trecho de cais atenda adequadamente o perfil de embarcações prevista na vigência do contrato.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Qual fundamento de engenharia foi utilizado para a alocação dos sistemas de descarregamento rodoviário ocorrer em linha conforme ilustrado no desenho conceitual?</p>	<p>Buscou-se compatibilizar a capacidade requerida do sistema de recepção rodoviário a oferta de área do terminal.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Qual será o modelo de destinação que a SPA irá adotar com relação aos produtos advindos das demolições e desmontagens das atuais estruturas existentes na área da Fase 01 do arrendamento?</p>	<p>Demolição e remoção do entulho para área apropriada na Baixada Santista destinada ao gerenciamento de resíduos.</p>

<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Nos documentos disponíveis e na audiência pública ficou claro o cuidado com os índices utilizados para a correção dos valores do edital, destacando a utilização dos índices de obras portuárias do DNIT. Considerando o retrospecto recente de disparidade da evolução dos valores de receita com os índices de correção dos custos e despesas e, sobretudo os valores de CAPEX que associados ao prazo do processo licitatório de no mínimo um ano, podem impactar de forma significativa o resultado da modelagem, pedimos esclarecer se nas atualizações dos estudos serão considerados os diferentes índices. Ressaltamos que da data base dos estudos out/2020 para abril/2021 grande parte dos itens do índice de obra portuária teve variação superior a 10%.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Via de regra, a data-base do estudo não é alterada na revisão pós audiência pública no Programa de Arrendamento Portuário. Contudo, em função da presente contribuição, serão avaliados os eventuais ganhos de precisão no estudo decorrentes dessa proposta.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Na 2ª fase tem início a operação com sistema existente do armazém 12 A operando apenas em um berço (Armazém 12 A). Consta nos ativos existentes o shiploader instalado no berço 12A. O novo concessionário terá esse ativo disponível? Qual a capacidade do shiploader existente?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O futuro arrendatário do terminal STS11 terá disponível o shiploader existente, instalado no cais do berço 12A. A capacidade nominal desse equipamento é de 1.500 t/h.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Dos valores do CAPEX considerados para os novos investimentos, consideramos que os seguintes ativos estão subavaliados: a) Sistema de combate a incêndio, insuficiente pela quantidade de silos do projeto; b) Subestação: o projeto considera apenas uma. Seriam necessárias mais três subestações para rebaixamento de tensão da voltagem c) Silos: cotações de maio/2021 em torno R\$ 1,3 MM por tonelada. d) Sistema de despoeiramento por transportador : depende do comprimento das esteiras e chutes, no projeto há mais do que 5 transportadores. Cotações de maio/2021 no valor R\$ R\$ 848.776 para esteiras com capacidade de 300 t. e) Sistema de despoeiramento moega ferroviária: depende do comprimento das moegas. Como referência de maio/2021 de R\$ 823.000 para moega rodoviária para 2 caminhões . f) Torre de transferência (típico): cotações recentes indicam ao menos R\$ 2 MM. g) Balança de fluxo 1.000 t/h: projeto ATU18 com a data base 07/2019 de R\$ 874.157, acima do considerado neste projeto. Cotação de maio/2021 em R\$ 884 mil. h) Torre de transferência 3.000 t/h: além de considerar apenas uma, o valor estaria em R\$ 3 MM. i) Balança de fluxo 3.000 t/h: referência para 1.000 t/h em maio/2021 R\$ 1.850 mil. j) Balança rodoviária: cotação recente em torno de R\$ 450 mil/unidade. k) Balança ferroviária: cotação recente R\$ 650 mil.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informa-se que os valores unitários são estabelecidos com base em pesquisas de mercado, sistemas de custos oficiais do governo e projetos de referência do setor portuário. Ademais, não foram apresentadas as correspondentes cotações para fins de análises complementares.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Solicitamos a especificação dos equipamentos existentes que estão no edital, principalmente o shiploader e a moega ferroviária e a confirmação se estarão disponíveis ao futuro arrendatário e quando.</p>	<p>Os equipamentos existentes no 12-A serão disponibilizados ao futuro arrendatário do terminal STS11. O Shiploader possui capacidade nominal de 1.500 t/h e o sistema de recepção existente é compreendido por uma moega rodoferroviária e duas moegas rodoviárias. Para a moega ferroviária, há capacidade de descarregar até três vagões simultaneamente. Abaixo da moega ferroviária existe o transportador com capacidade de 1.000 t/h.</p>

<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Tendo em vista a previsão contida no Estudo STS 11 - Seção C - Engenharia, especialmente no item 2.3.2. Recepção Ferroviária, que : O arrendatário deverá realizar investimentos para implantar um sistema de descarregamento ferroviário que possibilite a recepção contínua e eficiente de forma a propiciar o descarregamento ferroviário de uma composição paramétrica, de 120 vagões com 80 toneladas cada, em no máximo 3,6 horas, que Para cálculo de capacidade do sistema ferroviário, foi estimada uma carga média de 80 toneladas por vagão, composição paramétrica com 120 vagões, tempo de descarregamento de 7 minutos por vagão, três vagões descarregados simultaneamente, oito sistemas de recepção e tempo de manobra de 20 minutos para conjunto de 3 vagões. Ademais, de forma cautelar, foi estabelecida uma eficiência operacional de 50% do sistema de recepção e ainda a capacidade dinâmica do sistema de recepção ferroviária anual do Terminal foi calculada em 11,6 milhões de toneladas, considerando 9 ramais ferroviários internos e descarregamento por oito tulas simultaneamente a uma velocidade total de descarregamento de 540 t/h, pergunta-se: É correto afirmar que os leilões de arrendamento portuários da margem direita, realizados anteriores ao PDZ aprovado em Julho de 2020 , poderão ter sua capacidade ferroviária não atingida e reduzida nos termos dos respectivos editais, por conta de novos arrendamentos que não estavam previstos ? Se essa afirmação for incorreta, quais são os projetos de investimento em malha/acessos e infraestrutura ferroviária existentes, bem como seus respectivos cronogramas que possibilitarão que todos os arrendatários anteriores e posteriores a aprovação do PDZPO, inclusive o do STS 11, cumpram com o que está previsto nos contratos de arrendamento?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Contudo, registra-se que os contratos de arrendamento portuário já firmados e os investimentos ferroviários nas áreas comuns do Porto Organizado não são objeto da presente consulta pública. Cabe informar que o sistema de recepção ferroviária previsto para o terminal STS11 está sendo dimensionado de forma a não trazer perdas operacionais ao sistema ferroviário do Porto, que é compartilhado pelos diversos terminais.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Nos termos da contribuição submetida pela Rishis Empreendimentos e Participações S.A. à Cláusula 2.1.2 da minuta de Contrato de Concessão, é necessário que a inclusão da área objeto do Contrato de Arrendamento DP-DC/01.2005 no objeto do arrendamento do STS11 seja condicionada (a) ao deferimento do pedido de substituição de área autuado sob o nº 50000.040582/2020-97, em trâmite perante a SNPTA; (b) ao deferimento do reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da substituição; e (c) à conclusão da transferência da operação da Rishis para a nova área, em prazo a ser acordado com a SNPTA.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A disponibilização de áreas referentes aos contratos atualmente vigentes respeitará os correspondentes instrumentos contratuais. No caso do contrato da Rishis foi previsto que o processo de substituição de área, atualmente em curso, estará concluído quando da assunção da área pelo futuro arrendatário.</p>

<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>O valor total de capex de novos ativos do Documento de Engenharia Seção C é de R\$ 487M, substancialmente diferente de uma orçamentação feita com base em projetos recentes e consulta a mercado a mais de um fornecedor resultam num total de R\$ 653M, apontando uma diferença de 34% superior. Detalham-se os seguintes principais: • O único item do capex considerado para fornecimento de energia é grafado como Subestação com valor unitário de cerca de R\$ 1M. A subestação elétrica completa, incluindo equipamentos tem valor estimado em cerca de R\$ 45M e foi estimado especificamente para o ativo em questão; • O croqui do projeto apresentado nos documentos de Engenharia Seção C apontam 7 moegas ferroviária, que entretanto não foram orçadas na planilha de capex. O único item que ali aparece é grafado como Sistema de Recepção Ferroviária, que recebe o valor de R\$ 9M que está equivocado e deve se referir apenas a parte de equipamentos, sem a obra civil necessária. O valor estimado de investimento, considerando equipamento e obra civil é de R\$ 9M por moega, o que perfaria um total de R\$ 63M não considerados no modelo. A referência de valor é de projeto orçado para terminal recente na Ponta da Praia; • O croqui do projeto apresentado nos documentos de Engenharia Seção C apontam moegas rodoviárias, que entretanto não foram orçadas na planilha de capex. O único item que ali aparece é grafado como Tombador de Caminhão com 7 unidades, que recebe o valor de R\$ 5,8M que está equivocado e deve se referir apenas a parte de equipamentos, sem a obra civil necessária. O valor estimado de investimento, considerando equipamento e obra civil, é de R\$ 32M não considerados no modelo. A referência de valor é de projeto orçado para terminal recente na Ponta da Praia; • O Carregador de Navios recebe o valor unitário de R\$19,2M, valor insuficiente e provavelmente de origem antiga (2010). O valor atual de um carregador de navios com capacidade de 3.000tph tem custo de R\$ 33,5M, sendo necessários dois equipamentos perfazendo um total de R\$ 67M; • Os itens Balança de fluxo de 3.000tph, Balança Rodoviária e Balança Ferroviária receberam um valor total orçado de R\$ 6,5M. Os valores corretos, orçado para efeito do projeto, é de R\$ 13M para o conjunto de equipamentos e obras civis. Considerando o que foi exposto sugere-se que sejam tomados preços atuais a mercado para os itens compostos que não constam nas tabelas referenciadas SICRO/SINAP para a formação do capex necessário</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informa-se que os valores unitários são estabelecidos com base em pesquisas de mercado, sistemas de custos oficiais do governo e projetos de referência do setor portuário. Ademais, não foram apresentadas as correspondentes cotações para fins de análises complementares.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Observou-se no último ano um aumento expressivo de variáveis que afetam diretamente o CapEx modelado para o terminal, sendo as principais variáveis o preço do dólar e do aço. Equipamentos de cais são em sua maioria importados, e diretamente impactados pelo aumento do dólar. Estruturas civis dos armazéns, silos, ramais ferroviários, etc. utilizam aço, que subiu exponencialmente nos últimos meses. Observando os parâmetros modelados pelo Edital não foram encontradas evidências de que os valores unitários utilizados para o CapEx sofreram reajustes desta magnitude se comparada a modelagem de outros terminais portuários meses/anos atrás. Gostaríamos de solicitar que tais parâmetros fosse revistos à luz dessas variáveis que impactam diretamente a viabilidade da área.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informa-se que os valores considerados em moeda estrangeira são convertidos para real pelo câmbio médio observado da data-base do estudo e os demais valores são atualizados de acordo com o índice de reajustamento de obras portuárias da FGV.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção D - Operacional</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Qual a densidade média considerada na modelagem? A capacidade de expedição e de armazenagem considerou o mix da movimentação e a densidade das diferentes cargas?</p>	<p>Informamos que o estudo será revisado no sentido de detalhar o fator de densidade de cada produto, tendo em vista ajustar as capacidades dos terminais para uma mesma base de densidade.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção D - Operacional</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Confirmar se não haverá pagamento de IPTU nos dois primeiros anos de contrato.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que haverá pagamento de IPTU nos 2 primeiros anos, considerado como gasto pré-operacional.</p>

<p>Estudo STS11 - Seção D - Operacional</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Qual expectativa da SPA com relação ao fluxo de trânsito dos aproximadamente 500 caminhões/dia que serão movimentados no STS11? Haverá construção de viaduto? Seguirá para o viaduto existente?</p>	<p>Com relação ao fluxo de caminhões por dia, cabe inicialmente esclarecer que diversos terminais da margem direita do Porto de Santos estão tendo suas áreas revocacionadas ou o modelo de negócio alterado para operar com cargas que demandem preferencialmente a ferrovia, como por exemplo os novos terminais de celulose na região do Macuco, entre outros. Nesse contexto também se insere o STS11, para o qual se busca o atendimento de 70% da recepção do terminal por ferrovia. Ademais, informa-se que não foi prevista a construção de viaduto para atender o terminal STS11.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção D - Operacional</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Como será o regime de acesso a água e eletricidade do STS11? Seguirá o modelo atual existente?</p>	<p>Agradecemos a contribuição e Informamos que na modelagem estão previstas contratações diretas com as empresas de energia e água. No entanto, cabe ao futuro arrendatário avaliar a possibilidade e vantajosidade de contratação desses serviços pela SPA.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção D - Operacional</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>1. A modelagem do terminal STS11 considera o investimento em 11 silos de 30.600 toneladas (cerca de R\$ 204 milhões). 2. Silo acaba sendo destinado para a movimentação de grãos, sendo que já foi citado que o terminal em questão deveria atender em parte a crescente demanda de açúcar para o Porto de Santos, sendo a previsão de armazéns, que são estruturas flexíveis para atendimento de granéis vegetais a mais recomendada, inclusive indo em linha com os terminais vizinhos da Elevações Portuárias e Copersucar, sendo que ambos movimentam grãos e açúcar. 3. Em razão das condições de mercado projetadas e a maior flexibilidade dos armazéns, sugerimos que parte dos silos projetados sejam trocados por armazéns. 4. Ainda, sugerimos que seja deixado claro no Edital que o vencedor do certame possa trocar investimentos em silos por investimentos em armazéns. Como não é possível adicionar a mesma capacidade estática de armazéns em uma área destinada a silos, sugere-se que possa ser criado um parâmetro de flexibilização para fins de cumprimento das condições do edital em termos de CapEx, podendo, para fins editalícios, ser mantida a MME modelada.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo será revisado no sentido de detalhar o fator de densidade de cada produto, tendo em vista ajustar as capacidades dos terminais e conseqüentemente o porte e tipo das instalações de armazenagem. O contrato estabelecerá os investimentos mínimos e os parâmetros operacionais a serem realizados pelo futuro arrendatário</p>
<p>Estudo STS11 - Seção D - Operacional</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>1. O Edital prevê uma participação do modal ferroviário de 70%, com capacidade instalada de 16,3Mtpa de recepção; 2. A média da participação ferroviária de grãos e açúcar em Santos entre 2017 e 2020 foi de 50% (Fonte: SAFF/ANTT e SPA); 3. Apenas terminais muito eficientes e com sistemas adequados para recepção ferroviária atingem esse patamar estabelecido para o STS11 (TGG, Elevações Portuárias e Copersucar, por exemplo); 4. O sistema com 9 linhas previstos para a área do terminal mostra-se ineficiente, necessitando de vários desmembramentos das composições para serem acomodadas no curto espaço disponível para a área; 5. O fato do sistema ser mais ineficiente do que outros terminais tem duas conseqüências: i) a ferrovia inevitavelmente vai cobrar mais caro para operar no terminal STS11, que outros terminais mais eficientes, uma vez que haverá perda de tempo de ciclo dos ativos rodantes; ii) esse custo adicional tira competitividade do terminal; 6. Assim sugere-se que: i) o sistema ferroviário seja revisto de modo a acomodar um layout mais eficiente; ii) não sendo possível alteração de layout, prever que a participação ferroviária no terminal vai ser menor que modelada pelo edital, sendo necessário rever questões de precificação e custos do terminal para esse cenário; iii) ainda, no caso da segunda hipótese, com possível redução de linhas internas, pode-se pensar num rearranjo do layout para construção de novos silos/armazéns na área.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. As condições operacionais para recepção ferroviária serão revistas em conjunto com a Autoridade Portuária, bem como a disponibilidade de área para um eventual pátio ferroviário exclusivo ao terminal, no trecho compreendido aproximadamente entre os Armazéns 7 a 12. As conclusões dessas análises serão apresentadas na versão revisada do estudo que será publicado anexo ao edital.</p>

Estudo STS11 - Seção D - Operacional	Todo o documento.	1. Não foi trazido à tona na modelagem do terminal possíveis interferências operacionais no berço que considerem o transporte de passageiros entre margens (Catraia). 2. Foi avaliado se esse serviço de alguma forma interferirá no cálculo de capacidade de berço oferecida pelo terminal, ou possíveis mitigantes para solucionar tal questão?	Agradecemos a contribuição. Visto o rearranjo dos berços em função do navio de projeto previsto, não se vislumbra impactos operacionais que venham a interferir na capacidade do sistema aquaviário do terminal STS11.
Estudo STS11 - Seção D - Operacional	Todo o documento.	Gostaria de sugerir, neste projeto como em todos os demais de transferência de terminais portuários à iniciativa privada, a adoção de uma cláusula de imposição ao adjudicatário que mantenha e equipe unidade de patrulhamento marítimo/naval em área adjacente. Em muitas concessões rodoviárias são utilizadas cláusulas deste tipo, impondo às concessionárias a obrigação de colaborar com a manutenção e equipamento de unidades de Polícia Rodoviária, para aumentar a segurança tanto no sentido de safety quanto de security. À medida em que o modal marítimo aumentar sua participação na matriz do transporte, sobretudo com a cabotagem, o risco de acidentes de do aumento de ilícitos contra navios (pirataria "lato sensu"), tende a aumentar, e muitas quadrilhas de roubos de cargas rodoviárias poderão migrar para os navios. O problema já é gravíssimo no Golfo da Guiné, e os recursos orçamentários da Marinha do Brasil dificilmente serão suficientes para ampliar adequadamente a cobertura de todos os novos portos "privatizados". Seria do interesse não somente da União como dos próprios operadores um Parceria Público-Privada também no aspecto da segurança marítima.	Agradecemos a contribuição e informamos que a atividade de patrulhamento marítimo naval encontra-se fora da área de jurisdição do arrendamento. Informa-se que foi previsto no estudo o custo de vigilância dentro da área de arrendamento.
Estudo STS11 - Seção D - Operacional	Todo o documento.	Em relação ao desempenho operacional de embarque, na Seção D - Operacional, foram apresentados dados históricos (2013-2020) de Consignação Média, Prancha Média, Taxa de Ocupação de Berço e Nível de Serviço nos 3 berços atuais para os 4 tipos de produtos a serem movimentados no terminal. No entanto, não se encontrou a relação desses números com o cálculo da capacidade futura dos berços. Entende-se que as taxas deveriam ser apresentadas também em suas projeções futuras e o cálculo de capacidade deveria considerar a produtividade de cada produto, sob pena de absoluta impressão da capacidade projetada do terminal.	Agradecemos a contribuição e Informamos que os dados estatísticos são apenas referenciais históricos, sendo que as consignações e pranchas médias utilizadas para o estudo estão contidas na Seção C - Engenharia, que leva em consideração e expectativa da micro demanda capturada, assim como os investimentos previstos no terminal.
Estudo STS11 - Seção D - Operacional	Todo o documento.	Ainda sobre Consignação Média, Prancha Média, Taxa de Ocupação de Berço e Nível de Serviço. Estes índices são considerados para 3 berços e no projeto são propostos 2 berços. Se tais índices foram atualizados para a situação de 2 berços, quais seriam estes novos valores?	Agradecemos a contribuição e informamos os índices obtidos se encontram apresentados na Seção C- Engenharia. A Seção D - Operacional apenas traz o histórico dos berços nas proximidades do terminal.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Os valores considerados para investimento na implantação dos silos consideram silos metálicos ou de concreto?	Os valores considerados para investimento consideraram a implantação de silos de concreto.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	O valor estimado para dragagem considera eventual presença de material duro, decorrente da recente obra de reforço do cais?	Os valores estimados de dragagem consideram as referências de contratos da Autoridade Portuária para serviço de dragagem na região. Por oportuno, registra-se que a Autoridade Portuária estima realizar o aprofundamento desses berços previamente à assunção da área pelo futuro arrendatário, assim, esse serviço deve ser removido do Capex na versão revisada que será publicada anexa ao edital.

Estudo Seção Financeiro	STS11 E -	-	Todo o documento.	Foi levado em consideração o atual patamar do câmbio, do preço do aço e concreto nas estimativas de investimento para implantação do terminal?	Os valores considerados em moeda estrangeira são convertidos para real pelo câmbio médio observado da data-base do estudo e os demais valores são atualizados de acordo com o índice de reajustamento de obras portuárias da FGV.
Estudo Seção Financeiro	STS11 E -	-	Todo o documento.	Em relação ao sistema elétrico do terminal, no Capex só foi considerada a aquisição de uma subestação, porém não foi considerado o custo de instalação dos demais itens de um sistema elétrico para um terminal deste porte. Pode-se a inclusão do valor necessário, com a consequente revisão do resultado projetado para o arrendamento.	Agradecemos a contribuição. Os sistemas a serem instalados no terminal consideram cada um o conjunto de elementos que o constituem. De forma que novas considerações genéricas sobre sistemas elétricos poderiam ensejar em sobreposição de investimentos.
Estudo Seção Financeiro	STS11 E -	-	Todo o documento.	Atualmente a Energia Elétrica é adquirida junto à Autoridade Portuária - SPA. Após a implantação do STS11, o consumo terá um grande aumento. Deve ser considerada a compra de energia no Mercado Livre, sendo necessário considerar este aumento no OPEX do terminal.	Agradecemos a contribuição e informamos que foi considerada a aquisição da energia diretamente na CPFL, utilizando a tarifa informada pela companhia. No entanto, cabe ao futuro arrendatário avaliar a possibilidade e vantajosidade de contratar a energia pela SPA.
Estudo Seção Financeiro	STS11 E -	-	Todo o documento.	O Capex não apresenta um custo estimado para a implantação do sistema de controle e automação do terminal. Pede-se a inclusão desse investimento, com a consequente revisão do resultado projetado para o arrendamento.	Agradecemos a contribuição. O Capex será revisto de forma a recepcionar a contribuição.
Estudo Seção Financeiro	STS11 E -	-	Todo o documento.	O Capex não apresenta um custo estimado para a implantação do sistema de drenagem e hidráulica ou rede de esgoto do terminal. Pede-se a inclusão desse investimento, com a consequente revisão do resultado projetado para o arrendamento.	Agradecemos a contribuição. Considerando que as áreas objeto do terminal são todas brownfield, com instalações operacionais existentes, não se vislumbrou relevante a inclusão dos itens relacionados no Capex.
Estudo Seção Financeiro	STS11 E -	-	Todo o documento.	O Capex considera 5 balanças de fluxo de 1.000 t/h. Como teremos 2 linhas de embarque de 3.000 t/h cada, entende-se que as balanças deveriam ser compatíveis com essa capacidade. (3 balanças de 3.000 t/h ou 4 de 1.500 t/h), devendo ser promovida a revisão do resultado projetado para o arrendamento.	O Capex considera 5 balanças de fluxo de 1.000 t/h. Como teremos 2 linhas de embarque de 3.000 t/h cada, entende-se que as balanças deveriam ser compatíveis com essa capacidade. (3 balanças de 3.000 t/h ou 4 de 1.500 t/h), devendo ser promovida a revisão do resultado projetado para o arrendamento.
Estudo Seção Financeiro	STS11 E -	-	Todo o documento.	O Capex não considera o sistema de despoejamento nas moegas rodoviárias. Pede-se a inclusão desse investimento, com a consequente revisão do resultado projetado para o arrendamento.	Agradecemos a contribuição. O Capex será revisto de forma a recepcionar a contribuição.
Estudo Seção Financeiro	STS11 E -	-	Todo o documento.	Não fica claro no Capex se os transportadores de correia considerados foram os tradicionais ou os enclausurados, ficando difícil a aferição da adequação/correção dos valores propostos. Entendemos que o tipo deve ser enclausurado, considerando as melhores técnicas vigentes. Nesse o valor é significativamente superior ao considerado no estudo. Assim, pede-se o ajuste no valor do investimento proposto, com a consequente revisão do resultado projetado para o arrendamento.	Agradecemos a contribuição. A especificação dos transportadores de correia será avaliada de acordo com as diretrizes do licenciamento ambiental previsto.
Estudo Seção Financeiro	STS11 E -	-	Todo o documento.	Não foi identificado na composição dos investimentos previstos a instalação de galerias metálicas para suporte dos transportadores de correia. Pede-se a inclusão desse investimento, com a consequente revisão do resultado projetado para o arrendamento.	Agradecemos a contribuição. Os valores correspondentes às galerias metálicas integram a especificação dos transportadores de correia.

Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	No Capex não se tem um item que indique que no mesmo foi considerada a instalação de túneis embaixo dos silos. Tal item representaria uma grande parcela no valor do orçamento, devendo ser incluído, se for o caso, com a consequente revisão do resultado projetado para o arrendamento.	Agradecemos a contribuição. Para fins de estudo, foram considerados transportadores de correia ao nível do terreno. Caberá ao futuro arrendatário definir o layout e as especificações operacionais, respeitadas as determinações contidas no contrato.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Foi considerado no Capex a aquisição de apenas 2 pás carregadeiras para manuseio do material dentro do armazém. Porém não foi considerado um valor para aquisição de pás carregadeiras, locotrator ou car-pulley para auxílio das manobras ferroviárias dentro do terminal. Foi considerado que para tais manobras serão utilizados equipamentos da concessionária ferroviária ou do arrendatário do terminal? Na hipótese de as manobras serem realizadas pela concessionária ferroviária, quais são as garantias que estas ocorrerão a tempo e modo? Na hipótese de serem realizadas pela futura arrendatária, deve ser indicado no Capex o valor do investimento necessário para realização desta atividade.	Agradecemos a contribuição. Para fins de estudo, foi considerado que as manobras ferroviárias serão realizadas pela concessionária ferroviária. Caberá ao futuro arrendatário definir o layout e as especificações operacionais, respeitadas as determinações contidas no contrato.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	De um modo geral, além dos itens faltantes acima elencados, o Capex apresenta valores bem abaixo dos praticados pelo mercado, mesmo que tenham sido consideradas as variações de câmbio e preço do aço. Equipamentos como shiploader de 3.000 t/h nos estudos está com valor unitário de 19 milhões de reais, sendo que atualmente gira em torno de 40 milhões de investimento para um equipamento deste porte, a exigir a revisão dos estudos, com a consequente revisão do resultado projetado para o arrendamento.	Agradecemos a contribuição. Informa-se que os valores unitários são estabelecidos com base em pesquisas de mercado, sistemas de custos oficiais do governo e projetos de referência do setor portuário. Ademais, não foram apresentadas as correspondentes cotações para fins de análises complementares.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Não está claro o funcionamento do benefício fiscal de PIS/COFINS utilizado pela modelagem sobre o Opex relacionado à rubrica de utilidades . Pedimos que esta ilustre ANTAQ esclareça esse ponto.	Agradecemos a contribuição e informamos que os créditos PIS/COFINS são considerados tanto em cima das utilidades fixas quanto em cima das variáveis. A modelagem considera esse custo sem os impostos PIS/COFINS, ou seja, tira o somatório desses 2 impostos do valor em caso a simulação indica o método de Lucro Real.

<p>Estudo STS11 - Seção E - Financeiro</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>A modelagem transforma todo valor gerado pela operação em parcelas de arrendamento fixo e variável a serem recolhidos em benefício da Autoridade Portuária. Como resultado, será praticamente impossível para investidores e operadores profissionais ofertarem um valor de outorga alto para o leilão do STS11, uma vez que o novo arrendatário do STS11 terá de pagar valores elevados e fora do mercado de Santos como forma de arrendamento fixo e variável. Assim, a tendência, pela modelagem atual do STS11, é que haja pouca margem para diferenciação entre os licitantes no que diz respeito ao valor da outorga a ser ofertado, já que os montantes fixos e variáveis do arrendamento não permitem isso, pois eles consomem quase a totalidade da mais valia do empreendimento. Em outras palavras: os fluxos periódicos (fixos e variáveis) propostos na modelagem do STS11 impedem que os proponentes sérios, com balanços relevantes e caixa para realizar pagamentos de outorga altos à vista, participem da licitação, ou participem com sucesso. Quem se beneficia desse tipo de modelagem são os investidores aventureiros, que irão simplesmente pagar para ver ao aceitar a modelagem do STS11 com valores tão altos de arrendamento fixo e variável. Como nenhum investidor sério conseguirá se diferenciar dos aventureiros ofertando um valor de outorga alto (na medida em que, como visto acima, isso seria economicamente inviável dado os custos fixos com os arrendamentos fixos e variáveis), o investidor menos profissional e tomador de risco irá simplesmente iniciar a operação assumindo que conseguirá pagar o valor do arrendamento bastante agressivo. Já tivemos experiências similares no passado em outros setores da infraestrutura nacional, notadamente em rodovias, onde a outorga de forma distribuída ao longo do período de concessão diminui decisivamente a geração de caixa do empreendimento e torna maior o risco de, no caso da concretização de volumes de movimentação menores que os previstos, a concessionária se deparar com a incapacidade financeira de arcar com as obrigações assumidas. Não é por outra razão que o Governo Federal mudou radicalmente a forma de seleção dos proponentes no setor de concessões de rodovias, focando sempre, depois das lições aprendidas a alto custo, em seleção via elevados valores de outorga. Esse tipo de modelagem - onde dá-se preferência aos pagamentos periódicos altos ao poder público ao invés de privilegiar um sistema onde o proponente mais preparado oferta um alto valor de outorga - traz um risco excessivo ao setor público, por razões óbvias. Além dos riscos citados acima, caso o arrendatário do STS11 não consiga tornar o terminal um empreendimento sustentável (o que não é um cenário meramente hipotético dado o valor dos arrendamentos), não há uma alternativa senão a caducidade e relicitação do terminal, pois nenhum outro operador conseguirá assumir operações que são economicamente inviáveis. De novo, o setor rodoviário viveu esse problema, em especial com as concessões da chamada terceira rodada. Sem falar que, considerando a situação fiscal atual da SPA e a necessidade de investimentos no porto organizado de Santos, abrir mão de valor de outorga à vista confiando numa geração de caixa incerta do terminal não parece ser a melhor opção do ponto de vista de modelagem. Ao manter valores de arrendamento mais baixos, deixando que a mais valia do empreendimento seja calculada em forma de outorga, o setor público permite que o empreendimento sempre seja viável economicamente, pois, de um lado, reduz substancialmente o risco do setor público ao garantir um pagamento de outorga alto logo no início do arrendamento e, de outro, assegura, com valores de mercado para o arrendamento, que qualquer operador conseguirá operar o terminal com lucro caso o arrendatário original tenha que sair da operação por qualquer motivo, bastando alienar o controle do arrendatário, ao invés de exigir que o setor público declare a caducidade para, em momento seguinte, relicitar o terminal - o que, sabemos por experiência, não é possível fazer em menos de 3 ou 4 anos, prazo que, em Santos, não é algo que podemos nos dar ao luxo. Portanto, a modelagem que assume pelo menos parte do valor gerado como pagamento fixo adiantado (em forma de valor de outorga), no instante de assunção de posse do Terminal, reduz o risco de inadimplemento e aumenta a segurança de continuidade da prestação dos serviços, mesmo caso os fluxos de caixa concretamente auferidos não sejam capazes de dar retorno positivo ao grande fluxo de caixa inicial (que se torna custo afundado).</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Inclusões de downpayments na modelagem são avaliados caso a caso, entre o Poder Concedente e a Autoridade Portuária, e são, em geral, atrelados a necessidades específicas dos portos em questão.</p>
--	--------------------------	---	--

Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Tratando-se do Sumário de Estimativas de Despesas Operacionais que consta da pág. 8 dos Estudos Financeiros, solicitamos esclarecer as premissas que fundamentaram a definição de 5% de contingências - particularmente à luz do fato de que o valor estipulado de R\$ 7.877.980,00 não corresponde exatamente à proporção de 5% do subtotal de R\$ 159.256.800,00.	Agradecemos a contribuição e informamos que as tarifas portuárias não entram na base de cálculo das contingências por não se tratarem de tarifas publicadas e não de estimativas.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Notamos uma discrepância entre os custos fixos discriminados na rubrica Utilidades - Eletricidade, Água, Comunicações vis-à-vis o valor contingenciado para referidas utilidades. Solicitamos, por gentileza, o oferecimento de detalhamentos a respeito de como tal cálculo foi realizado e, se for o caso, a correção da discrepância.	Agradecemos a contribuição e informamos que o cálculo está correto. Tratam-se dos somatórios das despesas eletricidade - escritório; eletricidade - iluminação; água e comunicações expostas na página 8 para cada grupo de volumes movimentado acrescentado de 5% de contingências.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Ao final da página 7 dos Estudos Financeiros, é descrita, no âmbito do Sumário das Despesas Operacionais, uma despesa de R\$ 1,61/m ² a título de Pagamento para Autoridade Portuária . Trata-se de valor que parece incompatível com as previsões da Cláusula 9.2.1 da minuta de Contrato, que descreve as obrigações de pagamento da Arrendatária referentes aos arrendamentos fixo e variável. Solicita-se por conseguinte a explanação da natureza de referido pagamento.	Agradecemos a contribuição e informamos que se trata do pagamento da Tarifa Portuária 2.2.1.c (IPUPE incluindo cais), aplicável a arrendatários de terminais com cais na margem direita.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Nota-se que, no tocante à análise do capital de giro constante da pág. 15 dos Estudos Financeiros, há a previsão de entradas de caixa por capital de giro ao longo dos 2 (dois) primeiros anos do arrendamento, em que pese a inexistência de receitas ou de despesas operacionais neste período. Solicita-se, assim mais informações acerca do racional utilizado para a definição de tais valores ou a correção deste item na modelagem final.	Agradecemos a contribuição e informamos que o arrendatário pagará valores de arrendamento nos primeiros dois anos, considerados custos operacionais. Dessa forma há a necessidade de capital de giro, causando variações já a partir do primeiro ano.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Percebe-se uma discrepância quanto às premissas de tributação empregadas na modelagem às páginas 13-15 dos Estudos Financeiros. Isso porque, logo na página 13, é indicado que a tributação utilizada na modelagem tomará como base as alíquotas pertinentes ao lucro presumido, enquanto os valores concretamente empregados nos fluxos descritos às páginas 14 e 15 parecem se referir ao lucro real. Solicita-se, assim, a explicitação de quais foram as premissas tributárias utilizadas na modelagem com a consequente correção desta inconsistência na futura modelagem do STS11	Agradecemos a contribuição e informamos que a chave exposta na página 13 indica apenas que o terminal não tem nenhuma restrição à aplicação do método de lucro presumido. A avaliação de vantajosidade da sua aplicação é feita ano a ano nas demonstrações financeiras expostas nas páginas 14 e 15.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Solicitamos, gentilmente, para fins de transparência e nivelamento das informações entre os diversos proponentes, que sejam apresentados maiores detalhes relativos aos investimentos (Capex) projetados pela modelagem, incluindo, se possível, informações relativas aos orçamentos considerados por tipo de serviços contratado, quantidades estimadas de equipamentos e materiais vis-à-vis seus custos unitários.	Todos os investimentos encontram-se detalhados na Seção C-Engenharia, na planilha Ativos Novos da Seção E - Financeiro, na Nota Técnica n°3/2021/CEPRO1-EPL ou na Minuta do Contrato.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Com relação aos benefícios fiscais empregados nas estimativas de investimentos (Capex) solicitamos, por gentileza, a apresentação de mais informações referentes à utilização dos benefícios do REIDI e do REPORTE. Isso porque, por exemplo, é informado como premissa que o REIDI será aplicado, mas, nos fluxos financeiros descritos na pág. 11, percebe-se que ele não parece ter sido considerado na modelagem.	Agradecemos a contribuição e informamos que na modelagem foi apenas aplicado o benefício REIDI. O seu detalhamento pode ser observado na última tabela da página 11, onde constam os investimentos sem REIDI, os valores do REIDI e os investimentos com REIDI.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Favor detalhar quais são os custos ambientais previstos durante a fase de construção do Terminal, conforme consta da pág. 11 dos Estudos Financeiros.	Agradecemos as contribuições e informamos que o detalhamento dos custos da fase de construção pode ser detalhadamente conferido na Nota Técnica n°3/2021/CEPRO1-EPL, a partir da página 12.

Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Indaga-se: como os custos ambientais mencionados Seção F - Estudos Ambientais (notadamente, um custo médio com programas, estudos e licenças de R\$ 588.000,00/ano) se relacionam com os custos efetivamente contemplados no fluxo financeiro descrito na Seção E - Financeiro (isto é, custos ambientais durante a construção de R\$1.640.000,00; R\$ 518.000,00; e R\$ 588.000,00)?	Agradecemos a contribuição e informamos que os custos ambientais na fase da construção entram na modelagem financeiro com custos pré-operacionais, que podem ser observados na página 11 - Capex na linha Gastos de Capital - outros pré-operacional. Os custos durante a fase de operação entram como custo operacional na página 12 - Opex na linha Gastos Ambientais durante a Operação.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Qual o racional para a premissa no modelo financeiro considerar a distribuição de 50% do lucro líquido corrente, indicado no quadro de "Premissas tributárias e outras", constate à pág. 13 da Seção E - Financeiro?	Agradecemos a contribuição e informamos que se trata de uma premissa relacionado à alavancagem do projeto, não aplicável no fluxo de caixa do projeto.
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	O cálculo das contas de capital de giro é feito sobre a receita bruta ou líquida? Explica-se: foi identificada uma inconsistência entre as premissas apresentadas no quadro "Requisitos de Capital de Giro" (página 13 - Seção E - Financeiro) e no quadro de descrição das premissas (página 3 - Seção E - Financeiro), visto que, no primeiro quadro é indicado que a conta "Estoques" é calculada sobre a Receita Operacional Bruta, enquanto no segundo é sobre Receita Operacional Líquida.	Agradecemos a contribuição e informamos que o cálculo de capital de giro tanto para estoque tanto para Recebíveis é feito em cima da Receita Bruta. Para verificar, basta multiplicar a Receita Bruta de um dado ano pelo percentual dado na página 13 - Tributos (4,1%)
Estudo STS11 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Solicitamos, gentilmente, para fins de transparência e nivelamento das informações entre os diversos proponentes, que seja detalhado no que consiste o item OPEX - Mão de Obra que consta da página 9 da Seção E - Financeiro.	Agradecemos pela contribuição e informamos que o detalhamento da mão de obra encontra-se entre as páginas 5 e 7 da Seção D-Operacional.

<p>Estudo STS11 - Seção E - Financeiro</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>A modelagem transforma todo valor gerado pela operação em parcelas de arrendamento fixo e variável (em proporção 50%/50%) a serem recolhidas à Autoridade Portuária. Gostaríamos que sugerir, de forma fundamentada, outro modelo de pagamento pelo direito à exploração do terminal. Sobre o modelo proposto pela ANTAQ: Do ponto de vista da Autoridade Portuária, o interesse em obter valores mínimos já deveria estar devidamente coberto pela Movimentação Mínima Efetiva (MME), não sendo necessário acrescer outra parcela de arrendamento fixo. Do ponto de vista do interessado, sabe-se, entretanto, a partir de aprendizados pretéritos, sobretudo em rodovias, que a outorga fixa de forma distribuída ao longo do período de concessão reduz a geração de caixa do empreendimento e torna maior o risco de, no caso de volumes de movimentação menores que os previstos, ocorra a inadimplência financeira face às obrigações assumidas. Em que pese a previsão de arrendamento variável mitigar parcialmente este efeito, esta está sujeita à MME. Ou seja, em caso de volumes significativamente menores que os projetados, a Arrendatária terá sobre si dois encargos fixos - o arrendamento fixo e o arrendamento variável multiplicado pela MME. Assim, entende-se que não há razões técnicas ou econômicas para a previsão de arrendamento fixo. Entende-se que a razão para sua previsão atual seria uma tradição setorial, mas que traz mais prejuízos do que benefícios, sobretudo se levarmos em consideração o alto percentual do VPL (50%) do qual deriva no caso do STS11. Recomendação de ajuste: A modelagem que converte pelo menos parte do VPL como pagamento fixo adiantado (downpayment), no instante de assunção de posse do terminal, torna menor o risco de inadimplemento do Terminal e aumenta a segurança de continuidade de prestação de serviço, mesmo no caso dos fluxos de caixa não sejam capazes de dar retornos positivos ao grande fluxo de caixa inicial (que se torna custo afundado). Note-se que, após rodadas de amadurecimento, o setor aeroportuário evoluiu de um modelo com outorgas fixas e variáveis para um que prevê apenas downpayment e outorgas variáveis, similar ao que se propõe neste instante para o STS11. As outorgas mínimas iniciais elevadas neste setor não têm inibido a participação privada: pelo contrário, nota-se uma participação efetiva do setor privado e uma grande aceitação desta forma de precificar o ativo. Com relação às proporções do VPL convertidas em cada modalidade, recomenda-se uma fração mais elevada (90%) destinada ao downpayment e outra menor (10%) destinada à outorga variável, à exemplo do observado na modelagem do Governo Federal para a relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA). Além de antecipar a arrecadação num momento de liquidez (o que poderá não ser verdadeiro em outros momentos), trata-se de um mercado e de um terminal absolutamente consolidado (assim como ASGA), portanto de baixo risco, que não carece de outorga variável elevada. Ainda, os arrendamentos variáveis da ordem de R\$7/t, conforme modelado, estão em patamar muito superior ao restante do mercado (há terminais de grãos em Santos pagando na faixa de R\$0,5/t), e seria conveniente que o STS11 mantivesse a mesma ordem de grandeza de valores, em favor da simetria competitiva, ainda que tendo como contrapartida uma outorga fixa mais elevada.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Inclusões de downpayments na modelagem são avaliados caso a caso, entre o Poder Concedente e a Autoridade Portuária, e são, em geral, atrelados a necessidades específicas dos portos em questão.</p>
--	--------------------------	---	--

<p>Estudo STS11 - Seção E - Financeiro</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Conforme descrito no documento Seção B - Estudos de Mercado, a análise de viabilidade para a Licitação do Terminal STS11 não considera o fato que estão em curso projetos para implantação de novos terminais no Complexo Portuário de Santos, ou a expansão de terminais já existentes, que resultarão, no período de arrendamento do STS11, em acréscimo à capacidade de movimentação de granéis vegetais no Complexo Portuário. Há, por exemplo, 3 (três) Terminais de Uso Privado (TUPs) autorizados para a região do Complexo Portuário de Santos, além de, no mínimo, outros 3 (três) projetos já veiculados pela imprensa, todos em adiantado processo implantação. A instalação dessa capacidade privada no Complexo Portuário aumentaria muito o nível de ociosidade dos terminais de forma geral e teria como corolário preços bem menores do que aqueles assumidos na modelagem. Diante do exposto, percebe-se que o alto custo fixo de arrendamento do STS11 reduz consideravelmente a flexibilidade do Terminal para abaixar preços em casos de acirramento da competição em todo o Complexo Portuário - inclusive submetendo o Terminal ao risco de se tornar inoperante caso o cenário acima descrito se materialize. Por conseguinte, sugere-se que se reveja os valores de arrendamento fixados na modelagem, adotando-se, ao invés, valores de arrendamento compatíveis com aqueles exigidos dos terminais graneleiros arrendados em Santos. Essa providência certamente resultará em um fluxo financeiro mais atraente, e viabilizará a oferta por eventuais licitantes de valores de outorga mais elevados.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que foram avaliados todos os novos projetos e expansões de terminais existentes. Os projetos com nível de maturidade suficientemente avançado foram considerados na divisão da macro demanda. Informamos também que os valores de arrendamento são a variável de saída do modelo, ou seja, o VPL do projeto é distribuído em valores de arrendamento, não cabendo a fixação de valores em alinhamento com outros terminais do porto.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção E - Financeiro</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Os estudos consideram preços tomados a partir de tabelas publicadas de uma amostra grande de terminais no Brasil, dos quais se tira uma média aritmética e aplica-se um desconto arbitrário de 20% (vinte por cento) sobre o resultado. Nesse processo cometem-se alguns equívocos, como não considerar a ponderação de preços por volumes, o que aumenta o peso de outliers na amostra e desfavorece os efeitos de escala (como descontos para grandes volumes). O preço resultante é significativamente superior ao verificado no contexto do Complexo Portuário de Santos. Primeiramente, deveriam ser tomadas receitas médias unitárias, e não tarifas de elevação (com descontos), aparentemente consideradas na amostragem. Isso tornaria a modelagem mais consistente, uma vez que os custos modelados também consideram o mix de serviços efetivamente praticados nos terminais. Receitas unitárias médias, por sua vez, podem ser obtidas a partir da análise da receita de demonstrativos publicadas por grande parte dos terminais no Diário Oficial do Estado, divididos por volumes movimentados obtidos em outras bases, como o anuário estatístico da ANTAQ. Uma análise realizada pela TerraFirma conclui que preços variam significativamente quando se comparam terminais verticalizados (em trading companies) com terminais bandeira branca". Terminais verticalizados em Santos, no período de 2015 a 2020, praticaram um preço médio ponderado por volumes de R\$ 27,52/t e terminais bandeira branca praticaram uma média de R\$ 34,44/t. A média global, ponderada pelo volume, resulta em R\$ 31,36/t. O número é 18% (dezoito por cento) inferior ao valor considerado nas modelagens, de R\$ 38,14/t (os valores estão todos na mesma data-base de outubro/2020). Em contrapartida às receitas médias unitárias inferiores, terminais verticalizados com trading companies operam maiores volumes porque a lógica verticalizada possibilita o máximo giro de ativos, a partir de volumes cativos. Em 2020, os terminais verticalizados em Santos experimentaram ocupação média de 91% (noventa e um por cento), ante 69% (sessenta e nove por cento) dos terminais bandeira branca . A média ponderada foi de 80% (oitenta por cento), a partir de dados da ANTAQ. Terminais bandeira branca possuem receitas unitárias maiores, oferecem serviços mais especializados e, por decorrência, operam com menores índices de ocupação. Nos estudos publicados, os parâmetros adotados ora foram consistentes com terminais bandeira branca (preços elevados), ora consistentes com terminais médios ou verticalizados (giro elevado, market share proporcional ao capacity share). Dessa forma sugere-se que a modelagem adote preços e volumes condizentes com o mercado, e, sobretudo, sejam consistentes com o modelo de terminal utilizado nas projeções, o que poderia ser alcançado utilizando-se receitas médias unitárias ponderadas.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados pode ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme prática comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. Observa-se ainda que a maioria das tabelas de preços dos terminais de granéis sólidos vegetais não faz diferenciação entre os preços dos grãos e açúcar. Ademais, as receitas líquidas apresentadas nas demonstrações contábeis de grande parte dos terminais que movimentam granéis sólidos vegetais, referem-se também as receitas de outras atividades prestadas pelos terminais. Nesse sentido, haveria distorção na apuração da receita unitária.</p>

<p>Estudo STS11 - Seção E - Financeiro</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>A modelagem financeira constrói a estrutura de custos do Terminal por meio do dimensionamento de quantitativos operacionais e não compara os resultados com os valores de mercado. A análise mostra que alguns valores não são considerados na modelagem efetuada como, por exemplo, custos de classificação do grão (análise de propriedades de cada lote), combustíveis, demurrage, entre outros. A análise de custos deve ser contemporizada com valores de mercado que também podem ser obtidos a partir da leitura de demonstrativos públicos, tomando-se o cuidado de expurgar particularidades - como arrendamentos e tarifas portuárias -, além de considerar níveis equivalentes de produtos movimentados, de forma a se obter diluição compatível de custos fixos (terminais de mesma ordem de grandeza de volumes). Uma análise com amostra limitada realizada pela Terrafirma mostra que o custo modelado resulta em valores até 30% (trinta por cento) inferiores na modelagem ora empregada.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que os custos estão sendo reavaliados no âmbito da revisão pós-audiência.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção E - Financeiro</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>1. A modelagem de receitas para o terminal parece não refletir as condições de mercado atuais, com preços mais próximos de R\$30/t do que de R\$38/t, como previsto pelo edital. 2. A metodologia empregada pela EPL é consagrada, fazendo o levantamento dos preços spot divulgado por terminais semelhantes em diversas regiões do país e aplicando um desconto de 20% na média para tentar fazer com que os preços reflitam mais fielmente as condições de mercado. 3. Contudo, a modelagem inclui em sua lista de terminais comparáveis o Tegram de Itaqui, o que parece ser um completo outlier em relação as demais referências, uma vez o preço de referência é 71,8% maior do que o terminal listado com o segundo maior preço. Esse preço, portanto, parece refletir uma condição específica da região e do terminal, e não um parâmetro que possa ser utilizado para compor a média de mercado de terminais semelhantes. 4. Por esses motivos, sugerimos a exclusão do Tegram da análise dos preços, o que reduziria a receita unitária de R\$38,14/t para R\$35,48/t, valor ainda distante da realidade do mercado, mas um pouco mais próximo da realidade.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A metodologia utilizada na valoração dos preços dos serviços prestados em terminais aquaviários a serem licitados por meio do Programa de Arrendamento Portuário – PAP está sendo aplicada desde 2013. Esta metodologia utiliza os preços divulgados pelas empresas arrendatárias, considerando a natureza de carga movimentada, em seus sítios eletrônicos com relação aos serviços prestados de movimentação e armazenagem. Com base nos preços divulgados, calcula-se a média da amostra e um fator de redução visto que são preços de balcão e em função dos volumes a serem movimentados pode ocorrer um desconto. Este desconto foi estimado em 20% conforme prática comercial corrente utilizada pelas empresas arrendatárias do setor portuário. Informamos que será dado tratamento estatístico com relação aos preços coletados junto aos terminais de granéis sólidos vegetais.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção E - Financeiro</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>No cálculo da contingência do ativo existente estrutura marítima está acima dos 5% descrito nas premissas da modelagem. Solicitamos a confirmação desse valor.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição e informamos que o valor será ajustado na revisão do estudo.</p>

<p>Estudo STS11 - Seção E - Financeiro</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Modelagem econômica: a maior parte dos custos unitários estimados de investimentos na modelagem econômica estão com data-base em outubro de 2020, utilizando-se o Índices de Reajustamentos de Obras Portuárias da FGV. Ocorre que tal período foi gravemente atingido pela inflação decorrente da pandemia da COVID-19. Nesse cenário, em comparação com valores pré-pandemia (fev/2020), alguns subíndices que compõem o índice chegam a atingir um percentual de 15% de diferença. Sabe-se que, com o arrefecimento da pandemia, deverá seguir uma redução geral de custos, talvez a níveis pré-pandêmicos. Havendo a licitação no futuro, é razoável assumir-se que os investimentos serão realizados em cenário de mais normalidade, tendo em vista o avanço das campanhas de vacinação em todos os países. Logo, sendo os investimentos realizados no pós-pandemia, com maior normalidade de preços, os custos a serem incorridos pelo eventual arrendatário serão menores que os estimados na modelagem econômica. Sendo o WACC fixo para arrendamentos portuários, e havendo modelagem econômica com dados de CAPEX superestimados, como demonstrado acima, é evidente a perda de receitas para o Poder Concedente (já que a outorga poderia ser maior) ou de investimentos para a sociedade (já que poderiam ser previstos mais investimentos). Assim, levando em consideração a possibilidade de diminuição dos efeitos inflacionários da pandemia no momento em que forem realizados os investimentos, isto é, as despesas de capital a serem realizadas pelo futuro arrendatário terão menor valor, conseqüentemente os cálculos atuais terão grande desvio, resultando em perdas para a sociedade e para o Poder Concedente. Diante disso, verifica-se como medida que melhor atende ao interesse público a realização do certame em momento mais oportuno, de maior estabilidade econômica. Ademais, não foi possível verificar na modelagem ou nos outros documentos da licitação as especificações dos investimentos a serem realizados, o que é essencial para que se possa validar as premissas da modelagem econômica desenhada pelo Poder Concedente para o certame. Veja-se que não se está a afirmar que o contrato deve fixar quais investimentos devem ser realizados, porém os investimentos necessários para atender à capacidade definida para o terminal necessitam de maior especificação para que o setor privado possa validar as premissas, bem como por dever de transparência da Administração Pública.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição e informamos que a data-base de outubro de 2020 já se encontra na fase avançada da pandemia, capturando alguns efeitos inflacionários da pandemia. Tendo em vista a atual situação em junho de 2021 com a aceleração da pandemia e da inflação, não se pode supor um fim da pandemia nos próximos meses, nem um ajuste nos custos elevados. Nesse sentido não se vislumbra a possibilidade de interromper o processo licitatório para um momento mais oportuno. Precisa-se levar também em consideração a atual situação contratual das áreas objeto do arrendamento e a necessidade de ampliação da capacidade operacional do Complexo Portuário. Ademais, todos os investimentos encontram-se detalhados na Seção C-Engenharia, na Nota Técnica ou na Minuta do Contrato.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção F - Ambiental</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Necessidade de esclarecimentos quanto a aspectos ambientais: O arrendatário será responsável pelo licenciamento ambiental da área de bota fora do material oriundo da dragagem dos berços?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que existem áreas no Porto destinadas ao recepção de material dragado, dependendo de suas características. Para tanto, o futuro arrendatário deverá realizar de consultas, a fim de verificar a possibilidade de utilização dessas áreas.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção F - Ambiental</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Qual será a responsabilidade do arrendatário com relação às edificações que são patrimônio histórico, tais como o prédio da DIROP e a parede do Mercado do Café que está no AZ III?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Por se tratar de patrimônio histórico, entende-se que o arrendatário tomará todas as medidas cabíveis, a fim de não impactar esses bens. Além disso, recomenda-se que o futuro arrendatário realize consultas às autoridades competentes (IPHAN e CONDEPASA) para definição de medidas cabíveis quanto a esta questão.</p>
<p>Estudo STS11 - Seção F - Ambiental</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>De quem é a obrigação da licença ferroviária? Quais as exigências ao operador? Essas licenças se referem apenas à área arrendada?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a licença ferroviária será de obrigação do novo arrendatário e se referirá apenas à área arrendada. Quanto às exigências, estas serão detalhadas no corpo da licença a ser emitida pelo órgão competente.</p>

Estudo STS11 - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Não foi constatado no EVTEA o resultado das consultas ao IPHAN com relação ao Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico na área do entorno. Solicitamos que essa informação seja disponibilizada no edital.	Agradecemos a contribuição. Os dados citados no texto foram obtidos junto aos bancos de dados presentes nos sites dos órgãos competentes e se encontram abertos ao público em geral para análise.
Estudo STS11 - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Quanto as atividades de dragagem, existe a hipótese de incidência do TCFA (Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental). Quem avalia? IBAMA ou ANTAQ?	Agradecemos a contribuição. A definição da necessidade de pagamento da TCFA será indicada quando do cruzamento do grau de potencial poluidor com o porte econômico do empreendimento. Essas informações são fornecidas pelo próprio contribuinte, ao se inscrever no Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Ambientais (CTF/APP) do IBAMA.
Estudo STS11 - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Quem é o responsável pelo Plano de Desativação e a Declaração de Encerramento de Atividades do Empreendimento, nos termos do artigo 56 do Decreto nº 59.263/2013? Em função de hoje existir atividade na área, quem será o responsável pela desativação (arrendatário)?	Agradecemos a contribuição. Conforme os arts. 56 e 57 do Decreto nº 59.263/2013, os responsáveis legais por empreendimentos sujeitos ao licenciamento ambiental e potenciais geradores de contaminação, a serem total ou parcialmente desativados ou desocupados, deverão comunicar a suspensão ou o encerramento das atividades no local à CETESB, bem como apresentar Plano de Desativação do Empreendimento. Desse modo, a referida atribuição deverá ser cumprida pelas atuais arrendatárias que ocupam a área STS11, nos termos dos seus respectivos contratos de arrendamento. Complementariamente, ressalta-se que, conforme a Subcláusula 7.1.1, inciso xxiv, da minuta de contrato, cabe à futura arrendatária obter, renovar e manter vigentes durante todo o período do Contrato, todas as licenças, permissões e autorizações ambientais necessárias ao pleno exercício das atividades objeto do Arrendamento. Ademais, conforme a Subcláusula 12.1, caberá à arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais relacionados ao arrendamento, de forma a manter a regularidade ambiental.
Estudo STS11 - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Como será acompanhado o desempenho dos indicadores ambientais por parte da ANTAQ (controle de segurança ambiental)? A própria Autoridade Portuária, SPA, fiscalizada pela ANTAQ?	Agradecemos a contribuição e informamos que o acompanhamento dos indicadores ambientais cabe à Gerência do Meio Ambiente da ANTAQ.
Estudo STS11 - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Considerando que a previsão de movimentação anual do STS11 será de 15,6 milhões de toneladas, conforme apresentado na Seção C - Engenharia, e que o inciso V do Art. 3º do Decreto Nº 8.437, de 22 de abril de 2015 determina que terminais de uso privado e instalações portuárias que movimentem carga em volume superior a 450.000 TEU /ano ou a 15.000.000 ton/ano deverão ser licenciados pelo órgão ambiental federal competente, entende-se que o licenciamento ambiental do STS11 deverá ser conduzido pelo IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis). Esse entendimento está correto? Em caso afirmativo, os custos decorrentes deste licenciamento estão refletidos no Capex? Em caso negativo, solicita-se que sejam revistos os estudos.	Agradecemos a contribuição. A situação colocada se encontra sob análise e será melhor discutida na versão final do Estudo.

Estudo STS11 - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Favor esclarecer a divisão do licenciamento ambiental do STS11 em terminal, dragagem e linha férrea, considerando que essas atividades fazem parte do mesmo complexo e devem ter seus impactos estudados e avaliados de forma sinérgica. Constatado o equívoco desta previsão, solicita-se a revisão dos estudos.	Agradecemos a contribuição. A separação dos processos de licenciamentos ambiental, visou agilizar a obtenção das licenças necessárias, uma vez que se minimiza o risco de que o atraso em uma determinada atividade prejudique o andamento de outras. Além disso, apesar de se tratar do mesmo terminal, as atividades a serem licenciadas apresentam características muito diversas entre elas, fato que tende a prolongar os prazos de análises de estudos e emissão de licenças nos órgãos ambientais.
Estudo STS11 - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Favor esclarecer se a Licença de Operação nº 18002979 contempla a área abrangida pelo Terminal 12A e não pelo Terminal da CerealSul, pois o Item 4 da Seção F - Ambiental sugere, para a Fase 2, uma possível transferência de titularidade da referida licença, desde que o processo de licenciamento esteja de acordo.	Agradecemos a contribuição. Conforme descrito na Licença de Operação nº 18002979, no item Identificação da Entidade, consta a CEREAL SUL TERMINAL MARÍTIMO S/A.
Estudo STS11 - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	A Tabela 6 do Item 7 da Seção F - Ambiental apresenta o Impacto Ambiental Negativo Alteração na estabilidade de talude submerso e, para ele, a proposição do Programa de Monitoramento e Modelagem de Parâmetros Hidrodinâmicos. Contudo o referido impacto ambiental não foi caracterizado no Item 6 dessa seção. Favor esclarecer.	Agradecemos a contribuição. O referido impacto será caracterizado no Item 6 na versão final do Estudo.
Estudo STS11 - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Com base no Item 10 (Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento do Terminal) da Seção F - Ambiental, solicita-se esclarecimento quanto aos preços estimados para os Estudos Ambientais (Item 10.1) e Programas Ambientais (Item 10.2), tendo em vista que: (i) não foram apresentadas as composições de custos; e (ii) esses estudos (principalmente o RAP e diversos programas ambientais) exigem o levantamento de dados primários como por exemplo a coleta de água e sedimento, bem como as análises laboratoriais, que envolvem custos adicionais aos preços finais.	Agradecemos a contribuição. A composição dos custos dos estudos e programas ambientais será disponibilizada na versão final do Estudo. Ressalta-se que a composição é baseada no investimento para a composição da equipe mínima necessária para a elaboração dos estudos e execução dos programas ambientais.
Estudo STS11 - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Não foi constatada, no Item 10 da Seção F - Ambiental, a precificação das consultas prévias ao órgão ambiental. Favor contemplá-las nos estudos.	Agradecemos a contribuição. Os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Estudo STS11 - Delimitação da área STS11 FASE 01	Todo o documento.	Nos termos da contribuição submetida pela Rishis Empreendimentos e Participações S.A. à Cláusula 2.1.2 da minuta de Contrato de Concessão, é necessário que a inclusão da área objeto do Contrato de Arrendamento DP-DC/01.2005 no objeto do arrendamento do STS11 seja condicionada (a) ao deferimento do pedido de substituição de área autuado sob o nº 50000.040582/2020-97, em trâmite perante a SNPTA; (b) ao deferimento do reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da substituição; e (c) à conclusão da transferência da operação da Rishis para a nova área, em prazo a ser acordado com a SNPTA.	Agradecemos a contribuição. A disponibilização de áreas referentes aos contratos atualmente vigentes respeitará os correspondentes instrumentos contratuais. No caso do contrato da Rishis foi previsto que o processo de substituição de área, atualmente em curso, estará concluído quando da assunção da área pelo futuro arrendatário.
Estudo STS11 - Delimitação da área STS11 FASE 02	Todo o documento.	Nos termos da contribuição submetida pela Rishis Empreendimentos e Participações S.A. à Cláusula 2.1.2 da minuta de Contrato de Concessão, é necessário que a inclusão da área objeto do Contrato de Arrendamento DP-DC/01.2005 no objeto do arrendamento do STS11 seja condicionada (a) ao deferimento do pedido de substituição de área autuado sob o nº 50000.040582/2020-97, em trâmite perante a SNPTA; (b) ao deferimento do reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da substituição; e (c) à conclusão da transferência da operação da Rishis para a nova área, em prazo a ser acordado com a SNPTA.	Agradecemos a contribuição. A disponibilização de áreas referentes aos contratos atualmente vigentes respeitará os correspondentes instrumentos contratuais. No caso do contrato da Rishis foi previsto que o processo de substituição de área, atualmente em curso, estará concluído quando da assunção da área pelo futuro arrendatário.

<p>NOTA TÉCNICA Nº 3/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Passivo judicial: há passivo judicial relacionado a parte da área que compõe o STS11 que afeta gravemente o arrendamento em questão. A empresa Rodrimar, atual ocupante de parte da área objeto do certame, obteve medida liminar que permite sua ocupação na área. Caso a situação permaneça a mesma até a data de assunção, será impraticável a assunção da operação pela vencedora do certame. Situação similar se verifica atualmente no Porto de Buenos Aires, Argentina, em que a operadora de terminal BACTSSA obteve liminar que permite a continuidade de suas operações, mesmo após o encerramento de seu contrato. Tal fato vem impedindo a concretização dos planos das autoridades de transporte daquele país. A insegurança jurídica gerada pela situação ameaça até mesmo afastar as linhas de navegação para outros terminais, prejudicando sobremaneira o Porto de Buenos Aires, que já vem enfrentando cenário de dificuldades. Desse modo, não é recomendável que a licitação seja levada a cabo com a vigência da liminar favorável à empresa Rodrimar, vez que traz profunda insegurança jurídica para qualquer interessado em participar do certame.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que a referida medida liminar que permite a ocupação da área pela empresa Rodrimar foi registrada no levantamento jurídico realizado conforme a NOTA TÉCNICA Nº 3/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. O risco da continuidade do procedimento licitatório em decorrência da referida liminar está sendo considerado pelo Poder Concedente, que está tomando as medidas cabíveis para a mitigação desse risco.</p>
<p>NOTA TÉCNICA Nº 3/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Item 7 - Considerando o levantamento dos instrumentos contratuais que podem impactar a exploração da área ora atribuída ao terminal STS11, foram igualmente considerados os contratos de passagem titularizados pelas empresas Bunge Alimentos S.A. e Cereal Sul Terminal Marítimo S.A? Esses terminais impactam diretamente as operações do futuro terminal STS11 e precisam ser levados em consideração tanto no que diz respeito aos prazos para a sua implantação quanto aos impactos na operação do futuro terminal. Particularmente quanto ao contrato de titularidade da Bunge, entendemos que a única solução adequada seria alterar o local de descarga da esteira da Bunge da área do cais 12 e transferi-lo para área dos cais 7 e 8, de frente aos antigos silos do Moinho Santista. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Em relação ao ponto questionado, a administração do Porto de Santos prestou os seguintes esclarecimentos: "Informamos que o planejamento da SPA é que as instalações de passagem destinadas ao transporte de trigo dos terminais retroportuários do Paquetá sejam remanejadas, liberando os atuais berços Arm. 12A, Arm. 13/14 para uso exclusivo do futuro terminal STS11. Na nova configuração, as operações de descarga de trigo da Bunge e da Neves & marinheiro (Moinho Paulista) passarão a ser realizadas exclusivamente nos trechos de cais localizados defronte aos antigos armazéns, 10, 11 e 12. O contrato de Passagem DIPRE-DINEG 15.2021 [...] firmado entre Autoridade Portuária e Moinho Paulista, já contempla a realocação das operações para os berços defronte aos antigos armazéns 10 a 12. Desta forma, após conclusão da obra do cais 11 e 12, que será de responsabilidade do futuro arrendatário do STS11, não deverá haver interferências entre as operações do novo terminal STS 11 e as operações da Nita. Ressaltamos que as tratativas similares estão em andamento com a Bunge de modo a transferir as operações do contrato atual, cujas operações são realizadas no berço 12A, para os berços defronte aos antigos armazéns supracitados. Quanto ao contrato de passagem firmado com a Cereal Sul, as operações já foram integradas ao próprio contrato de arrendamento do terminal DP/55.2002, sendo que as instalações de armazenagem (3 silos verticais) serão integradas ao futuro terminal STS11. Por fim, em relação à responsabilidade dos investimentos, no caso das operações realizadas no berço 13/14, o planejamento da Autoridade Portuária é que a viabilização dos novos berços defronte ao antigo armazém 12 seja atribuída ao futuro STS11 e o remanejamento do sistema de descarregamento de trigo fique a cargo do Moinho Paulista."</p>

<p>NOTA TÉCNICA Nº 3/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>6.118: Analisando o conjunto de licenças que deverão ser providenciadas pela Arrendatária para início de suas operações, a Nota Técnica lança luzes sobre a legislação municipal de Santos, a qual, por meio da Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013, conforme alterada, disciplina a necessidade de elaboração do chamado Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV). Ocorre que, como é de amplo conhecimento no ambiente portuário santista, a elaboração do EIV e, sobretudo, o atendimento de suas condicionantes usuais, referentes à mitigação dos efeitos de novos empreendimentos à relação Porto/Cidade, pode ser consideravelmente dispendiosa, alcançando usualmente a marca de dezenas de milhões de reais - o que parece um cenário tanto mais plausível quando se considera a escala do terminal projetado para STS11. Entretanto, considerando-se que os elevados impactos financeiros decorrentes da elaboração do EIV não foram considerados na modelagem da Licitação, há que se indagar qual será o tratamento concedido pelo Contrato a esta dispendiosa obrigação, particularmente quanto à sua eventual sujeição ao regime de reequilíbrio econômico-financeiro, compartilhamento de riscos com o Poder Concedente ou qualquer outra solução que equacione este relevante item para o qual a modelagem é silente?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O custo relativo a elaboração do EIV se encontra inserido no item 10.2. Estudos Ambientais do Estudo e no item Estudos Ambientais na Nota Técnica. Quanto ao custo de execução do EIV, este deverá ser estabelecido após a elaboração do EIV, o qual é responsável por definir as medidas a serem executadas para a mitigação dos impactos negativos do empreendimento.</p>
<p>NOTA TÉCNICA Nº 3/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Item 7.15: Com relação ao levantamento dos passivos jurídicos relacionados ao Terminal, conforme levantamento conduzido pela EPL, é apontada, entre outros riscos, a existência de contrato de passagem celebrado entre a Autoridade Portuária e a empresa Moinho Paulista Ltda., tendo sido informado que a administração do Porto de Santos não deverá renovar o referido contrato, tendo em vista o cais utilizado como infraestrutura passará a integrar o arrendamento STS11. Todavia, conforme determina o art. 36 da Resolução Normativa ANTAQ nº 07/2016, o contrato de passagem pode ser pactuado com a Administração do Porto para a garantia de acesso a área de uso comum ou área já ocupada por terceiros no âmbito da poligonal do porto organizado. Indaga-se, a este respeito, considerando a exclusividade conferida aos 2 (dois) berços integrantes do Terminal de STS11, se já existe previsão para o novo traçado das instalações pertencentes à empresa Moinho Paulista, ou se existe previsão de nova forma de interligação do Moinho Paulista a algum outro cais do Porto Organizado, de forma a se preservar a exclusividade prevista aos Berços de STS11?</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Em relação ao ponto questionado, a administração do Porto de Santos prestou os seguintes esclarecimentos: "Informamos que o planejamento da SPA é que as instalações de passagem destinadas ao transporte de trigo dos terminais retroportuários do Paquetá sejam remanejadas, liberando os atuais berços Arm. 12A, Arm. 13/14 para uso exclusivo do futuro terminal STS11. Na nova configuração, as operações de descarga de trigo da Bunge e da Neves & marinheiro (Moinho Paulista) passarão a ser realizadas exclusivamente nos trechos de cais localizados defronte aos antigos armazéns, 10, 11 e 12. O contrato de Passagem DIPRE-DINEG 15.2021 [...] firmado entre Autoridade Portuária e Moinho Paulista, já contempla a realocação das operações para os berços defronte aos antigos armazéns 10 a 12. Desta forma, após conclusão da obra do cais 11 e 12, que será de responsabilidade do futuro arrendatário do STS11, não deverá haver interferências entre as operações do novo terminal STS 11 e as operações da Nita. Ressaltamos que as tratativas similares estão em andamento com a Bunge de modo a transferir as operações do contrato atual, cujas operações são realizadas no berço 12A, para os berços defronte aos antigos armazéns supracitados. Quanto ao contrato de passagem firmado com a Cereal Sul, as operações já foram integradas ao próprio contrato de arrendamento do terminal DP/55.2002, sendo que as instalações de armazenagem (3 silos verticais) serão integradas ao futuro terminal STS11. Por fim, em relação à responsabilidade dos investimentos, no caso das operações realizadas no berço 13/14, o planejamento da Autoridade Portuária é que a viabilização dos novos berços defronte ao antigo armazém 12 seja atribuída ao futuro STS11 e o remanejamento do sistema de descarregamento de trigo fique a cargo do Moinho Paulista."</p>

Minuta de Edital - STS11	1.1.17. Empresa Líder do Consórcio: empresa indicada pelas Proponentes participantes do certame na qualidade de Consorciados, responsável perante o Poder Concedente e a ANTAQ pelo cumprimento das obrigações contidas neste Edital e na Minuta do Contrato	A definição de Empresa Líder do Consórcio pode gerar algumas confusões conceituais que merecem reparo. Isso porque, ao afirmar que a Empresa Líder é a empresa indicada pelas Proponentes participantes do certame na qualidade de Consorciados, responsável perante o Poder Concedente e a ANTAQ pelo cumprimento das obrigações contidas neste Edital e na Minuta do Contrato de Arrendamento, sem prejuízo da responsabilidade solidária das demais empresas consorciadas, a definição trata indistintamente das fases (i) licitatória; e (ii) contratual. Na fase licitatória, é correto afirmar que a Empresa Líder do Consórcio responderá perante o Poder Concedente e a ANTAQ, sendo as demais proponentes consorciadas solidariamente responsáveis com a Empresa Líder. Após a adjudicação do objeto licitado e a celebração do Contrato de Arrendamento, contudo, a assertiva deixa de ter validade. Isso porque o Contrato será celebrado por uma SPE, que passará a ser o agente integralmente responsável perante as autoridades cabíveis, não havendo confusão ou solidariedade entre a SPE Arrendatária e suas Acionistas. Desta forma, solicita-se a retificação do dispositivo em comento, para refletir a realidade da responsabilidade contratual da SPE.	Acatada. De fato não faz sentido a existência de empresa líder na constituição da SPE.
Minuta de Edital - STS11	Seção II - Do Objeto	É importante esclarecer que a obtenção de alvará de funcionamento junto à Prefeitura de Santos depende do atendimento à legislação de uso e ocupação do solo do Município (Lei Complementar nº 1006/2018 e suas atualizações. Disponível em: https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/lc1006_retificado.pdf) e ao enquadramento da atividade ou empreendimento no contexto da Lei Complementar nº 793/2013 (Exigência do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV. Disponível em: https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/filesmanager/pde_admin/2020/10/lei_compleme ntar_no_793_compilada_atelc916_2015.pdf) e suas alterações: Lei Complementar nº 869/2014 e Lei complementar nº 916/2015. Também deve ser respeitado o disposto na Lei Federal nº 12.815/2013, em seu Art. 14, com ênfase nos Incisos II e III: "Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de: I - consulta à autoridade aduaneira; II - consulta ao respectivo poder público municipal; e III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento." A Prefeitura de Santos coloca-se à disposição para fornecer esclarecimentos aos interessados, lembrando que, antes da celebração do contrato de arrendamento, já no Edital, é importante alertar aos interessados em participar do processo licitatório dessa necessidade básica.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a obtenção de todos os alvarás é responsabilidade do arrendatário a obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao arrendamento, conforme dispõem as cláusulas 7 e 13 da minuta do contrato. Ademais informamos que a Prefeitura Municipal de Santos foi consultada sobre nos termos do Art. 14 da Lei Federal nº 12.815/2013.
Minuta de Edital - STS11	11.1.5. No caso de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira.	Da análise da documentação disponibilizada, identifica-se agravo da proposta sob o aspecto de onerosidade regulatória, especificamente na questão de restrições e proibições, materializado no Item 11.1.5 da minuta de Edital (fl. 19), que estabelece a liderança obrigatória de empresa brasileira em consórcios entre brasileiras ou estrangeiras. Considerando a possibilidade de participação de empresas estrangeiras, isoladamente ou em consórcio, não há justificativas para a exigência de liderança obrigatória de empresa brasileira, no caso de consórcio entre empresa(s) brasileira(s) e estrangeira(s). Trata-se de proibição com poder inibir a formação de arranjos societários mais eficientes e competitivos, constituindo-se em barreira à entrada a determinados agentes econômicos e, conseqüentemente, potenciais limitadores de concorrência. Da análise da documentação disponibilizada, não se constatou nenhuma justificativa para a restrição apresentada. Nesse contexto, recomenda-se à Antaq reavaliar a exigência de liderança de empresa brasileira nas hipóteses de consórcio entre empresas brasileiras e estrangeiras ou, alternativamente, apresentar as razões que fundamentem a restrição proposta. (CONTRIBUIÇÃO 04) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail	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>Minuta de Edital - STS11</p>	<p>12.1. Não poderão participar deste Leilão pessoas físicas ou estrangeiras), entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio, que:</p>	<p>O modal ferroviário é um elo logístico fundamental para o escoamento de produtos do interior do país aos portos de destino, uma vez que vocacionado ao transporte de grandes volumes de mercadorias de maneira mais eficiente e barata do que o modal rodoviário. Ao mesmo tempo em que a verticalização da operação ferro-portuário pode implicar na diminuição de custos, sua efetivação pode criar um cenário monopolista, no qual o operador confere um tratamento privilegiado para as cargas destinadas aos seus pátios e terminais, em detrimento das cargas destinadas para os terminais concorrentes, hipótese que esta carga pode não receber o mesmo nível de serviço (como, por exemplo, prazo de entrega) ou, até, ter dificuldade de acesso ao serviço, precisando se valer de vias mais onerosas para viabilizar a exportação de seus produtos, prejudicando toda a cadeia. Em um país que padece de ampla oferta de infraestrutura ferroviária, a adoção de práticas com riscos competitivos, como a verticalização, poderá redundar na criação de barreiras no acesso de terceiros a este modal de transporte e na sobrecarga de outros (rodoviário), ocasionando aumento dos custos logísticos e, por conseguinte, impacto na balança comercial. Neste sentido, dado que uma das diretrizes do gerenciamento da infraestrutura e operação dos transportes, aplicável tanto à ANTT, quanto à ANTAQ, é reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica. (artigo 12, inciso V, da Lei n.º 10.233/2001), buscando sempre arbitrar conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica. (artigo 20, inciso II, alínea b da mesma lei), toda estruturação do arrendamento de infraestruturas portuárias deve levar em consideração quais modais de transportes serão utilizados para acessar o terminal e quais operadores são responsáveis pelo sistema, tudo para evitar situações que conduzem a competição imperfeita, como aponta expressamente o artigo 28, da Lei n.º 10.233/2001 (Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que: [...] II - os instrumentos de concessão ou permissão sejam precedidos de licitação pública e celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência entre os capacitados para o exercício das outorgas, na forma prevista no inciso I, definindo claramente.). A minuta do edital para o arrendamento da área STS11 não contempla nenhuma vedação ou condição à participação de empresas ou grupos de empresas que prestam o serviço público de transporte ferroviário de carga, o que poderá criar um ambiente concorrencial imperfeito, favorecendo a criação de um monopólio privado do corredor logístico ferrovia-porto (verticalização das operações), com riscos tanto ao livre acesso ao serviço público de transporte ferroviário de carga, quanto à prestação dos serviços portuários. Nesse sentido, sugerimos o estabelecimento de vedação à participação de empresas ou grupos de empresas que são titulares da concessão do serviço público de transporte ferroviário de carga no leilão para o arrendamento da área STS11. Registre-se que a limitação acima indicada se destina a preservar o amplo acesso ao serviço público e condições concorrenciais adequadas, estando, portanto, em absoluto compasso com a Constituição Federal.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Em princípio, não foi identificado risco de participação de empresas ou grupos de empresas que prestam o serviço público de transporte ferroviário de carga. A possibilidade de verticalização, por si só, não se configura como condição indesejável ao empreendimento. Observa-se ambiente competitivo no embarque de grãos do complexo portuário de Santos, ademais, não há registro que leve o regulador a adotar medidas mais restritivas no presente caso concreto. As concessões ferroviárias são regidas por regulação específica que impedem o abuso de poder econômico, logo, até este momento não há indício de que haja necessidade de restrições complementares.</p>
---------------------------------	---	---	---

<p>Minuta de Edital - STS11</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 f</p>	<p>A constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE) consta como faculdade do arrendatário, nos termos do Item 19.2.1 da minuta de Edital (fl. 31). Considerando a efetividade da figura das SPE na gestão de negócios, uma vez que propicia a efetiva separação das gestões do empreendimento e dos negócios originários dos respectivos acionistas, recomenda-se à Antaq adotar a obrigatoriedade de constituição de SPE para o arrendatário do terminal STS11. (CONTRIBUIÇÃO 05) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail</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.</p>
<p>Minuta de Edital - STS11</p>	<p>22.2. O critério de julgamento do Leilão é o de maior Valor da Outorga a ser pago à Autoridade Portuária pela cessão onerosa da área do Arrendamento, devendo o montante ser apresentado em reais, com no máximo 2 (duas) casas decimais.</p>	<p>Outro aspecto relevante de natureza concorrencial diz respeito ao critério de julgamento da melhor proposta, que se limita ao maior valor de outorga, sem levar em consideração outros aspectos previstos no art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013. Desta forma, considerando que a modelagem não incorpora outros critérios que possam vir a induzir uma maior produtividade e/ou trazer menores custos e melhor prestação de serviços aos usuários, recomenda-se à Antaq avaliar a possibilidade de incorporá-los entre os mecanismos de julgamento da proposta, além do valor de outorga, em linha com o possibilitado pela Lei nº 12.815/13 e a otimização do bem-estar do consumidor. (CONTRIBUIÇÃO 02) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail.</p>	<p>Não acatada. A contribuição não propõe outros meios de critério de julgamento com a devida justificativa. Somente dizer que poderia ser lançada mão de outros não é contribuição, pois já conhecemos todas as previstas na legislação e fizemos a escolha de mérito fundamentada.</p>
<p>Minuta de Edital - STS11</p>	<p>22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado objeto do estudo, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.</p>	<p>A Previsão do Edital (Item 22.14, folhas 42 e 43), de permitir que vencedor só possa ter participação atual de 40% em granéis sólidos vegetais no Porto de Santos caso não exista outra proposta válida, é meritória para a concorrência, mas sugere-se explicitar justificativa da escolha do percentual de 40%, dado que o art. 36, § 2º Lei no 12.529/2011 presume posição dominante quando um grupo econômico controla 20% ou mais do mercado relevante envolvido. Também sugere-se explicitar: (a) se tal percentual de participação se aplica considerando a área STS11 a ser arrendada; (b) se existe substitubilidade, mesmo que imperfeita e sujeita a poucas adaptações, para utilização dos equipamentos envolvidos nos terminais citados na tabela de participação de mercado; (c) justificar por que não foi considerada na limitação de participação do vencedor, a participação nas cadeias logísticas imediatamente a montante (por exemplo, operadores logísticos de ferrovias) e a jusante (por exemplo, armadores). (CONTRIBUIÇÃO 03) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail</p>	<p>Não acatada. Não há contribuição, O percentual de 40% é definido pelo poder concedente utilizando julgados anteriores do Tribunal de Contas da União.</p>

Minuta de Edital - STS11	22.14.1. A regra prevista no item 22.14 se estende às sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, e sujeitas ao mesmo controle comum.	<p>Conforme determinado pelo Item 22.14 do Edital, só poderão ser declarados vencedores do leilão os proponentes com participação de mercado no Porto de Santos inferior a 40% - a menos que nenhum outro proponente tenha apresentado proposta válida. A regra se estende a todo o grupo econômico da empresa, incluindo suas controladas, controladoras e sociedades sujeitas a controle comum. O dispositivo se aplica igualmente às coligadas da Proponente, sendo que a coligação é presumida quando existir titularidade acima de 20% ou influência significativa. Ocorre que a relação de coligação não deve ser submetida ao mesmo regime jurídico aplicável à relação de controle. Conforme dispõe o art. 243, § 1º, da Lei nº 6.404/76, devem ser consideradas controladas as sociedades na qual a controladora, diretamente ou através de outras controladas, é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores. Tal poder é decisivamente mitigado no âmbito das coligadas, nas quais a sociedade investidora não é capaz de exercer a preponderância sobre as deliberações sociais, ou de eleger a maioria de sua administração, mas tão somente uma influência significativa sobre a sociedade investida. De igual forma, tampouco o co-controle deve ser submetido à mesma regra de alocação de market shares atribuído à relação de controle de fato. Isso se deve fato de que nos empreendimentos comuns, sob controle compartilhado, inexistente poder de controle atribuível a um único acionista, de forma que ninguém pode, individualmente, ser considerado controlador. É o que atesta a mais balizada doutrina societária nacional: Em verdade, a realização de um "empreendimento comum" importa excluir a noção de controle, que fica necessariamente dividido entre os "partners": se existe controle de um dos sócios (que, na conhecida definição de Champaud é o poder de dispor da propriedade alheia como se fosse própria) não há "empreendimento comum". (...) na "joint venture" não existe controle por parte de um dos sócios: é da essência do empreendimento comum que o controle seja dividido, que um participe não prevaleça sobre o outro, que as relações entre os mesmos se façam em pé de igualdade. (LAMY FILHO, Alfredo; BULHÕES PEDREIRA, José Luiz. A Lei das S.A. (pressupostos, elaboração, aplicação). Rio de Janeiro: Renovar, 1992, p. 413-4). Trata-se, mutatis mutandis, da influência que uma Proponente consorciada é capaz de exercer sobre o consórcio do qual é parte integrante. Ocorre que, com relação às participações de mercado descritas no Item 22.14 do Edital, esta ilustre ANTAQ já foi taxativa ao afirmar, no âmbito dos pedidos de esclarecimentos aos Leilões de STS14/STS14A e IQI03/IQI11/IQI12/IQI13, que, para o cômputo da participação de mercado do consórcio, o market share de cada consorciada deveria ser sopesado proporcionalmente à sua efetiva participação no consórcio. Impõe-se, desta forma, que, por um lado, a mesma metodologia de cálculo das participações de consórcio deverá ser aplicada ao STS11 e, por outro, a participação de mercado de uma sociedade investida - sem que do investimento resulte uma efetiva relação de controle, mas de mera coligação ou co-controle - seja igualmente computada apenas proporcionalmente no grupo econômico da sociedade investidora.</p>	Para fins de cálculo da participação de mercado previsto no item 22.14 do Edital devem ser considerados não apenas os percentuais de mercado derivados de empreendimento nos quais o proponente detenha o controle societário, mas também aqueles nos quais o proponente detenha influência relevante, incluindo, eventualmente, empresas controladas, controladoras e sociedades sujeitas a controle comum, se houver influência relevante.
--------------------------	---	--	--

<p>Minuta de Edital - STS11</p>	<p>27.2.5. Capital social inicial mínimo devidamente subscrito, nos termos da Minuta do Contrato de Arrendamento, bem como a comprovação de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) desse capital social inicial mínimo em moeda corrente nacional.</p>	<p>O Item 27.2.5 da minuta de Edital determina que, previamente à celebração do Contrato, o vencedor do Leilão deverá comprovar a subscrição do capital social, sendo 50% em moeda corrente nacional. Contudo, em outro sentido, a Cláusula 21.1 do Contrato de Arrendamento prevê o que capital social mínimo deverá ser comprovado até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória, sem qualquer menção à necessidade de ser em moeda corrente nacional. Nesse sentido, a interpretação mais adequada dessas duas cláusulas nos leva a conclusão de que, previamente à celebração do Contrato de Arrendamento, o capital social deverá estar subscrito (mas não integralizado ainda), sendo que, até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória, o capital social deverá estar integralmente integralizado, sendo que apenas 50% do valor deverá ser realizado em moeda corrente nacional. O nosso entendimento está correto?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. O entendimento não está correto. A integralização do capital social é fundamental para celebração do contrato, uma vez que os dispêndios mais relevantes a serem suportados pela arrendatária estão concentrados nos primeiros anos. Até a assinatura do contrato a arrendatária deverá comprovar a subscrição do capital social inicial mínimo, bem como a comprovação de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) desse capital social inicial mínimo em moeda corrente nacional. 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 o 100% (cem por cento) do capital social inicial mínimo em moeda corrente nacional.</p>
<p>Minuta de Edital - STS11</p>	<p>27.2.5. Capital social inicial mínimo devidamente subscrito, nos termos da Minuta do Contrato de Arrendamento, bem como a comprovação de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) desse capital social inicial mínimo em moeda corrente nacional.</p>	<p>A minuta de Edital estabelece a obrigação de integralização de, no mínimo, 50% do capital em moeda (Item 27.2.5 - fl. 49). O Item 21.1 da minuta de contrato (fl. 48), que trata das condições de integralização de capital, não contém a mencionada exigência, razão pela qual se recomenda à Antaq proceder à uniformização de redação dos referidos documentos. (CONTRIBUIÇÃO 09) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail</p>	<p>Agradecemos a contribuição. as cláusulas serão ajustadas para uniformidade da redação de ambos os documentos.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>1.4 Regência Legal</p>	<p>Considerando a possibilidade de concessão do porto organizado de Santos durante a vigência do contrato de arrendamento da área STS11 e os reflexos decorrentes da desestatização, especialmente a possibilidade de transformar o contrato de arrendamento público em um contrato privado de arrendamento, nos termos do artigo 5º-A, da Lei 12.815/2013, com ampla margem para a futura concessionária gerir o ativo, sugere-se a criação de mecanismos contratuais que assegurem: (i) a integral amortização dos investimentos que serão realizados pela arrendatária da área STS11 e (ii) as condições operacionais necessárias ao alcance dos parâmetros estabelecidos ao longo da vigência do contrato. Embora entenda-se que tais obrigações também devam constar do próprio contrato de concessão do porto organizado, é recomendável que enquanto interveniente do contrato de arrendamento da área STS11, a autoridade portuária se vincule integralmente, desde já, às condições do contrato de arrendamento, sob pena de não haver a necessária segurança jurídica para assunção desta infraestrutura portuária pelos parceiros privados.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que as regras de transição dos contratos de arrendamento vigentes deverão estar dispostas no contrato de concessão a ser celebrado com a nova concessionária administradora do Porto de Santos, inclusive no que diz respeito às atribuições da autoridade portuária. Além disso, os demais contratos de arrendamento do Porto não possuem regras de transição sobre os pontos mencionados, desse modo, a criação de regras específicas para o contrato em questão poderia causar assimetrias regulatórias relativas à eventual desestatização.</p>

<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>1.4.2 Aplicam-se a este Contrato as disposições das Leis 12.815, de 5 de junho de 2013; 12.529, de 30 de novembro de 2011, 10.233, de 5 de junho de 2001; 12.462, de 4 de agosto de 2011; 9.784, de 29 de janeiro de 1999; 8.666, de 21 de junho de 1993; 8.</p>	<p>Percebe-se pela redação da Cláusula 1.4.2, quanto à regência legal do Contrato, que a Lei nº 8.666/93 foi elencada entre os diplomas legais que vincularão a execução do instrumento. Entendemos, dada a promulgação de novo diploma geral de licitações e contratos administrativo (a Lei nº 14.133/21), que a alusão à Lei nº 8.666/93 se refere à opção de que trata o Art. 191, incluindo seu parágrafo único, do novo diploma. Este entendimento está correto?</p>	<p>Não acatada. Não há contribuição.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>1.4.3 Aplicam-se a este Contrato, ainda, as disposições legais e regulamentares incidentes sobre as obras e serviços de engenharia, quanto às obrigações de cunho trabalhista, previdenciário, de responsabilidade técnica, civil e criminal, de medicina e</p>	<p>Quanto a responsabilidade objetiva, o que se tem feito é atualização da matriz de risco conforme as inovações que foram recentemente propostas pelo Ministério da Infraestrutura e já foram adotadas pela ANTAQ para o contrato de concessão da Codesa, esses ajustes foram propostos na audiência Pública nº 19/2020 e já foram acolhidos. Uma das atualizações trata sobre os riscos assumidos pela arrendatária referentes a caso fortuito e força maior, nessa nova redação proposta pelo Ministério da infraestrutura, são atribuídos ao arrendatário os riscos cujo fatos geradores sejam seguráveis no Brasil por no mínimo duas seguradoras, considerando um prazo de um ano anterior a data da ocorrência. Tendo em vista as recentes inovações contratuais propostas pelo Ministério da Infraestrutura que visam restringir a responsabilidade objetiva e tendo em vista que no edital não há qualquer limitação da responsabilidade da Arrendatária para aqueles fatos imprevisíveis e inevitáveis, sugere-se incluir cláusula que verse sobre a limitação da responsabilidade em caso de força maior e caso fortuito. Importante dizer que tal especificação já está prevista em editais contemporâneos da ANTT.</p>	<p>A locação de riscos do contrato está explicitamente descrita no item 13 da minuta do contrato.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>2.1.1 A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é STS11, localizada no Porto de Santos, possui 87.934m² (oitenta e sete mil novecentos e trinta e quatrometros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implant</p>	<p>Na minuta de contrato, 2.1.1. consta granéis sólidos vegetais, especialmente açúcar, grãos de soja, milho e farelo de soja. Há algum impedimento para a movimentação de outro granel sólido vegetal? Caso movimente outro granel sólido vegetal, a MME só considera grãos de soja, milho e farelo de soja ou toda a movimentação de granel sólido vegetal?</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que o STS11 poderá movimentar qualquer granel vegetal. Em relação ao MME informa-se que para atribuição do alpha ponderado do terminal se usou determinados produtos para fins de análise estatística, sendo que na operação do terminal, poderá ser computado qualquer produto dentro do perfil de carga para fins de apuração de MME.</p>

<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>2.1.2 Provisoriamente, durante os 2 (dois) os primeiros anos de vigência contratual, a área provisória do Arrendamento será de 61.976 m² (sessenta e um mil, novecentos e setenta e seis metros quadrados) conforme planta indicada no Anexo C-1: Figura 1 d</p>	<p>Parte da área destinada à implantação do STS11, correspondente aos Armazéns XIII e XVIII (SSZ31E), é atualmente arrendada à Rishis Empreendimentos e Participações S.A., por força do Contrato de Arrendamento DP-DC/01.2005, com prazo de vigência até 04.11.2029. A Rishis protocolou junto à SNPTA pedido administrativo, autuado sob o nº 50000.040582/2020-97, solicitando a substituição desta área por área ociosa localizada no mesmo Porto, na região do Macuco, entre os terminais STS14 e STS14A. O pedido de substituição de área apresentado pela Rishis ainda se encontra pendente de decisão definitiva da SNPTA. A despeito disso, a minuta de Contrato de Concessão do STS11 prevê a inclusão da área operada pela Rishis no arrendamento do STS11 já em sua primeira fase, a ser implementada imediatamente após a assinatura do futuro contrato. Diante disto, é imprescindível que as minutas do edital e do contrato de arrendamento do STS11 considerem que, para a liberação da área operada pela Rishis, será necessário que haja: (a) Decisão definitiva da SNPTA deferindo o pedido de substituição. Sem que a substituição seja implementada, a Rishis possui o direito contratualmente assegurado de operar a área arrendada até 04.11.2029; (b) Decisão da SNPTA acerca do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento DP-DC/01.2005 decorrente da própria substituição da área. O reequilíbrio será necessário para assegurar a viabilidade do arrendamento, considerando a liberação da área atual antes do prazo estabelecido contratualmente para amortização dos investimentos realizados, bem como a necessidade de realização de investimentos na nova área; e (c) Conclusão da transferência da operação da Rishis da área antiga para a área nova, em prazo razoável a ser pactuado junto à SNPTA. Como a área pretendida para substituição se caracteriza como greenfield, será necessária a realização de investimentos pela Rishis para sua operação. Será necessário haver muita cautela na transferência das atividades de um local para o outro, de modo que não haja prejuízos à sua continuidade, o que seria muito problemático em termos econômicos. A necessidade de se observar certas premissas para a liberação da área é reconhecida pelos documentos técnicos que embasaram a presente Audiência Pública. Destaque-se em especial a Nota Técnica 3/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, a qual apontou que como a liberação da área antes do término da vigência do contrato depende de evento futuro - no caso, de um processo cujo desfecho é incerto - entende-se que há um risco moderado de que essa área possa não estar disponível para licitação no prazo almejado (p. 33). Por esses motivos, entende-se que a realização do leilão da área do STS11 sem as devidas ressalvas relativas ao tempo necessário para a liberação da área atualmente arrendada à Rishis causaria situação de grave insegurança jurídica, o que pode reduzir a atratividade da contratação para a iniciativa privada e afugentar eventuais interessados, resultando numa licitação deserta ou em contratação menos vantajosa para o Poder Público. Além disso, é necessário que os documentos da licitação efetivamente observem os direitos da Rishis como atual arrendatária de uma parcela da área que será objeto da licitação. A Rishis sugere, portanto, que as minutas de edital e contrato prevejam que a inclusão da área objeto do Contrato de Arrendamento DP-DC/01.2005 no objeto do arrendamento do STS11 será condicionada (a) ao deferimento do pedido de substituição de área autuado sob o nº 50000.040582/2020-97, em trâmite perante a SNPTA; (b) ao deferimento do reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da substituição; e (c) à conclusão da transferência da operação da Rishis para a nova área, em prazo a ser acordado com a SNPTA.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. A disponibilização de áreas referentes aos contratos atualmente vigentes respeitará os correspondentes instrumentos contratuais. No caso do contrato da Rishis foi previsto que o processo de substituição de área, atualmente em curso, estará concluído quando da assunção da área pelo futuro arrendatário. Dessa forma, os estudos do STS11 poderão ser ajustados, no que se refere ao prazo de disponibilização da área, de acordo com a conclusão do processo administrativo que analisa a substituição da área atualmente ocupada pela RISHIS.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.</p>	<p>Sugere-se ajustar a redação da cláusula 2.2. da minuta do contrato de arrendamento para contemplar expressamente que os berços serão de uso exclusivo da arrendatária, conforme previsto na Seção A (O arrendamento será composto por uma área de 61.976 m² na Fase 1, a partir da Fase 2 passará a ter uma área de 87.934 m², contando com dois berços exclusivos), uma vez que para o alcance dos parâmetros estabelecidos se faz indispensável que a utilização do berço seja exclusiva da arrendatária da área.</p>	<p>Conforme o item 2.1.2 da minuta do contrato, a área do Arrendamento é indicada no Anexo C-1: Figura 1 da Seção C - Engenharia, que compreende, inclusive, as faixas de cais (armazém 12A, armazém 13/14 e armazém 15). Assim, não se verifica necessidade de adaptação do contrato.</p>

Minuta de Contrato - STS11	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	Nas seções estudo de mercado e engenharia citam que os berços serão exclusivos. No entanto, no item 2.2. da minuta de contrato As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto . Não há garantia contratual de exclusividade de berços. A exclusividade de berço será incluída em contrato?	Conforme o item 2.1.2 da minuta do contrato, a área do Arrendamento é indicada no Anexo C-1: Figura 1 da Seção C - Engenharia, que compreende, inclusive, as faixas de cais (armazém 12A, armazém 13/14 e armazém 15). Assim, não se verifica necessidade de adaptação do contrato.
Minuta de Contrato - STS11	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	A Cláusula 2.2. do Contrato consigna que as condições de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, a qual, conforme a redação ora analisada, poderia discricionariamente regular as condições de prioridade e preferência para a utilização dos Berços. Todavia, como se extrai dos documentos de modelagem de STS11 (haja vista, por exemplo, o parágrafo 18 da Nota Técnica nº 20/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA ou o item 7.1.2.2.iii da Nota Técnica nº 3/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL), existe a previsão expressa de utilização exclusiva pela Arrendatária de 2 (dois) Berços que integram o Arrendamento - os quais, por evidente, não estarão sujeitos exclusivamente às condições e regras de acesso definidas pela Autoridade Portuária no âmbito do Regulamento de Exploração do Porto de Santos. A exclusividade na utilização dos Berços que integram o Arrendamento deverá, por conseguinte, deve ser refletida no Contrato, da seguinte forma: 2.2. As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, respeitado o uso exclusivo dos Berços que integram a Área do Arrendamento.	Conforme o item 2.1.2 da minuta do contrato, a área do Arrendamento é indicada no Anexo C-1: Figura 1 da Seção C - Engenharia, que compreende, inclusive, as faixas de cais (armazém 12A, armazém 13/14 e armazém 15). Assim, não se verifica necessidade de adaptação do contrato.
Minuta de Contrato - STS11	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 Implant	A assinatura de Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos marca a Data da Assunção do Contrato e dos ativos disponibilizados para o Arrendatário, muitos dos quais deverão ser demolidos para viabilizar a concretização do Projeto Básico de Implantação. Esses ativos são bens públicos afetos à prestação de serviços públicos, que dependem, por conseguinte, de prévia desafetação para sua demolição. Esse também pode ser o caso outros ativos existentes no local, em relação aos quais a Arrendatária manifeste desinteresse em recebê-los, e que deverão ser realocados. Sugere-se, assim, que a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos só ocorra após a efetiva desafetação dos bens públicos nele arrolados.	Conforme o item 15.4.2 do contrato, "Após a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos, a Arrendatária terá até 60 (sessenta) dias para apresentar eventuais discordâncias e assinar o Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos, conforme minuta constante do Apêndice 3 deste Contrato". Assim, essas questões deverão ser devidamente apresentadas ao tempo ora determinado.
Minuta de Contrato - STS11	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 Implant	Será assinado o Termo de Aceitação Provisória e Permissão de uso em 30 (trinta) dias após a não objeção. É possível prever no termo que o Poder Concedente irá entregar a área livre e desembaraçada de ônus e encargos para a arrendatária, exceto aquelas já previstas no edital?	Não acatada. A expressão livre e desembaraçada é muito ampla e não representa melhor escolha regulatória. O que pode-se afirmar que qualquer impedimento na entrega das áreas previstas no Edital e Minuta de Contrato será analisado no caso concreto podendo levar a reequilíbrio a favor do arrendatário.

<p>Minuta de Contrato - STS11</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 sua</p>	<p>Entende-se que a realização periódica de licitações é uma oportunidade de seleção de novos agentes prestadores de serviço, que neste momento podem apresentar propostas mais vantajosas, tanto sob a ótica dos preços ofertados aos usuários dos serviços, quanto sob a ótica da produtividade, de forma que a prorrogação sucessiva de contratos traz potencialmente prejuízos de natureza concorrencial. Nesse contexto, é recomendável que as prorrogações sejam restritas às hipóteses de necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, limitando-se ao prazo de até 5 anos, a exemplo do que já é utilizado nos contratos de concessões de aeroportos. Assim, recomenda-se à Antaq limitar a possibilidade de prorrogação do contrato às hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro, restrito ao prazo máximo de 5 anos. (CONTRIBUIÇÃO 01) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail.</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 - STS11</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 sua</p>	<p>Entende-se que a realização periódica de licitações é uma oportunidade de seleção de novos agentes prestadores de serviço, que neste momento podem apresentar propostas mais vantajosas, tanto sob a ótica dos preços ofertados aos usuários dos serviços, quanto sob a ótica da produtividade, de forma que a prorrogação sucessiva de contratos traz potencialmente prejuízos de natureza concorrencial. Nesse contexto, é recomendável que as prorrogações sejam restritas às hipóteses de necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, limitando-se ao prazo de até 5 anos, a exemplo do que já é utilizado nos contratos de concessões de aeroportos. Assim, recomenda-se à Antaq limitar a possibilidade de prorrogação do contrato às hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro, restrito ao prazo máximo de 5 anos. (CONTRIBUIÇÃO 01) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail.</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 - STS11</p>	<p>3.4.1 Sem prejuízo do cumprimento dos requisitos legais e regulamentares exigíveis ao tempo da prorrogação, o Poder Concedente deverá também avaliar a conveniência e oportunidade do pedido tendo em vista:</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. 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 ou limitação do item vi, da Subcláusula 3.4.1 da minuta de contrato.</p>	<p>O item vi, da subcláusula 3.4.1 visa a resguardar o interesse público junto à SPA e Antaq. Assim, mantém-se como se encontra.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</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>O contrato prevê que o prazo máximo do Poder Concedente para manifestar sua não objeção ao Plano Básico de Implantação é de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do Contrato, se o prazo for decorrido sem resposta, pode ser considerado aprovação tácita?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Não há previsão tácita de aprovação do PBI.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</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>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. Trata-se de um ponto de suma relevância para garantir a segurança jurídica, haja vista que a indefinição quanto à aprovação do PBI pode atrasar a realização dos investimentos, trazer prejuízos e frustrar o planejamento estruturado pelo licitante vencedor. A Lei nº 13.874/2019, a chamada Lei da Liberdade Econômica, estabeleceu a garantia de que, nas solicitações de atos públicos de liberação da atividade econômica que se sujeitam ao disposto nesta Lei, apresentados todos os elementos necessários à instrução do processo, o particular será cientificado expressa e imediatamente do prazo máximo estipulado para a análise de seu pedido e de que, transcorrido o prazo fixado, o silêncio da autoridade competente importará aprovação tácita para todos os efeitos, ressalvadas as hipóteses expressamente vedadas em lei Tendo em vista a situação em concreto e a disposição contida na Lei em comento, sugere-se a compatibilização do Edital para que, decorrido o referido prazo máximo, sem qualquer manifestação da autoridade competente, seja reconhecida a aprovação tácita do PBI. Essa inserção é plenamente possível, dado que a autorização expressa apenas será exigida para a manifestação dentro do prazo máximo de 30 dias.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Não há previsão tácita de aprovação do PBI.</p>

<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>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.</p>	<p>O item 4.3 (fl. 15) da minuta de Contrato estabelece a possibilidade de alteração do Plano Básico de Implementação (PBI), que contém as especificações técnicas e de desempenho a serem atendidas pela Arrendatária, com vistas ao cumprimento da Proposta pelo Arrendamento, bem como aos Parâmetros do Arrendamento. Tendo em vista o PBI ser documento com forte vínculo com as obrigações de investimentos, recomenda-se à Antaq ajustar a redação do Contrato de Arrendamento de forma a explicitar que tais alterações devem ser aderentes ao objeto e obrigações inicialmente pactuadas, bem como esclarecer/explicitar se as alterações no PBI devem ser acompanhadas de Reequilíbrio de Contrato. (CONTRIBUIÇÃO 06) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail</p>	<p>Não acatada. O PBI trata da solução de engenharia do arrendatário para cumprimento das obrigações contratuais. Mais de uma solução de engenharia pode existir para o mesmo investimento, então a permissão que há um forte vínculo é falsa. A obrigação contratual sempre será cumprida, com a melhor solução de engenharia que é a arrendatária irá propor.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos A</p>	<p>Prazo para início da operação: estipula-se na minuta de contrato o prazo máximo de 2 anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos. Propõe-se que o prazo máximo seja de 1 ano, uma vez que, em razão da importância da região para a movimentação econômica do país, especialmente para o setor do agronegócio, o prazo de 2 anos deixaria o ativo ocioso por período excessivo. O prazo de 1 ano é ideal para que sejam realizados os investimentos necessários e as operações sejam reestabelecidas dando continuidade à movimentação portuária que ocorrerá na área a ser arrendada.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que o prazo pré-operacional é aquele necessário para o que futuro arrendatária conclua todas as atividades inerentes a operação do terminal. Caso se atribua um prazo curto, como seria, no entendimento desta comissão, o prazo de 1 ano, corre-se o risco de atribuir um risco elevado ao futuro arrendatário, que poderia ter prejuízos financeiros caso não consiga viabilizar sua operação no tempo previsto. Ademais, há que se levar em consideração que o prazo pré operacional atribuído é conceitual, dessa forma, o cenário onde o arrendatário efetivamente consiga o início de suas operações antes do prazo previsto é possível.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos A</p>	<p>O prazo de obras previsto na cláusula 5.2. da minuta do contrato de arrendamento não leva em consideração a entrega faseada da área arrendada. Diante disso, sugerimos a alteração da redação desta cláusula para disciplinar a disponibilização da infraestrutura portuária de forma proporcional ao recebimento da área: 5.2. A Arrendatária terá o prazo máximo de 2 (dois) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos de forma proporcional ao recebimento da área, considerando a entrega faseada e as eventuais restrições decorrentes da não entrega da área integral.</p>	<p>Acatada. A cláusula irá prever o faseamento da entrega da área.</p>

<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>5.3 A Arrendatária será responsável por todos os investimentos, benfeitorias adicionais e serviços não especificados, mas que venham a ser necessários para alcançar os Parâmetros do Arrendamento. Os projetos e construções deverão observar os Parâ</p>	<p>O item 5.3 A Arrendatária será responsável por todos os investimentos, benfeitorias adicionais e serviços não especificados, mas que venham a ser necessários para alcançar os Parâmetros do Arrendamento. Os projetos e construções deverão observar os Parâmetros Técnicos . Não especifica se esses investimentos estão relacionados à área do arrendamento ou todos para atender aos parâmetros do arrendamento e a melhor descrição da necessidade de pátio/área manobra ferroviária.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que a solução de engenharia constante no estudo é meramente conceitual, cabendo ao licitante vencedor optar pela solução desejada desde que os investimentos mínimos contratuais sejam contemplados e que a solução de engenharia a ser proposta se demonstre capaz de atingir os parâmetros de desempenho estabelecidos.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>6.1 A transferência, total ou parcial, direta ou indireta, do controle societário da Arrendatária ficará sujeita à análise e aprovação da ANTAQ, sob pena de descumprimento contratual, declaração de extinção do Arrendamento por culpa da Arrendatár</p>	<p>A minuta de contrato prevê que a transferência de controle societário da Arrendatária, está sujeita a análise e aprovação da Antaq. Entretanto, no caso de reestruturação societária que não implique em alteração de controle, é necessária a análise e aprovação prévia?</p>	<p>Não acatada. Não há contribuição. Não alteração de controle societário não precisa de autorização da ANTAQ, mas o caso concreto deve ser avaliado.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>7 Obrigações e Prerrogativas das Partes</p>	<p>1. O Edital descreve no item 2.2 do Estudo de Engenharia as etapas da fase de transição do terminal STS11, no entanto não há direcionamentos específicos relacionados as atividades da empresa Rodrimar, atualmente presente no local destinado ao terminal STS11. Há alguma obrigação ou risco assumido pelo futuro concessionário em relação à destinação da área no futuro? 2. O Edital também não deixa claro os riscos e obrigações assumidas em relação a área atualmente ocupada pela Rishis, que tem contrato vigente até 2029, mas que a área em questão faz parte da Fase 1 do plano de transição. Não foram encontradas evidências que eventuais reequilíbrios em favor da empresa estão sendo endereçados no Edital. Poderiam, por gentileza, esclarecer qual como os riscos relativos a essas duas áreas estão sendo tratados?</p>	<p>Não acatada. Não há contribuição. De relevo apontar que o item 2.2 do edital informa que a descrição completa das áreas, infraestruturas e instalações portuárias encontra-se na Minuta do Contrato de Arrendamento, que por sua vez, no item 2, descreve com maiores detalhes a área, incluindo os respectivos usos, a delimitação inicial e após 2 anos da assinatura do contrato. Importante destacar que a área alvo do certame é cedida pelo Poder Concedente à Arrendatária em caráter ad corpus, sendo certo que as descrições, extensão e confrontações indicadas na Subcláusula 2.1.1 do contrato não vinculam o Poder Concedente sob qualquer forma, sendo a área arrendada aquela efetivamente disponível para utilização da Arrendatária, que declara ser tal área suficiente para o cumprimento das obrigações deste Contrato e seus Anexos.</p>

<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>v. Implantar as ações necessárias à eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas,</p>	<p>O dispositivo em análise atribui como obrigação da Arrendatária a implantação das ações necessárias a eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas, arrendadas ou não, em que as Atividades serão executadas, devendo a Arrendatária arcar com todas as despesas respectivas e obter a prévia autorização da Administração do Porto e da ANTAQ. Ocorre que, conforme esclarecido pelos documentos da modelagem, o terminal de STS11 é resultante da consolidação de uma série de terminais que anteriormente ocupavam a área, cada qual com suas respectivas edificações, equipamentos e bens reversíveis, incluindo bens reversíveis cuja desafetação ao serviço público incumbe à ANTAQ, edificações em áreas comuns do Porto, sob a responsabilidade da Autoridade Portuária, e outros bens de naturezas diversas em relação às atividades que serão prestadas pela Arrendatária de STS11. Não está claro, assim, quais licenças ou procedimentos serão demandados para garantir o direito à Arrendatária de realizar as demolições necessárias à implantação do Terminal, nem quem se responsabilizaria pela sua obtenção ou mesmo pelos eventuais custos relacionados ao atraso para a obtenção das licenças necessárias às demolições ora referidas - as quais, como visto, dependerão em grande monta da atuação desta própria ANTAQ e da SPA. Além disso, não parece ser sentido, do ponto de vista de alocação de risco, impor à Arrendatária a obrigação de realizações de ações para resolver questões em área fora de seu arrendamento. As obrigações da Arrendatária devem estar limitadas à área do Arrendamento, sendo que se existir a necessidade de realizar realocações dentro da área de Arrendamento que eventualmente necessitem ser transferidas para outras regiões do porto organizado (por exemplo, para realocar esteiras e outras infraestruturas de terceiros dentro do arrendamento para outros locais), essa responsabilidade não deveria recair sobre o Arrendatário. Nosso entendimento está correto?</p>	<p>Não acatada. Não há contribuição. Informamos que caberá ao licitante vencedor, através do Plano Básico de Implantação - PBI, informar a especificação técnica mais adequada de forma a atender satisfatoriamente suas operações. Nesse sentido, alterações necessárias para a consecução do projeto proposto (estudos de viabilidade) ou outro de interesse convergente poderão ser executados, no âmbito do PBI, com a aprovação do Poder Concedente e da ANTAQ.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>xxii. No prazo máximo de 12 (doze) meses a partir da Data de Assunção realizar avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento, incluindo estimativa de vida útil e valor de mercad</p>	<p>A Cláusula 7.1.1.xxii do Contrato estabelece como dever da Arrendatária a realização, no prazo máximo de 12 (doze) meses de avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento, incluindo estimativa de vida útil e valor de mercado de cada ativo, registrada por meio de laudo independente e em consonância com o PBI aprovado. Ocorre que a adaptação da Área do Arrendamento (que atualmente não é integralmente dedicada à movimentação de granéis sólidos vegetais e, conforme a aprovação do novo PDZ do Porto de Santos, deverá ter sua configuração inteiramente reestruturada) demandará a demolição de numerosas edificações e a retirada de diversos equipamentos que hoje integram a Área do Arrendamento. Ademais, dadas as fases de transição previstas para o Terminal, uma série de novas edificações e equipamentos deverão ser construídos até o 4º ano de vigência do Contrato. Indaga-se, portanto, como será possível realizar a avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento em até 12 (doze) meses, a partir da Data de Assunção, se, no prazo descrito, boa parte do Terminal ainda estará ou sendo demolida ou em etapas ainda intermediárias de construção. Por isso, essa cláusula precisa ser ajustada para a realidade técnica do projeto, considerando suas diversas fases de implantação.</p>	<p>Acatada. A cláusula será ajustada de tal sorte a se adaptar as fases do projeto do arrendamento.</p>

<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>xxii. No prazo máximo de 12 (doze) meses a partir da Data de Assunção realizar avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento, incluindo estimativa de vida útil e valor de mercad</p>	<p>Quanto a Responsabilidade da Arrendatária em realizar avaliação patrimonial dos bens do arrendamento em 12 (doze) meses da data de Assunção, não ficou claro na definição de data de assunção se o início da contagem é após a conclusão de eventuais obras de infraestrutura. Insta salientar a importância de esclarecer tal ponto pois pode impactar na elaboração do laudo de avaliação patrimonial.</p>	<p>Acatada. A cláusula será ajustada de tal sorte a se adaptar as fases do projeto do arrendamento.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:</p>	<p>O item 7.1.2.1descreve os investimentos mínimos necessários sem mencionar a linha férrea. De quem é essa obrigação?</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que o arrendatário é responsável pela implantação das linhas férreas internas ao terminal. Ressalte-se que com a revisão do estudo decorrente das contribuições de audiência pública ajustes estão sendo realizados em relação ao formato de recepção férrea deste terminal, dessa forma, o estudo revisado contará com os investimento detalhados em relação à este item.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:</p>	<p>Tendo em vista a previsão contida na Minuta do Contrato de Arrendamento, especialmente na cláusula 7.1.2.1, que prevê a movimentação Mínima Exigida - MME numa rampa de evolução de volumes nos 25 anos de contrato, pergunta-se: É correto afirmar que os leilões de arrendamento portuários da margem direita, realizados anteriores ao PDZ aprovado em Julho de 2020 , poderão ter sua capacidade ferroviária não atingida e reduzida nos termos dos respectivos editais, por conta de novos arrendamentos que não estavam previstos ? Se essa afirmação for incorreta, quais são os projetos de investimento em malha/acessos e infraestrutura ferroviária existentes, bem como seus respectivos cronogramas que possibilitarão que todos os arrendatários anteriores e posteriores a aprovação do PDZPO, inclusive o do STS 11, cumpram com o que está previsto nos contratos de arrendamento?</p>	<p>Não acatada. Não há contribuição. De relevo apontar que novos arranjos do planejamento de transportes e execução de obras de infraestrutura podem modificar cenários logísticos. Cabe aos interessados buscar junto aos órgãos responsáveis a delimitação dos cenários logísticos dos modais de acesso às instalações portuárias, incluindo possíveis sítios de implantação.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:</p>	<p>Os Parâmetros do Arrendamento ora propostos representam a obrigação da Arrendatária de desempenhar as operações de embarque com Prancha Geral Média, a partir do 3º (terceiro) ano de Contrato, de 713 t/h e, a partir do 4º (quarto) ano de Contrato, de 1.482 t/h. O desempenho exigido é significativamente superior ao desempenho histórico das demais instalações no Porto de Santos (conforme descrito no Item 3.2 da Seção D- Operacional). Além disso, não está descrito o critério para verificação do atingimento do desempenho (notadamente, a periodicidade de sua apuração, que pode ocorrer em regime mensal, anual etc.). Ante às inseguranças trazidas pela disposição referida, propõe-se eliminar do Contrato a cláusula de exigibilidade deste parâmetro de desempenho, haja vista que a redação dada pela Lei nº 14.047, de 2020, excluiu do Art. 5o-C da Lei 12.815/2013 a essencialidade de cláusulas definidoras da qualidade da atividade prestada, bem como de metas e prazos para o alcance níveis de serviço.</p>	<p>Não acatada. O fato de não representar mais cláusula essencial não proíbe a colocação de parâmetros de desempenho do contrato. As memórias de cálculo para definição das pranchas estão definidas no estudo e foram calculadas de acordo com equipamentos a serem instalados pela arrendatária.</p>

<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>i. Prancha Geral Média, a partir do 3º (terceiro) ano de contrato, de 713 t/h e, a partir do 4º (quarto) ano de contrato, de 1.482 t/h. Sendo a Prancha Geral Média o volume de car</p>	<p>Para a Prancha Geral Média, a partir do 3º (terceiro) ano de contrato, de 713 t/h e, a partir do 4º (quarto) ano de contrato, de 1.482 t/h. Sendo a Prancha Geral Média o volume de carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado. No terceiro ano o berço será exclusivo? Há contrato de passagem de outros terminais?</p>	<p>Esclarecemos que os berços alocados no STS11 são de uso exclusivo, e que os contratos de passagem existentes estão sendo reorganizados pela SPA e passarão a se utilizar dos trechos de cais localizados defronte aos antigos armazéns, 10, 11 e 12.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>i. Investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação que incluam, no mínimo, sistema de embarque com capacidade nominal de 3.000 t/h para dois berços e sistema</p>	<p>O dispositivo em comento prevê investimentos robustos entre aqueles que deverão mandatoriamente ser realizados pela Arrendatária, incluindo (i) sistema de embarque com capacidade nominal de 3.000 t/h para dois berços e sistemas de transportes equivalente; (ii) capacidade estática nominal mínima total de 516,6 mil toneladas, bem como sistema de recepção (rodoviária e ferroviária) equivalente a 16,3 milhões de toneladas ano. Adicionalmente, dada a configuração precedente da área que será ocupada pelo Terminal de STS11, deverão ser realizadas operações intensas de demolição das estruturas atualmente existentes, as quais darão lugar às novas edificações e equipamentos integrantes do novo Terminal. Todavia, em que pesem as obras de relevo descritas acima, percebe-se que não há qualquer previsão de disponibilização de canteiros de obra para apoio e viabilização de tais intervenções. Indaga-se, então, se, a despeito do silêncio dos documentos de modelagem, já existe previsão de áreas que serão destinadas a servir de canteiro de obras em apoio ao terminal STS11? Note-se que esse ponto é essencial para o correto e regular desenvolvimento do projeto, sem atrasos e interrupções.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos que o planejamento em relação a forma de execução de obra fica a cargo do licitante vencedor. Caso o mesmo necessite de áreas disponíveis dentro da poligonal do Porto Organizado, fora de sua área arrendada, para implantação de canteiro de obras, o mesmo deverá seguir os trâmites previstos na Portaria SNPTA nº 61.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>ii. Até o 3º (terceiro) ano de contrato, dragagem dos berços localizados dentro da área arrendada para profundidade de -15m DNH.</p>	<p>Entre os investimentos mínimos previstos pelo Contrato está a realização, até o 3º (terceiro) ano de contrato, de dragagem de aprofundamentos dos berços localizado dentro da área arrendada, para profundidade de -15m DNH. Contudo, como é cediço no setor portuário, dragagem não costuma ser uma atividade de responsabilidade do setor privada, mas sim uma atividade realizada pelo poder público. Nesse sentido, entendemos que a obrigação de dragagem deve ser retirada do Contrato de Arrendamento e, conseqüentemente, da modelagem econômico-financeira. Trata-se de risco inaceitável para qualquer Proponente. Isso porque, conforme registra a Seção C - Estudos de Engenharia, em 2017 foi concluída a execução das obras de recuperação e reforço estrutural para aprofundamento dos berços entre os armazéns 12A e 23, no Porto de Santos. Como se percebe, não terá sido a Arrendatária a responsável pelas obras de reforço para aprofundamento do calado dos Berços. O reforço ainda não foi plenamente testado e não será possível à Arrendatária se responsabilizar pela condição atual dos Berços, as quais se devem aos serviços prestados até o momento pela SPA - particularmente quanto à efetiva viabilidade operacional de realização de dragagem de aprofundamento no montante determinado ou mesmo de atracação nos Berços dos navios de referência de 80.000 TPB, conforme descrito na modelagem. Menciona-se, adicionalmente, os riscos relacionados às potenciais interferências da dragagem ora em comento nos berços vizinhos, que não integram a área do arrendamento - de modo que da qualidade do reforço estrutural nos Berços realizado pela SPA decorrem riscos relevantes não só para as operações do futuro Arrendatário de STS11, mas igualmente para ou arrendatários que fazem uso dos berços lindeiros. Conforme assevera a melhor técnica de alocação de riscos em contratos de concessão, o risco ora avaliado deverá ser alocado ao Poder Concedente, isto é, à parte titular das condições mais eficientes para sua mitigação.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos serão mantidos na modelagem financeira do terminal. Esclarece-se que o Programa de Arrendamentos Portuários tem diversos exemplos de investimentos alocados para o arrendatário, logo impactando na equação financeira do terminal, sendo essa uma alternativa eficaz para segurança em relação à realização do investimento, que impacta diretamente na operação do terminal. Ressalte-se que caso um investimento dessa natureza fosse alocado à Autoridade Portuária inseriram-se ao projeto um nível de incerteza em relação a realização do investimento com graves reflexos em relação ao risco percebido pelo mercado em relação ao projeto. Por fim, ressalte-se que alocar obrigações de dragagem já foram aplicados em outros processos licitatórios, e que em todos eles a modelagem buscou ser muito atenta em relação aos custos do projeto, prazo de execução, cuidados relacionados ao licenciamento da obra, dentre outros parâmetros.</p>

Minuta de Contrato - STS11	i. R\$ 5.084.373,04 (cinco milhões, oitenta e quatro mil, trezentos e setenta e três reais e quatro centavos) por mês, a título de Valor do Arrendamento Fixo, pelo direito de explo	Em que pese a previsão de 2 (duas) fases de transição ao longo do desenvolvimento do Terminal, para só então passar-se à configuração definitiva de STS11, a Cláusula 9.2.1.i em comento prevê o pagamento de valor estanque a título de arrendamento fixo, pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento. Entretanto, há que considerar que, por um lado, a Arrendatária não deverá explorar desde logo as Atividades, passando por fase inicial não operacional. Ademais, por outro lado, a própria Área do Arrendamento deverá ser expandida da 1ª para a 2ª fase de transição do Terminal. Esse tipo de disposição onera excessivamente o setor privado, impedindo-o de ofertar um lance de outorga maior e mais atrativo para o poder público. Assim, em reconhecimento à realidade do projeto, esta ilustre Agência deveria exigir o pagamento do arrendamento fixo apenas e tão somente quanto o terminal começasse a gerar receitas efetivas, depois de finalizadas as duas fases de implantação do terminal, o que seria a partir do quarto ano contratual. Essa alteração, de novo, faria com que os potenciais interessados no certame ofertassem lances maiores, evitando considerar em seu modelo financeiro custos operacionais em momento onde não há qualquer geração receita, ou geração de receita muito diminuta. Desta forma, não se sustenta a previsão de pagamento imutável a título de arrendamento fixo, ignorando-se as peculiaridades da implantação de STS11.	Não acatada. O contribuinte quer subverter a lógica da modelagem contratual para percentual de Receitas o que não coaduna com o modelo de arrendamento utilizado até hoje pelo poder concedente e a ANTAQ.
Minuta de Contrato - STS11	i. R\$ 5.084.373,04 (cinco milhões, oitenta e quatro mil, trezentos e setenta e três reais e quatro centavos) por mês, a título de Valor do Arrendamento Fixo, pelo direito de explo	Tendo em vista que a área do terminal será entregue de forma faseada, sugerimos que o pagamento do valor do arrendamento fixo seja proporcional à área entregue. Assim, durante a fase 1, a arrendatária deverá pagar o valor fixo do arrendamento em razão de 61.976 m2, ao passo que somente na fase 2, pagará o valor relativo aos 87.934 m2. Ainda sobre esse ponto, vale destacar que a área da fase 2, que somente será liberada no ano 3 do contrato de arrendamento, é atualmente operada e remunerada por uma arrendatária. Eventual acumulação de cobrança pela ocupação de área por duas arrendatárias distintas (atual titular da área e a titular do contrato STS11) resultaria em enriquecimento sem causa da autoridade portuária, o que é vedado pelo ordenamento jurídico.	Não acatada. O valor fixo não tem nenhuma referência com o tamanho da área. O valor é uma variável de saída do fluxo de caixa.
Minuta de Contrato - STS11	9.2.3.1 A partir do início das Atividades, ao fim de cada período de 1 (um) Ano, caso a Movimentação Efetivamente Contabilizada seja inferior à Movimentação Mínima Exigida, a Arrendatária deverá pagar à Adminis	Considerando a possibilidade de quebra de expectativa em relação à safra dos produtos a serem exportados pelo STS11, isso é, o não alcance da previsão de plantio dos produtos agrícolas decorrente dos mais variados fatores, em especial os eventos climáticos, a cada ano mais instáveis, e as possíveis mudanças do comportamento do mercado nacional, que resultam na queda da exportação desses produtos por fatores não atribuíveis e/ou gerenciáveis pela arrendatária, a mesma não pode ser penalizada pelo não alcance dos volumes contratados. Diante disso, sugerimos a inclusão da seguinte previsão na minuta do contrato de arrendamento: 9.2.3.1.1. Caso a movimentação mínima exigida não seja alcançada exclusivamente em decorrência da quebra da produção dos graneis vegetais exportados pelo terminal, em decorrência de variações climáticas, queda do volume de exportação ou qualquer outro fator não atribuível à arrendatária, esta estará dispensada do pagamento do valor previsto na cláusula 9.2.3.1.	Não acatada. As justificativas e maiores detalhes da modelagem econômico-financeira podem ser encontradas no Ato Justificatório e nos Estudos delimitados pelo Poder Concedente. Importante destacar que o risco de demanda é da Arrendatária.
Minuta de Contrato - STS11	10.2.4 Armazenagem de até 30 (trinta) dias; e	A Cláusula 10.2 consigna que o preço estabelecido pela prestação das Atividades será livremente fixado pela Arrendatária, compreendendo, mas não se limitando, a armazenagem de até 30 (trinta) dias. Neste sentido, cumpre destacar que, conforme consolidada prática de mercado, o período de armazenagem usualmente incluído no preço cobrado junto aos Usuários é de 15 (quinze) dias. Trata-se, inclusive, do período de armazenagem contabilizado nas tabelas de preços utilizadas como referência à modelagem ora cogitada. Assim, considerando a natureza privada e livremente fixada dos preços praticados pela Arrendatária, cumpre adaptar-se a redação ora em comento para esclarecer que não haverá qualquer obrigação à Arrendatária de garantia da armazenagem de 30 (trinta) dias em seu preço.	Acatada. O dispositivo será corrigido para deixar claro que a definição da cesta de serviços à arrendatária.

Minuta de Contrato - STS11	13 Alocação de Riscos	Sugerimos atualizar a matriz de risco do Contrato de Arrendamento do STS11 conforme inovações contratuais propostas pelo Ministério da Infraestrutura e já adotadas pela ANTAQ no bojo da Consulta Pública 19/2020-ANTAQ, que tratou das minutas de edital e contrato da desestatização da CODESA. Nessa linha, postulamos o ajuste das subcláusulas 13.1.8, 13.1.13 e 13.2.4, nos seguintes termos: (a) cláusula 13.1.8: manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato por: (i) até 15 (quinze) dias sucessivos a cada período de 12 (doze) meses contados da Datada Assunção; e (ii) até 90 (noventa) dias a cada período de 12(doze) meses contados da Data da Assunção; (b) cláusula 13.1.13: caso fortuito e força maior desde que o fator gerador seja segurável no Brasil por, no mínimo, duas seguradoras, considerando o prazo de um ano anterior à data da ocorrência, conforme registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou órgão que venha a substituí-la; (c) cláusula 13.2.4: alterações na legislação e regulamentação tributária ou a superveniência de jurisprudência vinculante, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda.	Acatada parcialmente. A subcláusula de riscos será alterado para atendimento parcial da demanda, deixando claro que a existência de seguro deverá ser verificada no momento da contratação ou renovação. Sobre as outras contribuições, informa-se que a minuta de contrato citada foi submetida à audiência pública mas não é a minuta final aprovada pela ANTAQ e que a mesma pode ser alterada para adequação às minutas de contrato de arrendamento.
Minuta de Contrato - STS11	13 Alocação de Riscos	A projeção da capacidade dinâmica do terminal é bastante elevada (será o maior terminal exportador de granel vegetal do Porto de Santos) e completamente dependente do modal ferroviário, tanto que no item 2.3 da Seção C (Engenharia), consta que a recepção da carga ocorrerá majoritariamente por ferrovia, em atendimento a demanda logística pelo Porto de Santos . Isso significa reconhecer que qualquer intercorrência/problema verificado com a contratação desse frete comprometerá enormemente a performance do Terminal, isso é, o alcance dos volumes estimados. Esse ponto chama bastante atenção porque os terminais hoje instalados em Santos vêm enfrentando dificuldades no que concerne ao atendimento ferroviário, por falta de capacidade da concessionária ferroviária. É sabido que essa preocupação não passou despercebida pelo Governo, que vem centrando esforços na realização de investimentos não só na malha ferroviária fora do porto organizado e na ferradura, como, em conjunto com a Autoridade Portuária, na FIPS. Há, no entanto, enorme receio (i.) acerca da efetiva concretização desses investimentos nos volumes necessários, ou, ainda, (ii.) de descasamento do cronograma de sua realização relativamente à implantação do STS11. É dizer, não há garantias de que, uma vez implantando o STS11, a concessionária ferroviária disponibilizará o volume necessário para o alcance da capacidade dinâmica do Terminal. Considerando que o risco de não atendimento do terminal pela ferroviária não se trata de risco gerenciável, tampouco segurável pela arrendatária e que a regular disponibilização do volume necessário pela concessionária ferroviária é condição para o atendimento dos níveis contratuais estabelecidos para o terminal portuário, deve-se reconhecer o direito à repactuação contratual em casos de não alcance dos volumes projetados pelo STS11 nos casos de dificuldades comprovadas na contratação do frete ferroviário. Diante disso, sugerimos acrescentar a seguinte cláusula no contrato de arrendamento: 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) 13.2.9. Não alcance da capacidade dinâmica projetada para o Terminal decorrente da falta de capacidade de atendimento do terminal pela concessionária ferroviária.	Agradecemos pela contribuição. O terminal está sendo dimensionado levando em consideração a capacidade projetada do sistema ferroviário do complexo portuário. Eventuais riscos associados à capacidade ferroviária do complexo poderão ser objeto de reanálise pela Agência Reguladora durante o período de vigência contratual.
Minuta de Contrato - STS11	13 Alocação de Riscos	Caso ocorram atrasos na entrega das referidas áreas ao vencedor do leilão, este tempo será adicionado ao período de 25 anos informado no edital?	Não acatada. Não há contribuição. O início do prazo acontece com a celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos.

Minuta de Contrato - STS11	13 Alocação de Riscos	Qual expectativa da SPA com relação a atual utilização dos berços 13/14 por parte do Moinho Paulista? A quem caberá a responsabilidade por um eventual deslocamento deste sistema de descarregamento de trigo?	<p>Agradecemos pela contribuição. Em relação ao ponto questionado, a administração do Porto de Santos prestou os seguintes esclarecimentos: "Informamos que o planejamento da SPA é que as instalações de passagem destinadas ao transporte de trigo dos terminais retroportuários do Paquetá sejam remanejadas, liberando os atuais berços Arm. 12A, Arm. 13/14 para uso exclusivo do futuro terminal STS11. Na nova configuração, as operações de descarga de trigo da Bunge e da Neves & marinheiro (Moinho Paulista) passarão a ser realizadas exclusivamente nos trechos de cais localizados defronte aos antigos armazéns, 10, 11 e 12. O contrato de Passagem DIPRE-DINEG 15.2021 [...] firmado entre Autoridade Portuária e Moinho Paulista, já contempla a realocação das operações para os berços defronte aos antigos armazéns 10 a 12. Desta forma, após conclusão da obra do cais 11 e 12, que será de responsabilidade do futuro arrendatário do STS11, não deverá haver interferências entre as operações do novo terminal STS 11 e as operações da Nita. Ressaltamos que as tratativas similares estão em andamento com a Bunge de modo a transferir as operações do contrato atual, cujas operações são realizadas no berço 12A, para os berços defronte aos antigos armazéns supracitados. Quanto ao contrato de passagem firmado com a Cereal Sul, as operações já foram integradas ao próprio contrato de arrendamento do terminal DP/55.2002, sendo que as instalações de armazenagem (3 silos verticais) serão integradas ao futuro terminal STS11. Por fim, em relação à responsabilidade dos investimentos, no caso das operações realizadas no berço 13/14, o planejamento da Autoridade Portuária é que a viabilização dos novos berços defronte ao antigo armazém 12 seja atribuída ao futuro STS11 e o remanejamento do sistema de descarregamento de trigo fique a cargo do Moinho Paulista."</p>
----------------------------	-----------------------	--	--

<p>Minuta de Contrato - STS11</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>Percebe-se que o risco relacionado à ocorrência de manifestações sociais foi alocado à Arrendatária Todavia, 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 que tenha. 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.</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. E é cristalino que o arrendatário tem condições de arcar com menores custos de seguro para cobrir possíveis lucros cessantes de uma manifestação social, do que a União.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</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 apó</p>	<p>A alocação de riscos de casos fortuitos ou força maior seguráveis à época da contratação do seguro, ao arrendatário (Item 13.1.13 - fl. 32 da minuta de Contrato) está associada a evento subjetivo e de difícil mensuração pelo ente regulador - aferição da existência de seguros para cobertura do evento à época da contratação ou renovação das apólices dos seguros exigidos da arrendatária. Nesse contexto, visando a reduzir incertezas, recomenda-se à Antaq explicitar todos os riscos atribuíveis ao arrendatário. (CONTRIBUIÇÃO 07) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail</p>	<p>Não acatada. Não há contribuição. A alocação ao arrendatária atende a bibliografia. Segundo Irwin et. al. (1997) existem dois fatores que devem ser levados em consideração na alocação dos riscos: primeiro, o grau em que o agente pode influenciar ou controlar o resultado sujeito a riscos; segundo, a capacidade do agente em suportar o risco com menor custo. E é cristalino que o arrendatário tem condições de arcar com menores custos de seguro para cobrir possíveis lucros cessantes de uma manifestação social, do que a União.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>13.1.22 Transtornos causados por limitações administrativas, direito de passagem ou servidões suportadas pela Arrendatária, sem prejuízo do direito de ser remunerada pela pessoa b</p>	<p>O dispositivo atribui como risco da Arrendatária a assunção de transtornos causados por limitações administrativas, direito de passagem ou servidões suportadas pela Arrendatária, sem prejuízo do direito de ser remunerada pela pessoa b</p>	<p>Acatada. A cláusula será alterada para prever a não possibilidade de contratos de passagem nos berços exclusivos.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:</p>	<p>A Nota Técnica nº 3/2021/EPL, em seu item 7.73, consolida o levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área STS11, buscando-se identificar a existência de entraves ao procedimento licitatório futuro ou impactos ao novo arrendamento. Assim, considerando a pluralidade de instrumentos jurídicos que incidem e permanecerão incidindo sobre a área de STS11, mesmo após a celebração do Contrato de Arrendamento, deverá ser assegurado à Arrendatária o direito de ver reequilibrados eventuais passivos jurídicos supervenientes que se relacionem com tais instrumentos, incluindo multas, penalidades, indenizações e eventuais restrições regulatórias ou judiciais às quais os arrendatários pretéritos tenham dado causa.</p>	<p>Não acatada. Não há como definir de forma geral as regras de reequilíbrio para esses passivos. Cada evento será tratado caso a caso de acordo com a matriz de risco definida no contrato de arrendamento.</p>

<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>13.2.5Atraso ou paralisação das Atividades decorrentes da demora ou impossibilidade da obtenção das licenças ambientais da instalação portuária em razão da inexistência ou cassação das licenças ambientais do Porto Organizado, bem como do descumprimento da</p>	<p>O Item 13.2.5 da minuta de Contrato (fl. 34) desonera a arrendatária do risco associado ao atraso ou paralisação das Atividades decorrentes da demora ou impossibilidade da obtenção das licenças ambientais da instalação portuária, bem como no descumprimento das condicionantes nela estabelecidas. A despeito do caráter meritório da medida, há que se excluir desse conjunto de riscos atribuíveis ao Poder Concedente, as situações em que a arrendatária der causa, de forma deliberada, ao atraso na emissão das licenças ambientais e as hipóteses em que o eventual descumprimento de condicionantes seja de responsabilidade da arrendatária. Nesse contexto, recomenda-se à Antaq ajustar a redação do item 13.2.5 da minuta de Contrato, com o objetivo de excluir a situação em que a arrendatária dê causa a atrasos na obtenção de licenças ambientais ou a descumprimento de condicionantes. (CONTRIBUIÇÃO 08) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail</p>	<p>Não acatada. Já está definida que é de responsabilidade do poder concedente em caso de razão da inexistência ou cassação das licenças ambientais do Porto Organizado.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>13.2.6Caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência, em condições normais do mercado de seguros;</p>	<p>No âmbito do modelo jurídico proposto, foi alocado à Arrendatária o risco de ocorrência de casos fortuitos ou de força maior e de eventos seguráveis considerando o momento da verificação do sinistro. Em outras palavras, pela lógica do contrato, se houvesse seguro disponível no momento da verificação do sinistro, o risco seria integral e exclusivamente da Arrendatária; na sua ausência, continuaria sendo risco da Arrendatária, porém esta não poderia ser penalizada pela sua ocorrência. Dois desafios, em especial, são gerados por esse tratamento: (i) necessidade de verificar, diariamente, se existem novas coberturas securitárias disponíveis no mercado a preços acessíveis, e, nos casos em que inexistente cobertura securitária, e, nos casos em que inexistente cobertura securitária, (ii) possibilidade de materialização de eventos que não constituem riscos, mas sim verdadeiras incertezas e que deverão ser suportados, nos termos da Cláusula 13.2.6, pela Arrendatária, o que pode, em última análise, culminar na falência do projeto concessório, a depender dos impactos provocados pelo evento danoso. A atribuição de riscos excessivamente genéricos ao futuro arrendatário e que estejam totalmente fora do seu controle, além de ser inadequada do ponto de vista das melhores práticas de alocação de riscos, pode causar seleção adversa, pois o licitante pouco comprometido tende a ignorar essas preocupações, apostando em eventual renegociação do Contrato caso os riscos se materializem. Foi diante deste cenário que a Cláusula 13.1.13 atribuiu à Arrendatária tão somente o risco de 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. Percebe-se que o texto não menciona o momento de ocorrência do sinistro - ao contrário do que consta na Cláusula 13.2.6. Assim, para superar as situações colocadas, bem como a contradição das Cláusulas ora em comento, propomos que igualmente a Cláusula 13.2.6. delimite o risco abordado àqueles que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições de mercado, considerando as coberturas disponíveis na época da contratação / renovação da apólice.</p>	<p>Acatada. A alteração sugerida dá maior segurança jurídica evitando a verificação diária de cobertura securitária pelo arrendatário.</p>

<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Orga</p>	<p>A Cláusula 13.2.7 do Contrato atribui como risco do Poder Concedente as decisões judiciais ou administrativas que inviabilizem a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato, de acordo com as condições estabelecidas, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado azo à decisão. Trata-se de disposição genérica que não leva em consideração as especificidades da modelagem de STS11, como, por exemplo, os prejuízos que adviriam da abstenção da Administração em tomar certas decisões, como a determinação da substituição de áreas da empresa Rishis - sem a qual o Terminal somente contará com a respectiva ao final de seu contrato, em 2029 Assim, o Poder Concedente deverá não só assumir o risco das decisões que impeçam a Arrendatária de explorar o Terminal de acordo com as especificações constantes do Contrato, mas também pela eventual ausência de decisões que se mostrem como pré-requisitos à adequada estruturação e funcionamento do Terminal.</p>	<p>Não acatada. Está contemplada na cláusula qualquer desídia da Autoridade Portuária que possa impactar no projeto da arrendatária.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Orga</p>	<p>A Cláusula 13.2.7 consigna que a Arrendatária não deverá arcar com os riscos relacionados a decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato . O dispositivo prossegue estendendo os efeitos do risco, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão . Não está claro, a partir da redação acima transcrita, em qual extensão a legislação ou a regulamentação entram no risco que não será suportado pela Arrendatária. Trata-se de alterações na legislação e na regulamentação? Alterações que impactem nas operações e majorem custos considerados quando da licitação ou somente alterações que inviabilizem a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ? Tais considerações se fazem prementes, pois a alocação dos riscos sobre alterações na regulamentação aplicável no Contrato de Arrendamento é fator fundamental para consubstanciar maior segurança jurídica ao investidor, dado que tais situações não são de ocorrência incomum, especialmente se se considerar 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 legal, regulatório e técnico. 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, parece justo que tais riscos sejam alocados ao Poder Concedente. A cláusula ficaria, assim, com a seguinte redação: 13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato, de acordo com as condições nelas estabelecidas, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão, bem como alterações na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado; e</p>	<p>Não acatada. O risco de alterações legislativas já está previsto na subcláusula 13.2.4 que terá a seguinte redação: "Alteração legislativa específica que comprovadamente altere a composição econômico-financeira do Contrato, a exemplo da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, com exceção de alterações relacionadas aos impostos incidentes sobre a renda ou qualquer outra circunstância em que inexistir relação direta de causalidade com o mencionado desequilíbrio."</p>

<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Orga</p>	<p>A Cláusula 13.2.7 consigna que a Arrendatária não deverá arcar com os riscos relacionados a decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato . Entretanto, o dispositivo em comento deve levar em conta as especificidades relacionadas ao Terminal de STS11, notadamente a miríade de terceiros interessados, titulares de instrumentos jurídicos (incluindo contratos de arrendamento, contratos de transição, contratos de passagem e decisões judiciais) sobre áreas que serão englobadas dentro do Área do Arrendamento. Isso porque a simples extinção dos instrumentos jurídicos referidos não necessariamente possibilitará, por si só, que a Arrendatária possa fruir da integralidade da Área do Arrendamento. Mencione-se como exemplo o caso da Rodrimar, em que, muito embora já tenha tido seu contrato de arrendamento extinto - há, aproximadamente, 7 (sete) anos -, segue sua ocupação em área integrante do STS11, sob o manto de duas medidas judiciais distintas. Há que se considerar o risco, por conseguinte, de, mesmo após a eventual disponibilização da Área do Arrendamento, sobrevir decisão judicial ou administrativa que reinstaure os efeitos de instrumentos já extintos , de forma a impactar a possibilidade de a Arrendatária explorar adequadamente o Arrendamento. Tais decisões, há que se destacar, não necessariamente inviabilizarão as atividades objeto do Contrato, mas impactarão decisivamente o equilíbrio econômico-financeiro do instrumento. Assim, a Cláusula 13.2.7 deverá ser ajustada para refletir a alocação do risco acima delineada, nos seguintes termos: 13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento (...).</p>	<p>Acatada. A área é composta por vários contratos que estão sujeitos a interferências legais e de órgãos de controle e o contrato deve salvaguardar a futura arrendatária desses riscos.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data de Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo si</p>	<p>A Cláusula 13.2.8 do Contrato prevê que o Poder Concedente será responsável pelos custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades, desde que o atraso seja superior a 12 meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo, ficando a Arrendatária isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações. Distingue-se os custos decorrentes do atraso do Poder Concedente na disponibilização da Área do Arrendamento e a frustração de receitas (previstas na modelagem financeira do Leilão) que advirá da impossibilidade de fruição da área integral do Terminal. Isso pois deve ser considerada a miríade de instrumentos jurídicos (incluindo contratos de arrendamento, contratos de transição, contratos de passagem e decisões judiciais) cujos efeitos haverão de cessar para a viabilização da consolidação da área total do arrendamento. Menciona-se a ocupação de área pela Rodrimar que, muito embora já tenha tido seu contrato de arrendamento extinto - há, aproximadamente, 7 anos -, segue produzindo efeitos, sob o manto de duas medidas judiciais distintas - uma delas reforçada recentemente pela aprovação de seu plano de recuperação judicial, superando a reprovação de seu maior credor quirografário (cram down). Outro risco para a obtenção da Área do Arrendamento em sua integralidade se refere à efetivação da substituição de áreas solicitada pela Rishis, cujo contrato de arrendamento original tem conclusão prevista em 2029. Isso porque no transcurso do processo administrativo, a empresa Rishis alterou sua posição com relação à área solicitada, demandando para a substituição de áreas uma instalação posteriormente licitada no âmbito do leilão de STS14/STS14A - e abrindo mão da área originalmente solicitada, a qual será novamente ofertada à companhia. Não há garantia alguma de que a Rishis aquiescerá com a substituição de áreas e que, portanto, o terminal STS11 poderá usufruir de sua área integral antes de 2029. Ressalta-se que tanto o caso da Rodrimar quanto o processo referente à Rishis foram classificados pela Nota Técnica nº 3/EPL como riscos de alta relevância. Tem-se, ademais, o titular do Terminal 12A, atual responsável por relevante parcela do STS11, notadamente de toda a área planejada para ser disponibilizada na 2ª etapa da fase da transição. Ocorre que tal arrendatário, que possuirá contrato válido na realização do Leilão, pertence a cadeia global verticalizada, com baixos incentivos para deixar a área pontualmente após o encerramento de seu instrumento de arrendamento (sendo que, como serve de exemplo a Rodrimar, que já não possui contrato de arrendamento válido e eficaz há cerca de</p>	<p>Disney, pode olhar esse emaranhado faz sentido, por favor.</p>

7 anos, as arrendatárias possuem diversas alternativas para prolongar sua estadia no terminal mesmo após o encerramento dos respectivos contratos). Como agravante, o Item 27.2.2 da minuta de Edital prevê que o Proponente vencedor do Leilão deverá, como condição prévia à celebração do Contrato, apresentar o comprovante de pagamento de 25% do Valor de Outorga proposto na licitação. Além disso, o Proponente incorreria em todos os altíssimos custos previstos nos itens 27.2.1, 27.2.3, 27.2.5 e 27.2.6 do Edital, custos esses relacionados, respectivamente, com o pagamento da B3, EPL e ANTAQ pela elaboração dos estudos do STS11, capital social mínimo de R\$138milhões, mais os custos relacionados com a contratação da garantia de execução. Ou seja, a despeito do alto risco de a Rodrimar, Rishis ou Terminal 12A ainda estarem na área quando da celebração do Arrendamento (ou do início da 2ª fase da transição), de acordo com a atual minuta de Contrato de Arrendamento, o Arrendatário seria obrigado a pagar todos os custos listados. Note-se que não existe qualquer previsão contratual para o ressarcimento desses custos caso as áreas não sejam disponibilizadas pelo poder público após a celebração do contrato. E esse risco simplesmente impede que Proponentes responsáveis participem da licitação. É necessário que exista uma solução contratual adequada para esse tipo de risco, que o privado em nada contribuiu para sua existência e, portanto, não deve ser alocado a ele. Adicionalmente, pela redação atualmente prevista na Cláusula 13.2.8 do Contrato, inobstante a eventual indisponibilidade da Área do Arrendamento por até 12 meses (por razões que, estão rigorosamente alheias à sua esfera de controle), a Arrendatária terá o prazo máximo de 2 anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento. Neste momento, a Arrendatária já teria contratado sua Garantia de Execução a qual, em caso de inadimplemento da referida Cláusula 13.2.8, poderia desde logo ser executada pelo Poder Concedente. Pede-se que se esclareça quais são as consequências da eventual indisponibilidade da Área do Arrendamento pela materialização dos riscos jurídicos que permeiam o Leilão

Minuta de Contrato - STS11

14 Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro

Qual seria o dispositivo que traria segurança de solicitação de reequilíbrio ao arrendatário caso as infraestruturas ferroviárias informadas no edital não venham a ocorrer e afetam diretamente os volumes previstos no edital?

Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a matriz de riscos desse terminal está exaustivamente descrita na Minuta de Contrato disponibilizada.

Minuta de Contrato - STS11

14.2.2Após a conclusão da análise do EVTEA, a ANTAQ apresentará ao Poder Concedente cenários alternativos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento portuário, conforme diretrizes do Ministério da Infraestrutura.

A Cláusula 14.2.2 prevê que a ANTAQ apresentará a pretensão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme diretrizes do Ministério da Infraestrutura. Nota-se, entretanto, que os instrumentos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato deverão ser negociados em comum acordo com a Arrendatária, sendo que a Cláusula 14.4 inclui no leque de instrumentos disponíveis para tanto a atribuição do pagamento da indenização para eventual novo arrendatário. Importa, neste sentido, esclarecer eventuais instrumentos alternativos aptos à recomposição da equação econômico-financeira do Contrato. Entre eles deverão ser considerados: (i) a prorrogação do prazo do Contrato; (ii) a redução do valor de arrendamento; (iii) a redução do valor de outorga devido; (iv) a revisão de cronograma de investimentos; (v) a indenização direta pelo Poder Concedente; ou (vi) a utilização conjugada de uma ou mais dessas modalidades.

Agradecemos a contribuição e lembro que essa possibilidade mencionada, indenização - cláusula 14.4, é uma dentre as quais se incluem os cenários alternativos nos termos da cláusula 14.2 ficando a cargo do Poder Concedente a decisão final em conjunto com o interessado.

<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>14.4 Observada a regulamentação vigente, será admitido ao Poder Concedente atribuir a eventual novo arrendatário o dever de pagar indenização à Arrendatária, caso seja esta a forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato eleita</p>	<p>Entre as hipóteses de Revisão Extraordinária para Recomposição de Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato, a Cláusula 14.4 estabelece que será admitido ao Poder Concedente atribuir a eventual novo arrendatário o dever de pagar indenização à Arrendatária, caso seja esta a forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato eleita, nos termos a serem fixados no futuro edital. Trata-se, como se observa, não de uma forma de Revisão Extraordinária do Contrato, mas uma forma de indenização da Arrendatária quando da extinção do Contrato, havendo débitos pendentes do Poder Concedente com a Arrendatária, inclusive oriundos de eventuais desequilíbrios econômico-financeiros pretéritos à extinção do instrumento. Assim, para fins de clareza contratual, a disposição deve ser movida para a Cláusula 25.4.7, que trata justamente da Indenização devida à Arrendatária. Adicionalmente, o dispositivo deveria esclarecer em quais hipóteses e condições, será admitida a transferência de dívidas titularizadas pelo Poder Concedente para pagamento de eventual vencedor de novo leilão para a área, incluindo quais procedimentos deverão ser observados para a formalização da inclusão dos valores de indenização no respectivo edital de licitação e quais serão as consequências de não haver interessado na futura licitação - ou se, por qualquer motivo, o certame não for conduzido tempestivamente.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e lembramos que o equilíbrio econômico e financeiro do contrato é condição líquida e certa. Eventual indenização só caberá nos casos de falência ou dissolução da Arrendatária nos termos da cláusula 25.7.4, de outra sorte os investimentos são alocados na planilha financeira de modo a estar totalmente amortizados ao final do contrato, portanto é discricionariedade de um contrato administrativo a forma de como será indenizada futuramente numa eventualidade.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>14.4 Observada a regulamentação vigente, será admitido ao Poder Concedente atribuir a eventual novo arrendatário o dever de pagar indenização à Arrendatária, caso seja esta a forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato eleita</p>	<p>Quanto à possibilidade de pagamento de eventuais indenizações devidas ao arrendatário, ao final da concessão, por eventual novo arrendatário, nos termos do Item 14.4 - fl. 37 da minuta de contrato, recomenda-se à Antaq explicitar a fundamentação jurídica aplicável, para fins de favorecimento da segurança jurídica do processo. (CONTRIBUIÇÃO 10) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail</p>	<p>Em um contrato longo de 25 anos podendo ser prorrogado por até 70 anos há possibilidade de uma eventual indenização ao final e a alocação no fluxo de caixa da próxima licitação é bem viável e não há proibição legal.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>15.1.3 Todos os bens que vierem a ser adquiridos pela Arrendatária para operação portuária nos termos da Cláusula 7.1.2.2 deste Contrato.</p>	<p>Será de responsabilidade da arrendatária a posse, guarda, manutenção. Solicitamos o detalhamento dos ativos existentes com as características, disponibilidade e utilização ao longo do contrato de arrendamento já que tais ativos foram considerados na modelagem sobre a qual são estimados os valores de manutenção e seguros.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que a lista completa desses ativos está disponível na Seção E - Financeiro - Ativos Existentes. Esclarece-se ainda que esta mesma lista de ativos estará presente no Anexo do Termo de Aceitação Provisória - TAP.</p>

<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>15.4 Os bens móveis e imóveis mencionados na Subcláusula 15.1.1 e existentes na data da celebração deste Contrato serão cedidos à Arrendatária mediante a assinatura de Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos entre a Arrendatária,</p>	<p>A assinatura de Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos marca a Data da Assunção do Contrato e dos ativos disponibilizados para o Arrendatário, muitos dos quais deverão ser demolidos para viabilizar a concretização do Projeto Básico de Implantação. Esses ativos são bens públicos afetos à prestação de serviços públicos, que dependem, por conseguinte, de prévia desafetação para sua demolição. Esse também pode ser o caso outros ativos existentes no local, em relação aos quais a Arrendatária manifeste desinteresse em recebê-los, e que deverão ser realocados. Sugere-se, assim, que a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos só ocorra após a efetiva desafetação dos bens públicos nele arrolados.</p>	<p>Conforme o item 15.4.2 do contrato, "Após a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos, a Arrendatária terá até 60 (sessenta) dias para apresentar eventuais discordâncias e assinar o Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos, conforme minuta constante do Apêndice 3 deste Contrato". Assim, essas questões deverão ser devidamente apresentadas ao tempo ora determinado.</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</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 âmbi</p>	<p>A ATANQ terá livre acesso aos dados da administração, econômicos, contabilidade, etc. Não há previsão de expressa confidencialidade para tais dados. Podemos considerar que serão usados única e exclusivamente para fins especificados no contrato, sem que seja dado publicidade aos dados? Ou a Arrendatária não estará obrigada a disponibilizar informações estratégicas ou que sejam comercialmente sensíveis?</p>	<p>Os arrendatários deverão disponibilizar todas as informações solicitadas pela Agência Reguladora. A Resolução 2578/2012-ANTAQ prevê de forma específica que a classificação da informação quanto ao seu sigilo deve considerar os efeitos que causará aos usuários da Agência: Art. 5º A informação deve possuir classificação quanto ao seu sigilo, à sua integridade e à sua disponibilidade. § 1º A classificação da informação deve ser feita considerando o disposto na legislação em vigor, bem como os efeitos que a atribuição de determinada classificação trará às atividades da Agência, a seus usuários e à sociedade em geral. Em seu art. 10, a referida Resolução exemplifica alguns assuntos que podem ser considerados sigilosos pela Agência. As informações e os documentos solicitados às arrendatárias se enquadram nas hipóteses dos incisos III e XV: Art. 10. São passíveis de classificação quanto ao sigilo, as informações e documentos mantidos em qualquer suporte consideradas imprescindíveis à segurança da sociedade ou do Estado, relacionadas aos seguintes assuntos: (Redação dada pela Resolução nº 3.354-ANTAQ, de 14.4.2014) III - segredos de empresa, incluindo informações técnicas e operacionais; XV - informações e documentos relativos à atividade empresarial de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado cuja divulgação possa representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos;</p>

<p>Minuta de Contrato - STS11</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 âmbi</p>	<p>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 que compõem o custo das Atividades. Além disso, a ANTAQ terá, em qualquer época, livre acesso aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes ao 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.</p>	<p>Os arrendatários deverão disponibilizar todas as informações solicitadas pela Agência Reguladora. A Resolução 2578/2012-ANTAQ prevê de forma específica que a classificação da informação quanto ao seu sigilo deve considerar os efeitos que causará aos usuários da Agência: Art. 5º A informação deve possuir classificação quanto ao seu sigilo, à sua integridade e à sua disponibilidade. § 1º A classificação da informação deve ser feita considerando o disposto na legislação em vigor, bem como os efeitos que a atribuição de determinada classificação trará às atividades da Agência, a seus usuários e à sociedade em geral. Em seu art. 10, a referida Resolução exemplifica alguns assuntos que podem ser considerados sigilosos pela Agência. As informações e os documentos solicitados às arrendatárias se enquadram nas hipóteses dos incisos III e XV: Art. 10. São passíveis de classificação quanto ao sigilo, as informações e documentos mantidos em qualquer suporte consideradas imprescindíveis à segurança da sociedade ou do Estado, relacionadas aos seguintes assuntos: (Redação dada pela Resolução nº 3.354-ANTAQ, de 14.4.2014) III - segredos de empresa, incluindo informações técnicas e operacionais; XV - informações e documentos relativos à atividade empresarial de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado cuja divulgação possa representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos;</p>
<p>Minuta de Contrato - STS11</p>	<p>25.3.3A parte da indenização devida à Arrendatária, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos referidos na alínea b da Subcláusula 25.3.2, poderá ser paga diretamente aos Financiadores, podendo o remanescente ser pago diretamente à Arrendatária</p>	<p>Os Itens 25.3.3 e 25.4.7.3 da minuta de Contrato (fl. 53 e 56) contêm a possibilidade de pagamento, diretamente pelo Poder Concedente aos financiadores, do saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos, com os recursos da indenização devida à arrendatária. A despeito do caráter meritório da medida, visando à redução do risco associado ao financiamento do negócio, é importante a adoção de procedimentos formais visando a reduzir o risco de futuros questionamentos pelas partes envolvidas, razão pela qual se recomenda à Antaq exigir a declaração de quitação das partes envolvidas - credor e arrendatária - antes do efetivo pagamento. (CONTRIBUIÇÃO 11) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail</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>

Minuta de Contrato - STS11	25.4.2O Poder Concedente não poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária nos casos de ocorrência de caso fortuito ou força maior não seguráveis.	A Cláusula 25.4.2 estabelece que o Poder Concedente não poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária nos casos de ocorrência de caso fortuito ou força maior e a mitigação de parcela de seus efeitos com base na contratação dos seguros disponíveis no mercado quando da contratação da apólice. Isso porque, por sua própria natureza, a ocorrência de eventos como o caso fortuito ou força maior podem ser capazes de, independentemente da eventual existência de mitigações seguráveis, inviabilizar a prestação do serviço contratualmente disciplinado. As indenizações securitárias (ou a falta de sua contratação) devem, evidentemente, ser consideradas quando da avaliação das indenizações cabíveis de parte a parte. De todo modo, a Cláusula ora comentada deveria ser ajustada para absorver, de um lado, o quanto disposto na Cláusula 25.4.7.2.iii, e, de outro, as lições extraídas de outros setores da infraestrutura nacional, tal como o setor ferroviário, cujos contratos de concessão ensinam que a Cláusula 25.4.2 deveria conter a seguinte redação: 24.5.2 A Arrendatária poderá requerer a extinção do Contrato em razão de caso fortuito ou força maior superveniente à data de sua assinatura, regularmente comprovados, cujos efeitos impeçam sua regular execução pela Concessionária. 24.5.2.1. Na hipótese descrita na subcláusula 24.5.2, a Arrendatária não deverá qualquer multa ou penalidade e será indenizada pelo que houver executado até a data em que o Contrato for extinto e por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos de caso fortuito ou força maior.	Contribuição não acatada. O disposto no item 25.4.2 do contrato está em consonância com a alocação de riscos contida na cláusula 13 do contrato e definida pelo Poder Concedente. O item 13.2.6 assevera que é de responsabilidade do Poder Concedente os casos fortuitos ou de força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência, em condições normais do mercado de seguros. Logo esse mesmo motivo não pode ensejar rescisão do contrato por culpa da arrendatária.
Minuta de Contrato - STS11	27.3 Solução de controvérsias mediante procedimentos de mediação e arbitragem	Finalmente, na realização de arbitragem para as controvérsias ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato, constante do Item 27.3 da minuta de Contrato (fls. 60 a 63), não consta a exigência de decisão administrativa prévia da agência reguladora, razão pela qual se recomenda a inserção deste requisito, com prazo determinado para manifestação da Antaq, com vistas a preservar a competência decisória da Antaq. Destaque-se que em caso de descumprimento do prazo estabelecido para decisão administrativa da agência reguladora, a exigência de decisão administrativa prévia a eventual processo de arbitragem deverá ser suprimida. (CONTRIBUIÇÃO 12) Obs. - Anexo Parecer SEI No 8451/2021/ME Encaminhado por e-mail	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 kafkaniano.

Brasília, 23 de julho de 2021

BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO

Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários