

 SCPAR Parcerias & Negócios Estratégicos SCPAR PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL S.A. COMISSÃO ESPECIAL DE ARRENDAMENTO DA SCPAR PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL S.A. Respostas às Contribuições – Audiência Pública nº 01/2024-SCPAR/PSFS			
O PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL DE ARRENDAMENTO da SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A., no uso das atribuições conferidas pela Portaria nº 0008/2021, de 21 de janeiro de 2021, alterada pela Portaria nº 58/2023, de 28 de março de 2023 e na legislação de regência, divulga as respostas às contribuições recebidas na Audiência Pública nº 01/2024-SCPAR/PSFS, referente ao Terminal de Grãos de São Francisco do Sul:			
Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
1	EVTEA Seção D - Operacional	Prezados Senhores, Boa Tarde. Conforme solicitado por vossas senhorias, no dia 21/05/2024 (Data da Audiência Pública), estou transpondo por escrito - em síntese- o conteúdo do questionamento abordado na audiência pública. Na ocasião, fui designado pela Diretoria do SINTRACASC, para representá-los na referida audiência pública virtual. Então, cumprimentei os componentes da mesa diretora da Audiência Pública, estendendo meus votos a todos os partícipes da Audiência, enquanto imprescindíveis ao cotidiano portuário de São Francisco do Sul. Por oportuno, mencionei de que no EVTEA - Seção D- Operacional (página 10), há uma menção a Mão de Obra. Atualmente, no Terminal Graneleiro do Porto de São Francisco do Sul, há diversas categorias de trabalhadores portuários que exercem suas respectivas atribuições e colaboram com a operacionalização e administração desta instalação portuária. Dentre estes, destacam-se os empregados públicos da CIDASC cedidos a SC PAR, os servidores da extinta APSFS (lotados na Infraestrutura) cedidos a SC PAR, os colaboradores do Sindicato dos Movimentadores de Carga (Vulgo Marronzinhos), os Trabalhadores Portuários Avulsos (Estivadores, Arrumadores, Conferentes), os Vigilantes, Serventes, Assistentes Administrativos e outros trabalhadores terceirizados. Diante do exposto, consideram-se pertinente 2 perguntas: 1- Quais as atuais projeções do EVTEA e da SC PAR Autoridade Portuária, em prol do reaproveitamento no Terminal Graneleiro ou realocação no Porto de São Francisco do Sul do conjunto de categoria de trabalhadores acima citados? 2- Atualmente, em qual fase encontram-se as avaliações entre CIDASC, Grupo Gestor de Governo (GGG) e SC PAR Porto de São Francisco do Sul, visando a possibilidade de manutenção dos colaboradores da CIDASC cedidos a SC PAR Porto de São Francisco do Sul? Mais uma vez, exprimo os solenes agradecimentos pela usual e corriqueira receptividade, atenção e empatia aos pleitos/sugestões acima descritos, reiterando os votos de estima e apreço. Atenciosamente, Mateus Muller de Oliveira. Secretário SINTRACASC (Gestão 2023-2025).	Agradecemos a contribuição. Em relação às projeções do quadro de pessoal para a operação do terminal no regime de arrendamento, estas estão devidamente apresentadas no EVTEA. Não existe no entanto, uma previsão legal para que sejam transferidos os contratos de trabalho atuais para o futuro arrendatário. A continuidade da relação de trabalho dos trabalhadores da CIDASC no Porto de São Francisco do Sul depende de tratativas entre o Porto e a CIDASC, não sendo objeto da presente consulta pública.
2	EVTEA Seção B - Estudo de Mercado	Prezados Senhores, Boa Tarde. Primeiramente, agradeço a Comissão Especial de Arrendamento e ao Consórcio Sammarco (empresa que elaborou o EVTEA), pela proatividade e prontidão para com a disponibilização dos materiais, bem como a receptividade e transparências ao esclarecimento dos itens constantes ao presente Estudo de Viabilidade. Particularmente, enquanto pessoa física, CPF: 082.526.989-05, venho por intermédio deste instrumento, sugerir a vossas senhorias– caso possível e viável- alguns singelos esclarecimentos:1 - Na Seção B do EVTEA, 1.4.1 Receita Unitária Média, na qual consta o Estudo de Mercado, o valor da tonelada corresponde a R\$ 43,09. A título de esclarecimento, o valor de R\$ 43,09 será pago pelo Armador (Cliente Final) em prol do Arrendatário? O referido valor inclui serviços de armazenagem e utilização do corredor de exportação? 2- Na Cláusula 23.1. há a menção de que a Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes valores de Arrendamento: 23.1.1 – R\$ 484.400,00 mensais à título de Arrendamento Fixo; 23.1.2 – R\$ 3,19 por tonelada movimentada. Além destas tarifas, quais as outras fontes de receitas, a serem pagas pela Arrendatária – a título de Arrendamento- em prol da Administração do Porto? 3-Qual a previsão de movimentação mensal de cargas (toneladas no TG), e aproximadamente qual o valor mensal ou anual a ser arrecadado pela Autoridade Portuária decorrente das tarifas recebidas (contrato de arrendamento)? Por último, reverbero os solenes agradecimentos pela habitual cordialidade e proatividade de vossas senhorias a todo o referido trabalho pertinente a consulta pública. Atenciosamente, Mateus Muller de Oliveira.	Agradecemos a contribuição. A Receita Unitária Média diz respeito aos preços observados, cobrados pelos terminais portuários congêneres para realizar a atividade de movimentação e armazenagem de cargas, pagos pelos usuários. Contudo, destaca-se que devem ser observadas as disposições contratuais sobre o assunto, em especial a Subcláusula 24.2 da minuta de Contrato, a qual estabelece que o preço pela prestação das atividades será livremente fixado pela arrendatária, observada uma cesta de serviços mínima e as demais disposições contratuais. Ademais, a definição da Receita Unitária Média (preço) são cobrados pela arrendatária para realizar a atividade de movimentação e armazenagem de Cargas como operador portuário. Entretanto, a definição das atividades passíveis de remuneração são moldadas contratualmente e por meio de tabela de preços estipuladas em cada terminal, caso a caso. Conforme descrito na Seção D - Operacional, mais especificamente em Custos Variáveis, o arrendatário pagará tarifa referente a Tabela III – Utilização da infraestrutura terrestre e mão-de-obra operacional avulsa realizada pelo Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO. O valor de movimentação mensal muda a depender do ano, essas informações estão contidas na Seção B - Estudo de Mercado. Cerca de 2,174 milhões de toneladas no ano 2047 (181 mil toneladas mês). Os valores arrecadados pela Autoridade Portuária são o arrendamento fixo (R\$ 283,9 mil pormes), arrendamento variável (R\$ 1,96/ton.) e tarifa da Tabela III - R\$ 1,07/tonelada).

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
3	EVTEA Seção C - Engenharia	1. De acordo com o Estudo de Viabilidade Técnica Econômico e Ambiental ("EVTEA"), um dos principais motivos que justificam a abertura do procedimento licitatório de seleção de arrendatário para exploração do Terminal Graneleiro de São Francisco do Sul ("TGSFS") é atender "a necessidade de intervenções que garantam a manutenção das atividades do terminal a fim de garantir o atendimento a crescente demanda no Complexo Portuário de São Francisco do Sul". 2. O principal foco do projeto de arrendamento portuário está, portanto, em capacitar a infraestrutura portuária para absorver e escoar a demanda dirigida ao Complexo Portuário de São Francisco do Sul. Para mensurar a capacidade atual do Terminal, a Seção C – Engenharia levou em conta três componentes: (i) capacidade de recepção/expedição aquaviária; (ii) capacidade de armazenagem; e (iii) capacidade de expedição/recepção terrestre (rodoviária). 3. Após analisar a capacidade individual de cada um destes componentes do subsistema do processo produtivo do empreendimento, concluiu-se que o componente limitador da capacidade do Terminal é o sistema de armazenagem, cuja capacidade estimada é de 2.200.000 toneladas por ano. O sistema de Recepção Terrestre, por sua vez, composto por duas moegas rodoferryviárias, teria uma capacidade de recepção de 3.020.000 toneladas por ano. Já a capacidade de recepção do berço afetado ao projeto do Terminal seria de 7.358.400 toneladas por ano. 4. Diante da limitação indicada na capacidade de armazenagem e de expedição/recepção do Terminal, o esperado era que o CAPEX do projeto englobasse a execução de investimentos para ampliar a capacidade destes dois componentes. Contudo, o EVTEA prevê investimentos apenas no corredor de exportação, focados na expedição/recepção aquaviária, conforme se depreende do seguinte trecho da Nota Técnica nº 001/2024: Em relação ao Corredor de Exportação, são previstos investimentos em uso de regime público da seguinte forma: 2 Carregadores de navios com capacidade de 2.000 t/h por equipamento (shiploader): R\$ 50.820.000,00; Correia transportadora do corredor 14ª, 14B, 15ª, 15B – capacidade de 2.000t/h (850 metros); 5. Os dois investimentos previstos, ao que parece, têm o propósito de aumentar a capacidade do Terminal de transportar a carga armazenada até o berço onde os navios estarão atracados. O ideal, para atender ao objetivo justificador do projeto de arrendamento, seria priorizar investimentos capazes de ampliar tanto a capacidade de armazenamento quanto o de expedição/recepção terrestre. 6. Especificamente no que concerne ao componente de expedição/recepção terrestre, a sua ampliação se mostra ainda mais relevante considerando o movimento atual de capacitação	Agradecemos a contribuição, mas destacamos que não foi prevista ampliação da capacidade de armazenagem em razão do terminal não dispor de área livre para implantação de novas estruturas de armazenagem. A área disponível do terminal está otimizada, não havendo possibilidades de aumento de capacidade estática. Por outro lado, considerando essas restrições do terminal, a modelagem do estudo prevê aumento de eficiência operacional, otimizando as estruturas de armazenagem existentes.
4	Minuta de Contrato	Solicito esclarecimentos sobre diferença entre os valores do EVTEA que são referentes ao arrendamento fixo (R\$ 283.900,00 mensais) e do arrendamento variável (R\$ 1,96 por ton.) em relação aos valores estabelecidos na minuta do contrato de arrendamento fixo (R\$ 484.400,00 mensais) e de arrendamento variável (R\$3,19 por ton.)?	Agradecemos a contribuição. Os valores de arrendamentos fixo e variáveis estão presentes no EVTEA, sendo ajustados na minuta de Contrato para não haver diferença.
5	EVTEA Seção E - Financeiro	No tópico 1.3, da Seção E, do EVETA, existe a premissa que o valor do arrendamento deve ser distribuído de forma equitativa de 50% de valor fixo e 50% de valor variável, mas essa proporção não se encontra nos valores fixados na minuta do contrato quando são comparados ao volume estimado de movimentação anual. Em virtude disso, solicito esclarecimentos da não observância dessa premissa nos valores que foram estabelecidos para o valor de arrendamento fixo e o valor de arrendamento variável.	Agradecemos a contribuição. Em relação ao tópico 1.3 do Manual do EVTEA (ANTAQ), o valor presente líquido do empreendimento licitado pelo governo é distribuído 50% de valor fixo e 50% de valor variável. Isso não quer dizer que a multiplicação simples da tarifa variável pela movimentação resultará em valor igual à tarifa fixa, uma vez que se trata de valores descontados no tempo (Fluxo de caixa descontado).
6	EVTEA Seção C - Engenharia	Em relação ao CAPEX obrigatório, a Seção C, do EVTEA, ela traz a previsão de investimentos no arrendamento na ordem de R\$ 93.312.590,79. Já os investimentos em área com regime de exploração público (Corredor de Exportação) são da ordem de R\$ 93.722.418,83, conforme apresentado no Anexo C-3. Todavia, a minuta em sua cláusula 11.2.3, estabelece apenas a obrigação de investimentos obrigatórios na área do corredor de Exportação (02 Shiploaders e 850 m de esteira). Solicito que seja esclarecido quais são os valores de CAPEX que serão realmente obrigatórios por parte do arrendatário.	Agradecemos a contribuição. Informamos que os valores constantes no EVTEA são referenciais, no sentido de que servem de parâmetro para subsidiar a definição das obrigações exigidas no âmbito do arrendamento. Tendo isso em vista, a arrendatária deverá observar as obrigações estabelecidas nas minutas de Edital e Contrato.
7	EVTEA Seção B - Estudo de Mercado	Solicito esclarecimentos se o EVETA levou em consideração a possibilidade de expandir a capacidade de 2.200.000 tons./ano ou, de alguma forma, esse volume é um limitador não sendo possível performar um volume maior nos 02 armazéns existentes ou, ainda, por outros armazéns ou silos adicionais que sejam construídos pelo arrendatário?	Agradecemos a contribuição. Informamos que, na ocasião de elaboração do PBI, a arrendatária terá liberdade para propor sua estratégia para a implantação das atividades, desde que observadas todas as regras e obrigações estabelecidas nas minutas de Edital e Contrato, no Regulamento de Exploração do Porto e demais normas aplicáveis.
8	EVTEA Seção B - Estudo de Mercado	Solicito esclarecimento se além do cumprimento da prancha, haverá alguma preferência, limitador ou regra específica para o arrendamento que será obrigatório observar em relação a ocupação do berço em relação a navios atendidos por terminais graneleiros (TGSFS, BUNGE e TERLOGS) interligados ao berço 101 pelo corredor de exportação, ou as regras de atracação do berço 101 seguirão apenas o REP?	Agradecemos a contribuição. Informamos que, além das disposições contratuais, a arrendatária deverá observar as demais normas setoriais aplicáveis, inclusive as regras de atracação estabelecidas no Regulamento de Exploração do porto.
9	EVTEA Seção B - Estudo de Mercado	Haverá algum regramento específico pela SCPAR (Porto Público) de garantia de recebimento da carga pelo modal ferroviário que atende as estruturas do TGSFS, DA BUNGE, DO TERLOGS ou a recepção ferroviária ficará livre a negociação com a concessionário do transporte ferroviário?	Agradecemos a contribuição. Informamos que a minuta de Contrato não prevê garantia de recebimento de carga pelo modal ferroviário, cabendo ao futuro arrendatário promover as tratativas necessárias junto à concessionária da ferrovia.

Nº		Parte do material	Contribuição	Respostas
10		EVTEA Seção E - Financeiro	Solicito esclarecimentos sobre valor investimento total mencionado no EVTEA 217.996k (93MM + 93MM CAPEX) explicando e demonstrando o racional de cálculo dos 217.996k expostos no resumo do VPL do projeto.	Obrigado pela contribuição. Cabe destacar que os valores de custos, receitas e das tarifas fixas e variáveis estão contidas no EVTEA e, desse modo, a ausência dos anexos não prejudica a análise da viabilidade desta licitação. De qualquer modo, os Anexos do EVTEA serão disponibilizados na data de publicação das respostas para consulta dos interessados.
11		Minuta de Edital	Sabe-se que em termos de Minuta de Edital e Minuta de Contrato, a consultoria contratada pela SCPAR manteve o padrão adotado pela ANTAQ para minutas de leilão de arrendamento. Neste sentido, inclusive reconheceu o TCU no bojo do Acórdão nº 685/2023, de relatoria da Diretora Dra. Flávia Takafashi, oportunidade em que se concluiu pela possibilidade de abertura da audiência pública. Em que pese tal fato, entende-se que a adoção do padrão não deve impedir a proposição e análise quanto a aspectos que podem auxiliar no aprimoramento das minutas, notadamente no que diz respeito a potenciais medidas para ampliar o interesse do setor privado, trazendo maior segurança, bem como abrangendo as particularidades de cada terminal a ser arrendado. E com este espírito é apresentada a presente contribuição. Pois bem. Nos termos do item 18.5 da Minuta de Edital, a Garantia de Proposta deverá ter prazo de validade de 1 (um) ano a contar da data de recebimento dos volumes e, sua renovação, caso necessária face a não conclusão do leilão dentro do seu prazo de vigência, deve se dar em até 30 (trinta) dias antes do vencimento (item 18.5.1 da Minuta de Edital) e o valor reajustado pelo IPCA (item 18.6 da Minuta de Edital). Lógica semelhante é fixada em relação à proposta pelo arrendamento. Isto porque, nos termos do item 19.3 da Minuta de Edital, a proposta também deverá ter validade de 1 (um) ano, a contar da data de entrega dos volumes, podendo este prazo vir a ser prorrogado diante de demanda da Comissão Especial de Arrendamento ou da Administração do Porto. Havendo a necessidade de prorrogação, resta assegurado apenas o reajuste pelo IPCA (item 19.3.1 da Minuta de Edital) e é indicado o caráter irrevogável e irretroatável da proposta (item 19.4 da Minuta de Edital). Como cediço, enquanto não há contrato de arrendamento assinado, não há relação contratual e, consequentemente, não se pode considerar que o licitante resta vinculado de maneira imediata à matriz de risco, por exemplo, quanto a assumir o risco pela possibilidade de inflação acima do índice de reajuste (cláusula 27.1.16 da Minuta de Contrato), ainda que tenha manifestado, ao apresentar proposta, ciência e concordância quanto aos seus termos (item 3.4 da Minuta de Edital). Além disso, a ciência quanto aos termos do Edital não pode implicar, ainda mais quando ainda não há relação contratual, prejuízos ao licitante por questões que fogem ao seu controle. Ocorre que o Edital traz um risco de mora indefinida na conclusão do processo licitatório (mais de um ano), fazendo com que o licitante fique preso à proposta ofertada (e devendo assegurar a vigência da garantia de proposta) também por tempo indefinido, tendo por direito apenas o reajuste pelo IPCA. Assim, mesmo frente a eventuais situações de aumento extraordinário dos preços inicialmente calculados pelo licitante (incluindo CAPEX, por exemplo) que o conduziram, em um novo cenário, a apresentar proposta diversa, ele fica preso a uma proposta possivelmente defasada por questões que fogem ao seu controle e em um momento em que sequer resta estabelecida	Agradecemos a contribuição. Primeiramente, cabe destacar que o prazo para a validade da proposta é o mesmo adotado nos demais arrendamentos portuários licitados nos últimos anos pelo governo federal, com aprovação do TCU. Ademais, o item 19.3 da minuta de Edital estabelece que a proposta poderá ser prorrogada por igual período, em conformidade com o art. 90, § 3º, da Lei nº 14.133/21, que não prevê prazo limite para a validade da proposta exigida no edital. Por último, como apontado pelo próprio autor da contribuição, o valor da proposta é reajustado pelo IPCA, o que contribui para a sua atualização monetária. Portanto, a contribuição não será acatada.
12		Minuta de Edital	Sabe-se que em termos de Minuta de Edital e Minuta de Contrato, a consultoria contratada pela SCPAR manteve o padrão adotado pela ANTAQ para minutas de leilão de arrendamento. Neste sentido, inclusive reconheceu o TCU no bojo do Acórdão nº 685/2023, de relatoria da Diretora Dra. Flávia Takafashi, oportunidade em que se concluiu pela possibilidade de abertura da audiência pública. Em que pese tal fato, entende-se que a adoção do padrão não deve impedir a proposição e análise quanto a aspectos que podem auxiliar no aprimoramento das minutas, notadamente no que diz respeito a potenciais medidas para ampliar o interesse do setor privado, trazendo maior segurança, bem como abrangendo as particularidades de cada terminal a ser arrendado. E com este espírito é apresentada a presente contribuição. Pois bem. Do item 23 da Minuta de Edital constam os documentos que deverão ser apresentados a título de habilitação técnica, sendo eles: (i) Atestado de Visita Técnica ou Declaração de Pleno Conhecimento; e (ii) compromisso de obter a pré-qualificação como operadora portuária junto à Administração do Porto ou de contratar operador portuário pré-qualificado, caso venha a se sagrar vencedora do certame. A exigência, notadamente quanto ao item (ii), observa o disposto no art. 10, parágrafo único, do Decreto nº 8.033/2013, e mantém o que consta dos Editais da ANTAQ em termos de limitação das exigências de qualificação técnica. Abordando um pouco mais sobre o artigo, tem-se que o art. 10 em questão, no caput, prevê a aplicabilidade do disposto na Lei Geral de Licitações à fase de habilitação das licitações de arrendamento. Embora faça referência aos arts. 27 a 33, da Lei nº 8.666/1993, considerando a revogação desta no final de 2023, passa a ser aplicável o disposto nos arts. 62 a 70 da Lei nº 14.133/2021. A Lei nº 14.133/2021, quando a pretensão é limitar os possíveis meios de comprovação de uma dada qualificação, assim discrimina de maneira expressa. É o caso, por exemplo, dos requisitos de qualificação técnico-profissional e técnico-operacional, em que é mencionado que a documentação "será restrita a" (art. 67), bem como o caso da habilitação econômico-financeira, em que também mencionado que a documentação "será restrita" aquela elencada na norma (art. 68). Não bastasse as situações de previsão expressa de restrição, ainda que elas não existissem, doutrina e jurisprudência reforçam que o elencado na Lei Geral de Licitações é o conteúdo máximo do que pode ser exigido a título de habilitação (JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à Lei de Licitações e Contratações Administrativas: Lei 14.133/2021. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. P. 775) Já no caso do art. 10, parágrafo único, do Decreto nº 8.033/2013, frente a terminologia de "poderá" utilizada no dispositivo, parece claro que o intuito foi diverso. Considerando a restrição da Lei de Licitações, entende-se que o objetivo foi (i) ampliar, por meio de norma, as possíveis exigências de qualificação técnica, indo além dos atestados para fins de comprovação de	Agradecemos a contribuição. Primeiramente, cabe destacar que o critério de qualificação técnica é o mesmo adotado nos demais arrendamentos portuários licitados nos últimos anos pelo governo federal, com aprovação do TCU. Ademais, buscou-se assegurar amplas condições de participação, podendo participar até mesmo fundos de investimento. Destaca-se que a arrendatária poderá contratar operador portuário pré-qualificado para realizar as operações. Dentro dessa lógica, o item 23 da minuta de Edital estabelece como requisito de habilitação técnica a pré-qualificação da licitante como operadora ou a contratação de operador pré-qualificado. Portanto, a contribuição não será acatada.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
13	Minuta de Edital	Sabe-se que em termos de Minuta de Edital e Minuta de Contrato, a consultoria contratada pela SCPAR manteve o padrão adotado pela ANTAQ para minutas de leilão de arrendamento. Neste sentido, inclusive reconheceu o TCU no bojo do Acórdão nº 685/2023, de relatoria da Diretora Dra. Flávia Takafashi, oportunidade em que se concluiu pela possibilidade de abertura da audiência pública. Em que pese tal fato, entende-se que a adoção do padrão não deve impedir a proposição e análise quanto a aspectos que podem auxiliar no aprimoramento das minutas, notadamente no que diz respeito a potenciais medidas para ampliar o interesse do setor privado, trazendo maior segurança, bem como abrangendo as particularidades de cada terminal a ser arrendado. E com este espírito é apresentada a presente contribuição. Pois bem. Conforme consta do item 31 e seus subitens da Minuta de Edital, dentro de 45 (quarenta e cinco) dias, contados da publicação do ato de homologação e adjudicação no Diário Oficial da União, a adjudicatária deverá adotar uma série de providências, dentre elas, apresentar o Projeto Básico de Implantação (PBI). Embora seja prevista a possibilidade de prorrogação de tal prazo, não restam claras quais seriam as hipóteses e, ainda, a situação ficará sob o crivo da SCPAR. Os requisitos do Projeto constam do Apêndice 4 e revelam a sua complexidade, na medida em que demandada a ponderação de aspectos técnicos, operacionais, econômicos, financeiros e ambientais. Não bastasse. Conforme consta da Cláusula Sétima da Minuta de Contrato, é projeto que passará por rigoroso processo de análise e que, em caso de reiterada discordância por parte do Poder Concedente, pode até mesmo ensejar a extinção do contrato por culpa da arrendatária (cláusula 7.2.2). No caso em tela, há de se considerar que (i) em que pese o Terminal e o Corredor de Exportação sejam brownfield, carecem de investimentos desde os imbróglis envolvendo a sua operação pela CIDASC, o que, para além do exposto acima, exprime uma maior dificuldade na elaboração do PBI em termos de programação de investimentos; e ainda, (ii) os investimentos demandados do futuro arrendatário impactarão terceiros, considerando principalmente aqueles que possuem operação na região do Porto de São Francisco do Sul, de modo que a sua realização e cronograma depende de uma análise criteriosa quanto aos potenciais impactos para as atividades lá desenvolvidas. A Visita Técnica, sem dúvida, é uma importante oportunidade conferida aos interessados de constatarem as reais condições dos bens e do Porto propriamente dito. Porém, para a elaboração de projeto de complexidade como o PBI, uma análise mais aprofundada será demandada, voltada à efetiva execução das obrigações e compatibilização destas com as atividades desempenhadas no Porto, o que somente será possível após vencidas as primeiras etapas do leilão. Assim, o prazo de 45 dias para a elaboração do Projeto, frente a outras providências previstas na Minuta de Edital, se mostra enxuto.	Agradecemos a contribuição. Primeiramente, cabe destacar que o prazo para a apresentação do PBI é o mesmo adotado nos demais arrendamentos portuários licitados nos últimos anos pelo governo federal, com aprovação do TCU. Ademais, o autor da contribuição não apresentou argumentos técnicos para demonstrar que arrendamento em análise teria grau de complexidade mais elevado que os demais já licitados. Portanto, a sugestão não será acatada.
14	Minuta de Contrato	Sabe-se que em termos de Minuta de Edital e Minuta de Contrato, a consultoria contratada pela SCPAR manteve o padrão adotado pela ANTAQ para minutas de leilão de arrendamento. Neste sentido, inclusive reconheceu o TCU no bojo do Acórdão nº 685/2023, de relatoria da Diretora Dra. Flávia Takafashi, oportunidade em que se concluiu pela possibilidade de abertura da audiência pública. Em que pese tal fato, entende-se que a adoção do padrão não deve impedir a proposição e análise quanto a aspectos que podem auxiliar no aprimoramento das minutas, notadamente no que diz respeito a potenciais medidas para ampliar o interesse do setor privado, trazendo maior segurança, bem como abrangendo as particularidades de cada terminal a ser arrendado. E com este espírito é apresentada a presente contribuição. Pois bem. Conforme consta das cláusulas 7.2.2 e 31.6.1.1 da Minuta de Contrato, o contrato de arrendamento pode ser extinto por culpa da arrendatária em razão da rejeição do PBI pelo não atendimento dos requisitos do Contrato de Anexos. Contudo, podem surgir discussões, principalmente de natureza técnica, que, de um lado sejam interpretadas como não atendimento de requisitos, e, de outro, necessária alteração de parâmetros pré-fixados frente à realidade do Terminal. Frente a tal possibilidade, com vistas a buscar preservar a relação constituída e tendo em vista que "o inadimplemento de obrigações contratuais por quaisquer das partes" é considerado controvérsia sobre direito patrimonial disponível (art. 2º, parágrafo único, III, do Decreto nº 10.025/2019), logo, passível de submissão a meios alternativos de solução de conflitos, propõe-se à SCPAR a inclusão expressa na Cláusula Sétima da Minuta de Contrato, que controvérsias atinentes ao PBI, antes de ensejarem eventual extinção do contrato, devem ser submetidas aos mecanismos de solução de controvérsias previstos na Cláusula Trigésima Segunda.	Agradecemos a contribuição. Primeiramente, cabe destacar que os critérios de aprovação do PBI são os mesmos adotados nos demais arrendamentos portuários licitados nos últimos anos pelo governo federal, com aprovação do TCU. Ressalta-se que, no PBI, a arrendatária terá liberdade para propor sua estratégia para a implantação das atividades, desde que observadas todas as regras e obrigações estabelecidas nas minutas de Edital e Contrato, no Regulamento de Exploração do Porto e demais normas aplicáveis. Nesse sentido, não cabe, no PBI, a proposta de "alteração de parâmetros pré-fixados" na minuta de Contrato. A aprovação do PBI pelo poder público é importante para assegurar que a solução apresentada pela arrendatária está em conformidade com os termos propostos no leilão. Ainda, a aprovação do PBI visa evitar, por exemplo, interferências desnecessárias ao sistema portuário e no entorno do Porto Organizado. Nesse sentido, submeter aprovação de PBI ao procedimento arbitral poderia trazer fragilidades ao processo e protelações ao início do arrendamento. Portanto, a sugestão não será acatada.

Nº		Parte do material	Contribuição	Respostas
15		Minuta de Contrato	Sabe-se que em termos de Minuta de Edital e Minuta de Contrato, a consultoria contratada pela SCPAR manteve o padrão adotado pela ANTAQ para minutas de leilão de arrendamento. Neste sentido, inclusive reconheceu o TCU no bojo do Acórdão nº 685/2023, de relatoria da Diretora Dra. Flávia Takafashi, oportunidade em que se concluiu pela possibilidade de abertura da audiência pública. Em que pese tal fato, entende-se que a adoção do padrão não deve impedir a proposição e análise quanto a aspectos que podem auxiliar no aprimoramento das minutas, notadamente no que diz respeito a potenciais medidas para ampliar o interesse do setor privado, trazendo maior segurança, bem como abrangendo as particularidades de cada terminal a ser arrendado. E com este espírito é apresentada a presente contribuição. Pois bem. Conforme consta da Cláusula Vigésima Quinta da Minuta de Contrato, a Garantia de Execução é fixada no valor de R\$ 49.153.925,00 (quarenta e nove milhões, cento e cinquenta e três mil, novecentos e vinte e cinco reais), devendo ser reajustada pelo IPCA na forma da cláusula 23.9. Assim, mantém-se a base de garantia de execução ao longo de toda a vigência contratual, independentemente dos investimentos executados (considerando que a referência contratual foi a expectativa de receita). Ocorre, porém, que conforme sinalizado no bojo de outra contribuição, o contrato em questão demandará investimentos que impactam também terceiros, correspondentes àqueles previstos para o Corredor de Exportação, os quais deverão ser promovidos nos primeiros 2 (dois) anos. Considerando, com isso, o impacto maior de inadimplemento neste período em comparação aos demais momentos de execução contratual, se entende interessante refletir sobre o valor da garantia estar vinculado à fase de execução do contrato de arrendamento, de modo que na fase de maior investimento, seja demandada uma segurança em valor superior. A lógica proposta para a avaliação da SCPAR se assemelha ao que vem sendo previsto nos contratos de concessão da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, em que a garantia de execução exigida varia de acordo com a execução e conclusão dos investimentos (vide, por exemplo, a Cláusula 11 do recém licitado projeto da BR-040/MG – Belo Horizonte a Juiz de Fora). Diante do exposto, propõe-se à SCPAR avaliar a revisão da sistemática da Garantia de Execução, de modo que a exigência seja compatibilizada à demanda por investimentos do contrato, nos termos descritos, logo, o valor da garantia deve refletir a valor dos investimentos ainda não realizados (maior no início), e conforme estes sejam concretizados, a garantia seja proporcionalmente reduzida.	Agradecemos a contribuição. Em que pese haver fase de investimentos no início do arrendamento, entende-se que o valor de garantia de execução contratual estabelecido é suficiente para assegurar o cumprimento das obrigações assumidas, considerando a existência de outros mecanismos contratuais, como o estabelecimento de multas e demais penalidades. Ademais, o valor em questão foi fixado em conformidade com a regra estabelecida no art. 98 da Lei 14.133/21. Portanto, a contribuição não será acatada.
16		EVTEA Seção B - Estudo de Mercado	Como cediço, considerando todo o procedimento necessário à realização de um leilão de arrendamento, é natural que por ocasião da sua efetiva realização, os estudos já estejam defasados. Em outras palavras, a complexidade de todo o procedimento para a realização de um leilão de arrendamento conduz à inevitável ocorrência de lapso entre ela e a elaboração dos estudos que a embasam. Todavia, no caso do Terminal Graneleiro do Porto de São Francisco do Sul, entende-se que esse lapso natural é prejudicado por um outro aspecto: a base de dados utilizada, qual seja o Plano Mestre do Complexo Portuário do Porto de São Francisco do Sul. Conforme consta do EVTEA, datado de 2022, para a realização do estudo de mercado foram utilizados dados do Plano Mestre de 2017, que remetiam a 2016. Logo, um lapso de quase 6 anos entre os estudos do TGSFS e as referências do Plano Mestre. Diante de tal cenário, foi indicado na página 15 da Seção B do EVTEA a necessidade de se buscar referências mais recentes para que se chegasse à demanda micro. Ocorre que em que pese os esforços para se estabelecer uma estimativa de demanda e, ainda, o fato de que os estudos da Administração são comumente mencionados como meramente referenciais (vide item 3.6.1 da Minuta de Edital), se entende necessário que, na medida do possível, se estabeleçam referenciais atualizados. No caso, conquanto ainda em fase de consulta pública promovida pela Infra S.A (Consulta Pública nº 01/2024), já se tem, ao menos, elaborado, um novo Plano Mestre para o Complexo Portuário de São Francisco do Sul com dados mais atualizados e inclusive com sinalização de expectativa de investimentos para o Terminal Graneleiro de São Francisco do Sul (sobre o que será falado em contribuição específica). Neste sentido, considerando (i) a documentação do novo Plano Mestre submetido a consulta pública, com dados mais atualizados; e (ii) que, para além do natural lapso entre o desenvolvimento dos estudos e realização do leilão, as referências utilizadas para a composição do EVTEA já se mostravam bastante defasadas; propõe-se à SCPAR a reavaliação dos estudos com a atualização dos dados a partir do novo Plano Mestre ou, ao menos, que os dados sejam confrontados considerando potenciais variações.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o EVTEA foi elaborado com base nos instrumentos de planejamento oficiais disponíveis do setor portuário e do agronegócio. No caso, o EVTEA se baseou nas informações disponibilizadas pelo documento "Projeções do Agronegócio Brasil 2020/21 a 2030/31" do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA para o período até o ano de 2031, aplicando as taxas de crescimento do Plano Mestre para o período posterior. Cabe destacar que a inexistência de instrumentos de planejamento portuário atualizados para todos os complexos é uma realidade do setor. Contudo, entende-se que esse fato não se constitui como impedimento ou motivo de reanálise para a realização do presente leilão. Portanto, a contribuição não será acatada.
17		EVTEA Seção D - Operacional	Primeiramente, embora seja indicado que a contribuição em tela está atrelada ao EVTEA Seção D – Operacional, na realidade, está vinculado à atividade no TGSFS como um todo, podendo impactar a revisão de outros trechos do estudo e até mesmo a Minuta de Contrato. Vejamos. Enquanto em andamento a Audiência/Consulta Pública nº 01/2024-SCPAR/PSFS do TGSFS, conforme comentado em outras contribuições, também está em andamento a Consulta Pública nº 01/2024, promovida pela Infra S.A., visando colher contribuições sobre o Plano Mestre do Complexo Portuário do Porto de São Francisco do Sul. Um dos pontos que chama a atenção para o presente projeto, dentre as diversas menções pertinentes ao TGSFS, é a sinalização quanto a inexistência de pátio de espera de veículos pesados na área do Terminal, fazendo com que caminhões sejam estacionados ao longo da via de acesso (fls. 173 da Minuta do Plano Mestre). Muito embora seja questão que independentemente de maior descritivo no bojo do EVTEA, poderia ser verificada na visita técnica, se entende necessária uma melhor avaliação deste cenário sobre as atividades no TGSFS, na medida em que impacta os investimentos e custos do futuro arrendatário. Neste sentido, propõe-se à SCPAR a reavaliação dos estudos quanto ao aspecto ora sinalizado.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o EVTEA foi elaborado com base nos instrumentos de planejamento oficiais disponíveis, fazendo-se os devidos ajustes, quando julgado necessário. A inexistência de instrumentos de planejamento portuário atualizados para todos os complexos é uma realidade do setor. Contudo, entende-se que esse fato não se constitui como impedimento ou motivo de reanálise para a realização do presente leilão. Portanto, a contribuição não será acatada.

Nº		Parte do material	Contribuição	Respostas
18		EVTEA Seção D - Operacional	Primeiramente, embora seja indicado que a contribuição em tela está atrelada ao EVTEA Seção D – Operacional, na realidade, está vinculada à atividade no TGSFS como um todo, podendo impactar a revisão de outros trechos do estudo e até mesmo a Minuta de Contrato. Pois bem, Conforme sinalizado anteriormente, enquanto em andamento a Audiência/Consulta Pública nº 01/2024-SCPAR/PSFS do TGSFS, conforme comentado em outras contribuições, também está em andamento a Consulta Pública nº 01/2024, promovida pela Infra S.A., visando colher contribuições sobre o Plano Mestre do Complexo Portuário do Porto de São Francisco do Sul. Dentre tantos trechos da Minuta do Plano Mestre em que ocorre menção ao TGSFS, um deles chama a atenção porquanto sinalizado aparente conflito de área com projeto pertinente ao Terminal Portuário de Santa Catarina (TESC), objeto do Contrato de Arrendamento nº 15/1996/APSFS. Considerando a sua importância e preocupações geradas é válida a sua transcrição: “Conforme apurado junto à Autoridade Portuária, alguns dos investimentos previstos no EVTEA aprovado pela ANTAQ e relacionados ao acesso ferroviário, possivelmente não poderão ser implementados, face ao conflito locacional detectado nas propostas apresentadas pelo TESC. A locação da extensão da linha férrea apresentada no projeto conceitual para atender a nova moega do TESC adentra a área do Terminal Graneleiro (TGSFS), em processo de licitação. No mais, foi vislumbrado ainda, conflito entre a proposta de localização da moega ferroviária com os planos para reativação da segunda linha de acesso férreo ao Terminal Graneleiro, por meio da implantação de uma nova balança ferroviária e reestruturação do ramal ferroviário, importante para a melhoria operacional e econômica do Terminal” (fls. 333 da Minuta do Plano Mestre). Nota-se que, baseado em informações da Autoridade Portuária, no caso, da SCPAR, a Infra S.A. sinaliza: (i) conflito locacional entre o que se previa para a TESC e a área do TGSFS; e (ii) a existência de planos de reativação de linha de acesso férreo ao Terminal Graneleiro. Todavia, nenhuma dessas questões é objeto de análise clara ou comentários no âmbito dos estudos do TGSFS, muito embora possam ter impactos sobre o futuro arrendamento. Assim, diante das informações inseridas na Minuta do Plano Mestre, questiona-se: (i) o conflito pertinente ao que se previa para o TESC pode vir a impactar o TGSFS, ao menos, por exemplo, no que diz respeito à eventual necessidade de garantia de servidão de passagem? (ii) quais as expectativas e o andamento das discussões quanto ao plano de reativação da linha de acesso férreo ao Terminal Graneleiro de São Francisco do Sul? De que modo se avalia potenciais impactos para as atividades no TGSFS, positivos e negativos? Para além da importância da resposta aos questionamentos acima elencados, propõe-se a avaliação da SCPAR quanto a necessidade de revisão dos estudos frente a elas, para que os interessados tenham pleno conhecimento dos atuais planos da Autoridade Portuária que podem vir a afetar o futuro arrendamento.	Agradecemos a contribuição. i) Conforme o art. 38 da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/16, o contrato de passagem será sempre pactuado entre o interessado e a administração do porto e, quando se tratar de área do porto já arrendada a terceiros, haverá a interveniência do titular de direito de uso dessa área, a quem será submetido previamente o projeto básico para implementação da passagem. Ademais, a ANTAQ, na esfera administrativa, arbitrará conflitos envolvendo a administração do porto, o interessado na passagem e terceiros. Portanto, a arrendatária não poderá impedir o estabelecimento de contrato de passagem, desde que observadas as regras estabelecidas pela regulação setorial. Sobre a situação do acesso ferroviário ao TESC, por meio da implantação de uma moega ferroviária na área do Terminal Graneleiro, essa intervenção não foi aprovada pela Autoridade Portuária, exatamente por causar impactos no projeto de novo arrendamento. ii) O Terminal Graneleiro que será arrendado está em plena operação. Dessa forma, a Autoridade Portuária segue realizando as melhorias necessárias para a plena operação e otimização do seu desempenho. A implantação de uma segunda linha de acesso ferroviário ao Terminal Graneleiro, com a implantação de uma nova balança está em andamento com recursos próprios do Porto, e irá melhorar o desempenho da recepção ferroviária. Contudo, entende-se que esse fato não se constitui como impedimento ou motivo de reanálise para a realização do presente leilão. Portanto, a contribuição não será acatada.
19		Minuta de Contrato	A Figura 9 do EVTEA, inserida na Seção A – Apresentação, demonstra que a área de arrendamento do TGSFS abarca equipamentos da TERLOGS Terminal Marítimo Ltda. e da Bunge, considerando o acesso dos terminais de ambas as empresas ao Corredor de Exportação. Assim, muito embora tenha sido sinalizado durante a sessão da Audiência Pública que o Corredor de Exportação permanecerá sendo operado pela SCPAR, não se afasta a problemática de acesso a equipamentos incluídos dentro da área do Terminal Graneleiro por empresas que já operam ou podem vir a operar na região do Porto. Nestes casos, se mostra necessário estipular uma servidão de passagem, nos termos da regulamentação da ANTAQ (Resolução Normativa nº 07/2016), de modo a garantir o acesso das empresas aos equipamentos necessários à execução de suas atividades. Ocorre que, muito embora este seja um problema perceptível de antemão, não foi devidamente analisado no âmbito dos estudos e, na Minuta de Contrato, conforme Cláusula 11.1.22, a permissão de direito de passagem outorgado a terceiro é prevista como medida excepcional, trazendo enorme insegurança para as atividades já desempenhadas na região do Porto de São Francisco do Sul. Vale mencionar que enquanto em andamento a Audiência/Consulta Pública nº 01/2024-SCPAR/PSFS do TGSFS, conforme comentado em outras contribuições, também está em andamento a Consulta Pública nº 01/2024, promovida pela Infra S.A., visando colher contribuições sobre o Plano Mestre do Complexo Portuário do Porto de São Francisco do Sul. No bojo da Minuta de Plano Mestre resta bastante clara a expectativa de crescimento que se tem para todo o Complexo. Todavia, submeter ao crivo do futuro arrendatário a aceitação ou não da concessão de direito de passagem a quem já opera na região do Porto de São Francisco do Sul, implica riscos. Ora, havendo concorrência em razão do transporte de grãos de mesma natureza, por exemplo, qual o incentivo para o arrendatário para se admitir a servidão de passagem diante de uma potencial concorrência? Diante do exposto, considerando as particularidades do TGSFS, requer-se à SCPAR que avalie a previsão na Minuta de Contrato de obrigação do arrendatário de assegurar o direito de passagem aos interessados que já atuam na região do Porto de São Francisco do Sul, mesmo que localizados em área fora da poligonal e necessitem usufruir de área inserida no arrendamento para a execução de suas atividades – não tratando como medida de caráter excepcional.	Agradecemos a contribuição. Conforme o art. 38 da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/16, o contrato de passagem será sempre pactuado entre o interessado e a administração do porto e, quando se tratar de área do porto já arrendada a terceiros, haverá a interveniência do titular de direito de uso dessa área, a quem será submetido previamente o projeto básico para implementação da passagem. Ademais, a ANTAQ, na esfera administrativa, arbitrará conflitos envolvendo a administração do porto, o interessado na passagem e terceiros. Portanto, a arrendatária não poderá impedir o estabelecimento de contrato de passagem, desde que observadas as regras estabelecidas pela regulação setorial, especialmente quando esses acessos já encontram-se estabelecidos antes da celebração do contrato de arrendamento.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
20	EVTEA Seção A - Apresentação	Primeiramente, embora seja indicado que a contribuição em tela está atrelada ao EVTEA Seção A – Apresentação, na realidade, está vinculada à atividade no TGSFS como um todo, podendo impactar a revisão de outros trechos do estudo e até mesmo a Minuta de Contrato. Pois bem. Conforme se extrai do EVTEA, é prevista a realização de investimentos no Corredor de Exportação, mas quanto a sua operação a questão não resta tão clara. Em diversas seções do EVTEA é indicado que o regime é de uso público ou de exploração pública, e na Seção B – Estudo de Mercado é mencionado que o corredor é operado pela Autoridade Portuária. Todavia, sem maiores esclarecimentos quanto a como se dará a operação frente ao arrendamento. Foi durante a sessão da Audiência Pública que a questão pôde ser um pouco esclarecida, porquanto a consultoria contratada pela SCPAR sinalizou que a premissa dos estudos era que a operação do Corredor de Exportação permanecesse sob os cuidados da Autoridade Portuária. Todavia, menciona-se que a questão foi apenas “um pouco esclarecida”, na medida em que ainda permanecem lacunas de informações quanto a como se dará a segmentação das atividades voltadas ao Corredor de Exportação, considerando os investimentos realizados pela arrendatária, ainda que não permaneça como operadora. Explica-se. Reanalizando os documentos a partir da premissa mencionada em sessão de Audiência Pública, surgem questões acerca dos limites das obrigações de cada uma das partes que precisam ser mais aprofundadas pela SCPAR e refletidas nos estudos: (i) sendo realizados os investimentos pela futura arrendatária, mas permanecendo a operação com a SCPAR, como se dará a manutenção do Corredor de Exportação? (ii) a que título serão realizados os investimentos no Corredor de Exportação? Não seriam eles realizados a título de outorga, dado que não integram propriamente a área do arrendamento? Assim, requer-se à SCPAR que esclareça os aspectos acima sinalizados, considerando a necessária compreensão dos aspectos que impactarão não somente a futura arrendatária, mas a utilização do Corredor de Exportação por outros operadores.	As obrigações contratuais de investimentos em áreas públicas são práticas recorrentes adotadas em modelagens de arrendamentos portuários, podendo ser realizada, inclusive, após celebração do contrato, conform previsto no art. 42-A do Decreto nº 8.033, de 2013. O aporte de investimentos no Corredor de Exportação, isto é, fora da área de arrendamento, não gera direito à gestão e manutenção dessa áreas pelo futuro arrendatário, as quais serão mantidas por meio de tarifas portuárias cobradas pela autoridade portuária. O regime de uso do Corredor de Exportação obedecerá o Regulamento de Exploração do Porto (REP).
21	EVTEA Seção A - Apresentação	Primeiramente, embora seja indicado que a contribuição em tela está atrelada ao EVTEA Seção A – Apresentação, na realidade, está vinculada à atividade no TGSFS como um todo, podendo impactar a revisão de outros trechos do estudo. Pois bem. Como já indicado no âmbito de outras contribuições, enquanto em andamento a Audiência/Consulta Pública nº 01/2024-SCPAR/PSFS do TGSFS, também está em andamento a Consulta Pública nº 01/2024, promovida pela Infra S.A., visando colher contribuições sobre o Plano Mestre do Complexo Portuário do Porto de São Francisco do Sul. Ao longo de toda a Minuta do Plano Mestre, há sinalizações de que o TGSFS e o Corredor de Exportação estariam abarcados no mesmo arrendamento e, ainda, que a assunção pela SCPAR da operação da infraestrutura teria se dado apenas de maneira temporária, frente à retomada do que antes estava sob os cuidados da CIDASC, por determinação da ANTAQ (Resolução nº 6.881/2019). Veja-se alguns trechos: (i) “Para o médio prazo, o projeto de arrendamento do Terminal Graneleiro possibilitará, dentre os por meio de seus investimentos, a substituição de todo o sistema do corredor de exportação” (pg. 82); (ii) “... até que seja licitada a exploração e uso das respectivas instalações e equipamentos, a Autoridade Portuária passou a executar temporariamente a operação portuária do Corredor de Exportação e do Terminal Graneleiro de São Francisco do Sul (TGSFS)(...)” (pg. 326); (iii) “(...) até que seja licitada a exploração e uso das respectivas instalações e equipamentos, a Autoridade Portuária passou a executar temporariamente a operação portuária do Corredor de Exportação e do TGSFS, até então operado pela (CIDASC), condição que vai de encontro ao previsto no modelo de gestão portuária adotado para o setor” (pg. 365/366); (iv) “Considerando a posição assumida pela Autoridade Portuária de operadora do Corredor de Exportação e dos armazéns do Terminal Graneleiro (TGSFS), até que seja licitada a exploração e uso das respectivas instalações e equipamentos, é imprescindível para que a Administração do Porto esteja alinhada com o modelo de gestão portuária proposto pelo marco regulatório do setor, que se promova o mais breve possível a licitação desta área”. (Pg. 393) Tais diversas sinalizações podem partir, sem dúvida, do que se tinha historicamente com a operação da CIDASC, que assumiu a operação do TGSFS e do Corredor de Exportação (cf. Deliberação CAP nº 82/02-X – Conselho de Autoridade Portuária – CAP do Porto de São Francisco do Sul - SC) e, na medida em que o que estava sob os cuidados da Companhia foi assumido pela SPCAR, se presumiu que por ocasião do arrendamento tudo seria englobado no mesmo objeto. Independentemente da motivação, conforme evidenciado pelos trechos anteriormente destacados da Minuta de Plano Mestre, a Infra S.A. pareceu crer que a assunção do Terminal Graneleiro e do Corredor de Exportação pela SCPAR foi apenas temporária. Ocorre que, pelo apontado em Audiência Pública pela consultoria contratada pela SCPAR, a premissa dos estudos era que a operação do Corredor de Exportação permanecesse sob os cuidados da Autoridade Portuária. Ou seja, verifica-se a ocorrência de um conflito de expectativas e, conseqüentemente, um cenário de insegurança aos interessados. Assim, requer-se maiores esclarecimentos por parte da SCPAR acerca da separação do Corredor de Exportação do objeto do arrendamento e das expectativas divergentes entre a premissa	Agradecemos a contribuição. O EVTEA manteve a operação do corredor de exportação pela SCPAR, sendo previsto pagamento pelo futuro arrendatário de tatifa pela prestação desse serviço pela SCPAR. O aporte de investimentos no Corredor de Exportação, isto é, fora da área de arrendamento, não gera direito à gestão e manutenção dessa áreas pelo futuro arrendatário, as quais serão mantidas por meio de tarifas portuárias cobradas pela autoridade portuária. O regime de uso do Corredor de Exportação obedecerá o Regulamento de Exploração do Porto (REP).

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
22	EVTEA Seção A - Apresentação	Primeiramente, embora seja indicado que a contribuição em tela está atrelada ao EVTEA Seção A – Apresentação, na realidade, está vinculada à atividade no TGSFS como um todo, podendo impactar a revisão de outros trechos do estudo e até mesmo a Minuta de Contrato. Pois bem. Conforme sinalizado no bojo de outra contribuição, em sessão da Audiência Pública do TGSFS foi sinalizado que a premissa dos estudos era de que a operação do Corredor de Exportação deve permanecer com a SCPAR. Por outro lado, como sinalizado também em sede de outra contribuição, há uma aparente divergência de expectativa para a operação do COREX entre SCPAR e Infra S.A. Independentemente da motivação por trás da premissa utilizada para os estudos, se entende importante aproveitar a oportunidade das discussões envolvendo o TGSFS para se refletir também sobre uma alternativa à operação do Corredor de Exportação. Esta não precisa resultar na inclusão da operação do COREX no objeto do futuro arrendamento, notadamente considerando o potencial conflito de interesses, mas, por outro lado, poderia possibilitar à SCPAR uma parceria benéfica e produtiva para o Corredor de Exportação. Veja-se. O Corredor de Exportação é estrutura importante para as operadoras atuais da região do Porto de São Francisco do Sul, o será para a futura arrendatária e, no decorrer dos anos, também poderá ser para futuras operadoras. Em razão disso, há de um lado uma grande preocupação com uma gestão eficiente do Corredor de Exportação, com a rápida realização de investimentos e manutenções corretivas, conforme a necessidade da atividade, e, ao mesmo tempo, o receio de eventuais represálias e controvérsias caso futuramente ele seja assumido por uma empresa privada. No primeiro caso, de forma alguma por limitações técnicas, mas por limitações orçamentárias e em razão dos procedimentos legais necessários, sendo mantida a operação do Corredor exclusivamente com a SCPAR, é possível que diante da necessidade de mais investimentos – para além do que previsto no contrato de arrendamento do TGSFS – não seja possível à Autoridade Portuária dar uma resposta tão rápida. Isto se evidencia, por exemplo, em relação ao apontado na Minuta de Plano Mestre, quanto a natural mora na contratação e realização de estudos, para a posterior contratação e execução de investimentos em prol de melhorias no Berço 101 e construção do Berço 401. Como se sabe, processos licitatórios, ainda mais diante da complexidade, demandam tempo, principalmente em se tratando de uma contratação realizada pela Administração Pública. Já no segundo caso, em qualquer cenário que se cogite uma única empresa privada assumindo a responsabilidade pela operação do Corredor de Exportação, essencial para a atuação de outras, se agrega grave risco frente a concorrência (inclusive desleal) e insegurança. Assim, entende-se cabível refletir sobre um novo caminho apto a ser eficiente e benéfico para a SCPAR, para a operação do Porto de São Francisco do Sul e para as operadoras, bem como apto a promover a redução de riscos provenientes da relação exclusivamente entre privados, qual seja, uma associação, que demande a colaboração entre as empresas interessadas (operadoras) enquanto membros, e que atue em parceria com a SCPAR em prol da operação do Corredor de Exportação.	Agradecemos a contribuição. O EVTEA manteve a operação do corredor de exportação pela SCPAR, sendo previsto pagamento pelo futuro arrendatário de tatifa pela prestação desse serviço pela SCPAR. O aporte de investimentos no Corredor de Exportação, isto é, fora da área de arrendamento, não gera direito à gestão e manutenção dessa áreas pelo futuro arrendatário, as quais serão mantidas por meio de tarifas portuárias cobradas pela autoridade portuária. O regime de uso do Corredor de Exportação obedecerá o Regulamento de Exploração do Porto (REP), o qual poderá ser aprimorado ao longo do tempo, sem prejuízo da eventual constituição de uma associação de empresas privadas, a exemplo do Porto de Paranaguá. Por fim, entendemos que a gestão pública do Corredor de Exportação é a solução que apresenta maior isonomia e transparência de uso para o ativo.
23	EVTEA Seção A - Apresentação	Primeiramente, embora seja indicado que a contribuição em tela está atrelada ao EVTEA Seção A – Apresentação, na realidade, está vinculada à atividade no TGSFS como um todo, podendo impactar a revisão de outros trechos do estudo. No bojo do EVTEA é mencionada a operação do Terminal de Granéis de Santa Catarina (TGSC), terminal de uso privativo para a movimentação de grânéis sólidos, sem contemplar análise mais aprofundada acerca de eventuais impactos de concorrência. Pois bem. Como já mencionado em outras contribuições, enquanto em andamento a Audiência/Consulta Pública nº 01/2024-SCPAR/PSFS do TGSFS, também está em andamento a Consulta Pública nº 01/2024, promovida pela Infra S.A., visando colher contribuições sobre o Plano Mestre do Complexo Portuário do Porto de São Francisco do Sul. Na minuta de Plano Mestre (fls. 105) é mencionada a especialização do TGSC em exportação de grânéis sólidos agrícolas, quais sejam, soja milho e farelo; e, ainda, a operação do Terminal Graneleiro da Babitonga – TGB, focado também na exportação de grânéis sólido agrícolas, mais especificamente açúcar e grãos. Pelo EVTEA, resta claro que o futuro arrendatário terá liberdade de movimentação de outros tipos de grãos que venham a ser enquadrados como granel sólido vegetal (Seção B – Estudo de Mercado – pg. 2), não apenas soja e milho, muito embora sejam estas as referências da Movimentação Mínima Exigida e ainda que a cumulação de tipos de grãos admitidos possa ocasionar potencial ineficiência da operação do TGSFS, tendo em vista a necessidade de limpeza entre a movimentação de grãos distintos. Considerando tal fato, TGSC e TGB tem o condão de exercer uma concorrência direta com o TGSFS, questão que se entende não ter sido devidamente tratada no âmbito dos estudos. Neste sentido, propõe-se à SCPAR o aprofundamento dos estudos no que diz respeito a eventuais riscos de concorrência com outros terminais ora sendo implantados.	Destacamos que o EVTEA considerou os terminais implantados e projetados para o Complexo Portuário, tendo avaliado a divisão de capacidade atual e projetada para o TGSFS, vide análise de demanda micro.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
24	EVTEA Seção D - Operacional	Primeiramente, embora seja indicado que a contribuição em tela está atrelada ao EVTEA Seção D – Operacional, o intuito é que ela gere também a revisão de outros trechos do estudo e da Minuta de Contrato. Pois bem. Conforme consta da Seção D do EVTEA e da Minuta de Contrato, bem como foi exposto no âmbito da Audiência Pública, embora a premissa adotada tenha sido de que a operação do Corredor de Exportação permanecerá com a SCPAR Porto de São Francisco do Sul, são previstos investimentos a serem realizados nele pela futura arrendatária, os quais serão de uso público. Dentre os investimentos previstos, conforme consta do EVTEA, tem-se a aquisição de 2 (dois) shiploaders com capacidade nominal de 2.000 t/h cada, o que totalizaria R\$ 50.820.000,00 (cinquenta milhões oitocentos e vinte mil reais). Tal aquisição, conforme consta da cláusula 11.2.3 da Minuta de Contrato, deverá se dar nos primeiros 24 (vinte e quatro) meses do contrato de arrendamento. Não resta claro pelos estudos qual a referência utilizada para a indicação dos valores dos shiploaders, quais orçamentos ou maior descritivo dele, assim como, salvo no que diz respeito à sua capacidade e previsão de prazo para a sua disponibilização, não há maiores exigências previstas. Com este cenário, surgem alguns problemas. Em primeiro lugar, quanto ao valor previsto, tem-se uma estimativa de que a aquisição de 2 (dois) shiploaders, no presente ano (2024), demandaria recursos da ordem de aproximadamente R\$ 90.000.000,00 (noventa milhões de reais). Neste momento de contribuições, por questões estratégicas e comerciais, não se mostra viável a apresentação de orçamentos para que se comprove, mas se entende importante uma avaliação mais aprofundada por parte da SCPAR quanto à realidade dos custos no atual cenário, sob pena de grave divergência de compreensão entre potenciais interessados, considerando que a diferença entre o estimado no EVTEA e o valor verificado na prática é de 77%. Ora, uma subestimativa de investimentos impacta diretamente o modelo financeiro pensado e, com isso, impactará a estimativa de uma outorga mínima a ser ofertada. Ainda que se alegue que os valores previstos no EVTEA são meramente referenciais, não se pode admitir que eles sejam descolados da realidade, sob pena de dificultar uma competição justa no âmbito do leilão, principalmente considerando a potencial participação de aventureiros que podem surgir, crentes de que a demanda por investimentos é menor. <i>Em segundo lugar, outro problema que surge diante do descrito acima, é a insegurança para os atuais operadores quanto a qualidade dos shiploaders, assim como quanto ao prazo previsto</i>	Contribuição parcialmente acatada. Antes de encaminhar o processo para análise prévia do Tribunal de Contas da União, serão obtidas pelo menos três cotações para obtenção dos custos unitários paramétricos de referência, atendendo ao Acórdão 685/2023, constante no processo 50300.020585/2022-91 da ANTAQ. Em relação à vida útil dos shiploaders, a administração do porto tem adotado as providências necessárias para assegurar a manutenção dos equipamentos, os quais atualmente encontram-se em plena capacidade de operação.
25	EVTEA Seção A - Apresentação	Primeiramente, embora seja indicado que a contribuição em tela está atrelada ao EVTEA Seção A – Apresentação, na realidade, está vinculada à atividade no TGSFS como um todo, podendo impactar a revisão de outros trechos do estudo. Pois bem. Como já indicando no âmbito de outras contribuições, enquanto em andamento a Audiência/Consulta Pública nº 01/2024-SCPAR/PSFS do TGSFS, também está em andamento a Consulta Pública nº 01/2024, promovida pela Infra S.A., visando colher contribuições sobre o Plano Mestre do Complexo Portuário do Porto de São Francisco do Sul. No âmbito da Minuta de Plano Mestre são mencionados investimentos esperados no Porto de São Francisco do Sul, dentre as oportunidades em que isso ocorre é possível citar, por exemplo, a realização de obra de derrocamento do Berço 101 (pg. 379 da Minuta) e construção do Berço 401 (pg. 82 e 362 da Minuta). A realização desses e outros investimentos é importante para ampliar a atratividade e as operações do Porto de São Francisco do Sul, porém, há um risco de impacto aos operadores, no que se inclui a futura arrendatária, que não pode ser ignorado. Há os impactos positivos diante da possibilidade de se atrair mais navios ao Porto, ampliando as movimentações de carga e tornando o Porto mais eficiente. Por outro lado, pode haver impactos negativos, como, por exemplo, maior tráfego da região do Porto de São Francisco do Sul (dentro e fora dele), não somente durante as obras, mas decorrente do aumento de produção, consequentemente, trazendo prejuízos às operações. Assim, em primeiro lugar, se entende importante e se propõe à SCPAR que avalie a inclusão de tais expectativas de investimentos nos estudos do TGSFS, a fim de que se tenha melhor compreensão dos potenciais impactos. Em segundo lugar, ainda que estes não possam ser mensurados neste momento, se entende necessário que a SCPAR avalie e considere a realização de discussões junto à futura arrendatária e demais operadores da região do Porto de São Francisco do Sul quanto às expectativas de investimentos, a fim de que seja possível inclusive contar com o apoio deles e de fato atingir os benefícios esperados com os investimentos, sem prejuízo às operações mantidas no Porto.	Destacamos que o EVTEA apresentou a capacidade atual e projetada para o TGSFS, tendo sido mantida a mesma capacidade estática, porém, com aumento de eficiência por meio do giro de Estoque de 24,44 vezes por ano, considerando aumento de 20% de eficiência em relação à operação atual. Cabe destacar que foram previsto diversos programas de gestão ambiental destinados à melhoria da relação porto-cidade, conforme a seguir: - Medidas de prevenção de acidentes viários e conflitos de usuários das vias públicas; - Conscientização dos motoristas sobre os impactos ambientais do empreendimento; e - Ações de comunicação social e educação ambiental com o público externo.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
26	Minuta de Contrato	As Cláusulas 4.2 e 5.1 da minuta do Contrato, ao tratarem do objeto do terminal, utilizam descrição que confere margem para dúvidas e questionamentos, os quais, para garantia de maior atratividade ao projeto de TGSFS, devem ser esclarecidos. Isso porque as disposições em comento estabelecem que o terminal será dedicado à movimentação e armazenagem de "granéis sólidos vegetais, especialmente soja e milho". A interpretação mais razoável e plausível para tal disposição seria de que a Arrendatária de TGSFS estaria autorizada a movimentar todo o espectro de produtos incluído no perfil de carga "granéis sólidos vegetais", desde que respeitadas as capacidades específicas para os tipos de carga "soja e milho". Desta forma, todo o restante do Contrato se referiria ao perfil de carga "granéis sólidos vegetais" amplamente tomado. Tal interpretação, vale ressaltar, é corroborada por outras disposições contratuais, incluindo a Cláusula 23.3, que estabelece o valor do arrendamento variável com base na movimentação mensal de "todas as cargas" pelo Terminal. Além disso, todos os anexos do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA tratam da movimentação de granéis sólidos vegetais, incluindo, mas não se limitando, soja e milho. O item 1.4 da Seção A – Apresentação, por exemplo, dispõe que a área do arrendamento será destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais. Ademais, no que concerne à Cláusula 11.2.1, que trata da Movimentação Mínima Exigida, é estipulado que somente serão contabilizadas as movimentações de soja e milho. Referida cláusula, no entanto, não restringe a movimentação de outros tipos de granéis sólidos vegetais. Todavia, a redação das Cláusulas 4.2 e 5.1 possibilitaria a equivocada interpretação de que, ao prever que o objeto do arrendamento envolveria "especialmente soja e milho", estariam sendo limitados a priori os tipos de carga a que o arrendamento estaria autorizado a movimentar – de modo que a movimentação de qualquer outro tipo de carga, mesmo que dentro do perfil "granéis sólidos vegetais", exigiria a adoção do procedimento específico de que trata a Portaria Minfra nº 530/2019. Neste sentido, de forma a garantir maior segurança à modelagem, sugere-se a exclusão da expressão "especialmente soja e milho" das Cláusulas 4.2 e 5.1.	Agradecemos a contribuição. Conforme estabelecido na Subcláusula 5.1 da minuta de Contrato, a área do arrendamento deverá ser utilizada para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente soja e milho. Não há impedimento para a movimentação de outros tipos de carga, desde que inclusas no perfil "granéis sólidos vegetais". A expressão "especialmente soja e milho" significa que o terminal foi modelado no EVTEA tendo como referência essas cargas, e também que a MME será cobrada em relação a elas. Contudo, não há impedimento para a operação de outros granéis sólidos vegetais, observadas as demais disposições contratuais e normativas aplicáveis.
27	Minuta de Edital	A Cláusula 4.5 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. Conforme destacado na Seção C – Engenharia do EVTEA, por força da resolução nº 38, de 29 de julho de 2022/SCPAR, o berço 101 apresenta prioridade de atracação aos navios que efetuarem a operação de carregamento de granéis sólidos vegetais, utilizando os equipamentos de terra especializados para tal operação (shiploaders). Todavia, respeitada a prioridade acima destacada, é de suma importância que se garanta a preferência de atracação à Arrendatária, na medida em que a ela será alocada a obrigação de realização de diversos investimentos em área comum do Porto Organizado, destinados a ampliar a capacidade do Corredor de Exportação e, por conseguinte, do próprio Berço 101. Neste sentido, sobretudo a fim de que os investimentos que serão realizados sejam amortizados, deverá ser atribuída a preferência à Arrendatária. Tal medida, destaca-se, não afetará a operação dos demais terminais que se utilizam do Berço 101, os quais seguirão fazendo uso do Corredor de Exportação – mas somente garantirá que as operações da Arrendatária, que terá grande Capex para amortizar, seguirá seu curso sem entraves. Desta forma, a preferência na utilização do Berço 101 deverá ser refletida no Contrato, da seguinte forma: "4.5. As condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela ADMINISTRAÇÃO DO PORTO, notadamente no regulamento de programações, operações e atracções de navios, respeitado o uso preferencial do Berço 101 pela ARRENDATÁRIA."	Agradecemos a contribuição. A previsão de eventuais investimentos realizados em estruturas fora da área arrendada não confere, por si só, prioridade de uso dessas estruturas pela arrendatária. Isso porque as despesas relativas a esses investimentos são consideradas no fluxo de caixa do projeto e, consequentemente, são refletidas nos valores de arrendamento. Destacamos que a gestão dos berços públicas deve ser pautada pelo interesse público, estabelecido pela autoridade portuária. Portanto, a sugestão não será acatada.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
28	Minuta de Contrato	A Cláusula 5.2 da minuta do Contrato prevê que 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. No entanto, é de suma importância que se inclua uma ressalva relacionada à eventual impossibilidade de disponibilização da área em razão da ocorrência de fatos supervenientes, isto é, fatos aos quais a Arrendatária não tenha dado causa. Trata-se de um ponto de suma relevância para garantir a segurança jurídica do arrendamento, haja vista que o terminal em comento possui particularidades que podem influenciar o cumprimento do cronograma de obras e que não estão sob o controle da Arrendatária. Explica-se. Em primeiro lugar, conforme detalhado na Seção F – Ambiental da EVTEA, a SCPAR está em processo de regularização das licenças ambientais do terminal. Isso porque, em razão da Ação Civil Pública nº 0000306-20.2012.8.24.0061, proposta pelo Ministério Público do Estado de Santa Catarina contra a CIDASC, foi determinado à ré que apresentasse a licença ambiental de operação exigida para a sua atividade. Assim, com a desocupação do terminal pela CIDASC, a SCPAR assumiu a regularização das licenças ambientais, tendo inclusive elaborado os estudos necessários à segregação das licenças – os quais, caso impliquem qualquer atraso no licenciamento das obras, não poderão impactar a Arrendatária. Em segundo lugar, grande parte dos investimentos a serem realizados pela Arrendatária – a saber, R\$ 93.722.48,33 – serão destinados ao Corredor de Exportação, que se trata de área com regime de exploração público. Dessa forma, considerando que a área será utilizada por diversos agentes e por diferentes terminais, dentro da área comum do Porto Organizado, implicará necessariamente em intervenções e intercorrências fora do controle – e responsabilidade – da Arrendatária. Em terceiro lugar, tendo em vista que o certame se trata de relicitação da Área do Arrendamento, não se pode descartar a possibilidade de haver antigos operadores com obrigações ainda não cumpridas relacionadas aos antigos contratos de arrendamento, do que ganham destaque os operadores credenciados para a realização de operações no TGSFS, após a saída da CIDASC, o que também poderia impactar a realização das obras pela Arrendatária no tempo estipulado. Por todo o exposto, é imperioso que se altere a redação da Cláusula 5.2 para incluir ressalva relacionada aos fatores acima destacados, passando a constar o seguinte texto: "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, ressalvados atrasos decorrentes de impossibilidades geradas por fatos supervenientes, isto é, fatos aos quais a Arrendatária não tenha dado causa."	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a matriz de riscos contratual já resguarda as situações mencionadas. Nos termos da Subcláusula 27.1.7 da minuta de Contrato, é de responsabilidade do poder concedente decisão judicial ou administrativa que inviabilize a arrendatária de desempenhar as atividades objeto do contrato ou de usufruir a integralidade da área do arrendamento, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no regulamento de exploração do porto, exceto nos casos em que a arrendatária houver dado causa a tal decisão. Nessa hipótese, caso não seja possível usufruir a integralidade da área do arrendamento, a arrendatária é obrigada a receber as áreas que lhe serão disponibilizadas, tão logo estejam disponíveis, e deverá realizar as medidas necessárias para a sua plena exploração, sendo passíveis de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual os prejuízos decorrentes das áreas não disponibilizadas. Ademais, a Subcláusula 27.1.8 atribui ao poder concedente a responsabilidade sobre custos decorrentes do atraso na disponibilização da área do arrendamento, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses e haja comprovação de prejuízo, ficando a arrendatária, nesse caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações. Com, relação à responsabilidade de regularização da licença ambiental do Terminal Graneleiro, esta obrigação será transferida à futura arrendatária. Portanto, a contribuição não será acatada.
29	Minuta de Contrato	A Cláusula 11.1.37 da minuta do Contrato prevê que será obrigação da Arrendatária: No prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses a partir do Prazo Limite para início das ATIVIDADES indicado: a) obter e manter certificação ISO 9001 ou equivalente aceito pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários ("ANTAQ"), durante todo o prazo de vigência deste CONTRATO, devendo sempre atualizar a certificação para novas exigências criadas pelas certificadoras; b) obter e manter o certificado ISO 14001 ou equivalente aceito pela ANTAQ, durante todo o prazo de vigência deste CONTRATO, devendo sempre atualizar a certificação para novas exigências criadas pelas certificadoras; e c) implantar e certificar sistema de gestão e controle ambiental. No entanto, as Cláusulas 11.1.34 e 11.1.36 preveem como obrigação da Arrendatária a apresentação de Programa de obtenção da NBR ISO 9001 e da NBR ISO 14001, respectivamente. Dessa forma, tendo em vista que a previsão de obrigatoriedade de apresentação dos certificados já consta da Cláusula 11.1.37, imperiosa a exclusão das Cláusulas 11.1.34 e 11.1.36.	Agradecemos a contribuição. As obrigações constantes nas Subcláusulas 11.1.34 e 11.1.36 dizem respeito à apresentação de Programa de obtenção da ISO 9001 e da ISO 14001. Já a Subcláusula 11.1.37 prevê a obtenção e manutenção das referidas ISO. Trata-se de obrigações distintas. Portanto, a sugestão não será acatada.
30	Minuta de Contrato	A Cláusula 11.2.1 prevê a obrigação de atendimento de quantitativos mínimos de movimentação anual a partir do 1º (primeiro) ano de arrendamento. No entanto, considerando que, nos termos da Cláusula 5.2, a Arrendatária terá o prazo de 2 (dois) anos para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e atividades – isto é, promover os investimentos iniciais pactuados e disponibilizar a Área do Arrendamento para movimentação e armazenagem nos parâmetros estabelecidos no Edital e no Contrato –, a exigência de movimentação mínima a partir do 1º ano de arrendamento não se mostra razoável. Além disso, fato é que ainda existe uma pendência de extrema importância para o início das atividades de movimentação e armazenagem no TGSFS. Trata-se do licenciamento ambiental, o qual, conforme destacado na Seção F – Ambiental do EVTEA, está sob responsabilidade da SCPAR, não tendo a Arrendatária qualquer responsabilidade ou previsibilidade sobre sua regularização. Assim, faz-se indispensável considerar que eventual atraso na regularização das licenças ambientais pode impossibilitar a realização dos investimentos iniciais e início das atividades pela Arrendatária, a qual ficará prejudicada caso exigidos parâmetros de movimentação mínima. Dessa forma, considerando (i) o prazo de 2 anos para a disponibilização da Área do Arrendamento e (ii) eventual impossibilidade de início das atividades em razão de atrasos na regularização do licenciamento ambiental – atividade conduzida pela SCPAR –, a tabela constante da Cláusula 11.2.1 deve ser alterada para que passe a constar a exigência do atendimento dos quantitativos mínimos de movimentação anual a partir do 3º (terceiro) ano de arrendamento.	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada. Para fins de esclarecimento, reiteramos que a responsabilidade de regularização da licença ambiental do Terminal Graneleiro será transferida à futura arrendatária.
31	Minuta de Contrato	Existe um item 11.2.4 em branco abaixo da Cláusula 11.2.3. Tendo em vista que se trata de um erro de digitação, imperiosa a exclusão do referido item. <u>Em decorrência do erro de digitação anterior, o item 11.2.4, na página 34, consta como item 11.2.5, ensejando a correção.</u>	Agradecemos a contribuição. A numeração das referidas Subcláusulas será corrigida, conforme apontado.
32	EVTEA Seção C - Engenharia	Na seção 1.2, "Descrição da Estrutura Operacional", são apresentadas as instalações que constituem o empreendimento, juntamente com uma previsão dos investimentos necessários. Para fornecer mais detalhes, a seção faz referência aos seguintes anexos: •Anexo C-1: Apresenta a situação atual do terminal e seu layout, indicando a delimitação da área do terminal e o layout existente. •Anexo C-2: Apresenta as plantas e cortes do empreendimento. •Anexo C-3: Apresenta o Capex previsto. •Anexo C-4: Apresenta um relatório fotográfico do terminal. No entanto, esses anexos não foram disponibilizados. Portanto, solicitamos a disponibilização desses materiais para obtermos mais detalhes sobre a área e os investimentos necessários.	Obrigado pela contribuição. Cabe destacar que os valores de custos, receitas e das tarifas fixas e variáveis estão contidas no EVTEA e, desse modo, a ausência dos anexos não prejudica a análise da viabilidade desta licitação. De qualquer modo, os Anexos do EVTEA serão disponibilizados na data de publicação das respostas para consulta dos interessados.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
33	Minuta de Contrato	Na cláusula 23.1 do contrato de concessão, são definidos os valores de arrendamento que devem ser pagos pela arrendatária. O contrato estabelece um valor de arrendamento fixo de R\$484.400,00 por mês e um valor de arrendamento variável de R\$3,19 por tonelada de qualquer carga movimentada. No entanto, no item 1.4 do caderno financeiro, os resultados chave determinam um valor de remuneração mensal fixo de R\$283.900,00 e um valor de remuneração variável de R\$1,96 por tonelada. Diante dessa divergência entre as informações, solicitamos esclarecimentos sobre qual valor está correto.	Agradecemos a contribuição. Os valores de arrendamentos fixo e variáveis estão presentes no EVTEA, sendo ajustados na minuta de Contrato para não haver diferença.
34	Minuta de Contrato	Item 23.1.1 texto: "R\$ 484.400,00 (quatrocentos e oitenta e quatro mil e quatrocentos reais) por mês, referenciado a data-base de março de 2022, a título de VALOR DO ARRENDAMENTO FIXO, pelo direito de explorar as ATIVIDADES no ARRENDAMENTO e pela cessão onerosa da ÁREA DO ARRENDAMENTO;" CONTRIBUIÇÃO/COMENTÁRIO: O valor está diferente do calculado no EVTEA publicado, que é de R\$283.900,00.	Agradecemos a contribuição. Os valores de arrendamentos fixo e variáveis estão presentes no EVTEA, sendo ajustados na minuta de Contrato para não haver diferença.
35	EVTEA Seção E - Financeiro	No caderno financeiro, são apresentados os principais resultados do modelo econômico-financeiro do projeto. No entanto, o modelo em si não foi disponibilizado. Para garantir maior transparência e permitir uma análise mais precisa do projeto, solicitamos a disponibilização das demonstrações financeiras.	Obrigado pela contribuição. Cabe destacar que os valores de custos, receitas e das tarifas fixas e variáveis estão contidas no EVTEA e na Minuta de Contrato. Portanto, a ausência do modelo financeiro (planilhas) não prejudica a continuidade da licitação e não serão disponibilizadas.
36	Minuta de Contrato	Item 23.1.2 Texto: "R\$3,19 (três reais e dezenove centavos) por tonelada de qualquer carga movimentada, referenciado a data-base de março de 2022, a título de VALOR DO ARRENDAMENTO VARIÁVEL pelo direito de explorar as ATIVIDADES no ARRENDAMENTO e pela cessão onerosa da ÁREA DO ARRENDAMENTO, observado o disposto na Subcláusula 23.3.1 deste CONTRATO." CONTRIBUIÇÃO/COMENTÁRIO: O valor está diferente do calculado no EVTEA publicado que é de R\$1,96 por tonelada.	Agradecemos a contribuição. Os valores de arrendamentos fixo e variáveis estão presentes no EVTEA, sendo ajustados na minuta de Contrato para não haver diferença.
37	EVTEA Seção D - Operacional	Item 1.4.2.3 - Tarifas Portuárias CONTRIBUIÇÃO/COMENTÁRIO: Questiona-se: Há alguma tarifa (atualmente, ou a possibilidade de haver) para utilização do corredor de exportação, ou os custos de manutenção e operação do corredor de exportação já estão cobertos pela tarifa da tabela III considerada?	Agradecemos a contribuição. Informamos que consta no EVTEA que a arrendatária pagará tarifa para a SCPAR pela utilização do Corredor de Exportação. Destacamos que a Tabela III – Utilização da infraestrutura terrestre contempla a utilização das facilidades constituídas por pavimentação, acessos e arruamentos, estacionamentos e o corredor de exportação.
38	EVTEA Seção C - Engenharia	Item 1.3 Tabela 1 – Capacidade estimada para o terminal de granel sólido vegetal (em tonelada). Uso de 29,9% da ocupação do berço. CONTRIBUIÇÃO/COMENTÁRIO: Observa-se que para assegurar a capacidade calculada, é necessário que se faça a prancha média projetada por todo o tempo considerado. Questiona-se: Há ou haverá algum dispositivo contratual, ou no regramento do uso do berço, para garantir a utilização de 29,9% do tempo de ocupação do berço, principalmente durante o período de safra (considerando a sazonalidade da carga), a fim de assegurar a capacidade calculada?	Agradecemos a contribuição. Não há garantia contratual relativa a tempo de utilização de berço. A taxa de ocupação do berço de 29,9% é calculada com base na produtividade de 1.200 toneladas por hora, que é exigida como cumprimento de prancha geral média, nos termos da Subcláusula 11.2.2.1 da minuta de Contrato.
39	EVTEA Seção A - Apresentação	Item 1.3 Acesso rodoviário / ferroviário CONTRIBUIÇÃO/COMENTÁRIO: Considerando os volumes projetados de movimentação do terminal, surge preocupação com as filas de acesso ao Porto. Questiona-se: Como garantir o fluxo no acesso rodoviário e ferroviário ao terminal a fim de assegurar a capacidade calculada?	Destacamos que o EVTEA apresentou a capacidade atual e projetada para o TGSFS, tendo sido mantida a mesma capacidade estática, porém, com aumento de eficiência por meio do giro de Estoque de 24,44 vezes por ano, considerando aumento de 20% de eficiência em relação à operação atual. Cabe destacar que foram previsto diversos programas de gestão ambiental destinados à melhoria da relação porto-cidade, conforme a seguir: - Medidas de prevenção de acidentes viários e conflitos de usuários das vias públicas; - Conscientização dos motoristas sobre os impactos ambientais do empreendimento; e - Ações de comunicação social e educação ambiental com o público externo.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
40	Minuta de Contrato	A Cláusula 11.2.4.3, ao versar sobre a prestação de serviços aos usuários e a composição de preços a serem a eles aplicados, invoca a aplicação dos princípios da impessoalidade, isonomia e da proporcionalidade. Apesar de fazerem referência aos princípios gerais constantes da Lei 14.133/21 (Nova Lei de Licitações), as disposições da Cláusula 11.2.4.3, em especial a Cláusula 11.2.4.3, não refletem a prática comum de mercado utilizada nos contratos de arrendamento portuário. Nas disposições acerca da remuneração da Arrendatária, há previsão de livre definição dos preços a serem aplicados aos usuários, desde que respeitados os parâmetros estabelecidos no contrato. Ainda, a fim de coibir eventual abuso de poder econômico contra os usuários, a ANTAQ reserva o direito de, mediante prévio processo administrativo, solicitar e utilizar informações relacionadas à composição do preço. Veja-se, por exemplo, o que dizem as cláusulas de remuneração da Arrendatária nas minutas dos contratos de RDJ06 e VDC04, respectivamente: "10 Remuneração da Arrendatária 10.1 Serão livres os preços das atividades relacionadas às operações de movimentação e armazenagem de cargas no Arrendamento, podendo a ANTAQ estabelecer seus valores de cobrança pela Arrendatária junto aos usuários, de modo a coibir eventual abuso de poder econômico, mediante prévio procedimento administrativo, no qual poderá solicitar e utilizar informações fornecidas pelos interessados. 10.2 Os Preços praticados no Arrendamento têm por finalidade remunerar a Arrendatária por todas as atividades necessárias e suficientes nele realizadas." "10 Remuneração da Arrendatária 10.1 Como contrapartida às Atividades, a Arrendatária poderá estabelecer o Preço a ser cobrado do Usuário, observada a prerrogativa da ANTAQ de coibir eventual abuso de poder econômico contra os usuários, mediante prévio procedimento administrativo, no qual poderá solicitar e utilizar informações fornecidas pelos interessados. 10.2 O Preço estabelecido pela prestação das Atividades será livremente fixado pela Arrendatária, compreendendo, mas não se limitando, às seguintes operações com graneis sólidos vegetais: i. Carga e descarga de embarcações; ii. Carga e descarga de veículos; iii. Expedição;	Agradecemos a contribuição. Conforme o art. 4º, inciso II, da Resolução Normativa ANTAQ 7/16, a exploração de áreas e instalações portuárias deverá observar a prestação de serviços de forma isonômica e não discriminatória, de acordo com as disposições legais, regulamentares e contratuais vigentes. Ainda, a Resolução Normativa ANTAQ Nº 75/22, em seu art. 4º, inciso VII, estabelece que a arrendatária deverá observar a modicidade, adotando tarifas ou preços em bases justas, transparentes e não discriminatórias aos usuários e que reflitam a complexidade e os custos das atividades. Ainda, conforme o art. 20, inciso II, b), da Lei nº 10.233/01, cabe à ANTAQ harmonizar os objetivos das empresas arrendatárias e usuários, impedindo situações que configurem competição imperfeita, práticas anticompetitivas ou formação de estruturas cartelizadas que constituam infração da ordem econômica. Tendo isso em vista, em que pese o regime de liberdade de preços previsto para o arrendamento, a Subcláusula 11.2.4.3 e seguintes da minuta de Contrato estão em linha com a regulação setorial vigente. Portanto, a contribuição não será acatada.
41	Minuta de Contrato	Item 11.1.30 Texto "Executar as ATIVIDADES de modo a não interferir em instalações ou serviços existentes, públicos ou privados"e Item 11.1.5 Texto "Implantar as ações necessárias à 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 deverão ser executadas, devendo a ARRENDATÁRIA arcar com todas as despesas respectivas e obter a prévia autorização da ADMINISTRAÇÃO DO PORTO e da ANTAQ." CONTRIBUIÇÃO/COMENTÁRIO: Verifica-se que obra em área comum (trocar correias e shiploaders), terá impacto direto na operação de outros terminais. Sendo assim, questiona-se: Há um plano de como deverá ser feita essa implantação? Como mitigar a interferência com a operação portuária de terceiros, e assumir que o arrendatário não será cobrado por esse impacto? Observe-se que caso haja a obrigação de garantir a plena capacidade operacional durante as obras, o custo dessa implantação seria bem maior do que o considerado no EVTEA, e isso implicaria num desequilíbrio econômico do contrato. Como esse assunto será tratado?	Agradecemos a contribuição. A estratégia de implementação das estruturas mencionadas deverá ser apresentado pela arrendatária no âmbito do PBI, o qual deverá ter não objeção do poder concedente, nos termos da Subcláusula 7.1 da minuta de Contrato. A arrendatária não será penalizada pela implementação das suas obrigações de investimentos, desde que observadas as regras constantes nas minutas de Edital e Contrato, no Regulamento de Exploração do Porto e demais normas aplicáveis.
42	Minuta de Contrato	Existe um equívoco na numeração da Cláusula 27, constante da página 60 da minuta do Contrato, que versa acerca dos riscos da Arrendatária. Em verdade, trata-se da Cláusula 26, conforme o título: CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA – DOS RISCOS DA ARRENDATÁRIA.	Agradecemos a contribuição. A numeração da referida Cláusula será corrigida, conforme apontado.
43	EVTEA Seção A - Apresentação	Item 1.3 Texto: "o Porto de São Francisco do Sul dispõe de um cais com aproximadamente 1.500 m de extensão, com 7 berços de atracação: 101, 102, 103, 201, 300, 301 e 302, todos com 14 m de profundidade. Cabe ressaltar que há necessidade constante de dragagem nos berços para manter essa profundidade. " CONTRIBUIÇÃO/COMENTÁRIO: Questiona-se: Há a possibilidade de algum custo para o terminal no que tange a manutenção da dragagem? Ou os custos já estão cobertos pelas tarifas portuárias vigentes?	Agradecemos a contribuição. Não há previsão de custo específico a ser pago pela arrendatária à administração do porto em relação à manutenção da dragagem. Ressalta-se que os usuários que fizerem uso do canal de acesso deverão pagar a Tabela 1.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
44	Minuta de Contrato	A Cláusula 27.1.3 determina que o risco relacionado à obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao Arrendamento seja alocado à Arrendatária. No entanto, como detalhado na Seção F – Ambiental do EVTEA, a SCPAR está conduzindo o processo de regularização das licenças ambientais do terminal. Isso porque, em razão da Ação Civil Pública nº 0000306-20.2012.8.24.0061, proposta pelo Ministério Público do Estado de Santa Catarina contra a CIDASC, foi determinado à ré que apresentasse a licença ambiental de operação exigida para a sua atividade. Com a desocupação do terminal pela CIDASC, a SCPAR assumiu a regularização das licenças ambientais – mediante a segregação de licença de operação específica para o TGSFS. O risco de obtenção das licenças ambientais deve ser, portanto, compartilhado com o Poder Concedente, sobretudo porque, como destacado acima, a regularização do licenciamento ambiental se encontra sob protagonismo da Autoridade Portuária. Corroborando esse entendimento, a Cláusula 27.1.5 determina a alocação ao Poder Concedente do risco de atraso 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 das condicionantes nelas estabelecidas – as quais devem ser acrescidas as licenças, ainda que não se refiram ao Porto Organizado como um todo, cujo licenciamento foi conduzido pela Administração. Assim, a redação da Cláusula 27.1.3 deve ser ajustada para incluir a ressalva relacionada à regularização do licenciamento ambiental pela SCPAR, de modo que passe a vigorar a seguinte redação: “27.1.3. Obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao ARRENDAMENTO, ressalvados eventuais atrasos, particularmente quanto ao licenciamento ambiental, decorrentes de atos não atribuíveis à Arrendatária.”	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a alteração proposta não será necessária, tendo em vista que o processo de licenciamento deverá ser transferido à futura arrendatária.
45	Minuta de Contrato	A Cláusula 27.1.3 determina que o risco relacionado à obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao Arrendamento seja alocado à Arrendatária. No entanto, como detalhado na Seção F – Ambiental do EVTEA, a SCPAR está conduzindo o processo de regularização das licenças ambientais do terminal. Isso porque, em razão da Ação Civil Pública nº 0000306-20.2012.8.24.0061, proposta pelo Ministério Público do Estado de Santa Catarina contra a CIDASC, foi determinado à ré que apresentasse a licença ambiental de operação exigida para a sua atividade. Com a desocupação do terminal pela CIDASC, a SCPAR assumiu a regularização das licenças ambientais – mediante a segregação de licença de operação específica para o TGSFS. O risco de obtenção das licenças ambientais deve ser, portanto, compartilhado com o Poder Concedente, sobretudo porque, como destacado acima, a regularização do licenciamento ambiental se encontra sob protagonismo da Autoridade Portuária. Corroborando esse entendimento, a Cláusula 27.1.5 determina a alocação ao Poder Concedente do risco de atraso 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 das condicionantes nelas estabelecidas – as quais devem ser acrescidas as licenças, ainda que não se refiram ao Porto Organizado como um todo, cujo licenciamento foi conduzido pela Administração. Assim, a redação da Cláusula 27.1.3 deve ser ajustada para incluir a ressalva relacionada à regularização do licenciamento ambiental pela SCPAR, de modo que passe a vigorar a seguinte redação: “27.1.3. Obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao ARRENDAMENTO, ressalvados eventuais atrasos, particularmente quanto ao licenciamento ambiental, decorrentes de atos não atribuíveis à Arrendatária.”	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a alteração proposta não será necessária, tendo em vista que o processo de licenciamento deverá ser transferido à futura arrendatária.
46	Minuta de Contrato	A Cláusula 27.1.4 determina que a Arrendatária suportará o risco relacionado ao atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, inclusive licenças relacionadas especificamente com a área do ARRENDAMENTO, quando não houver estipulação de prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão pelas autoridades competentes. No entanto, como destacado acima, a SCPAR está em processo de regularização do licenciamento ambiental do terminal, sendo ela integralmente responsável pela emissão das licenças ambientais, de tal forma que esse risco deve ser alocado ao Poder Concedente. Assim, a redação da Cláusula 27.1.4 deve ser ajustada para incluir subcláusula com a ressalva relacionada à regularização do licenciamento ambiental pela SCPAR, de modo que passe a vigorar a seguinte redação: “27.1.4. Atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, inclusive licenças relacionadas especificamente com a área do ARRENDAMENTO, quando não houver estipulação de prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão pelas autoridades competentes, ressalvados eventuais atrasos, particularmente quanto ao licenciamento ambiental, decorrentes de atos não atribuíveis à Arrendatária.”	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a alteração proposta não será necessária, tendo em vista que o processo de licenciamento deverá ser transferido à futura arrendatária.
47	EVTEA Seção F - Ambiental	Item 1.5 "A operação do TGSFS não deverá ser interrompida com o processo de arrendamento da área" CONTRIBUIÇÃO/COMENTÁRIO: Tendo em vista que atualmente não há Licença Operacional - LO do TGSFS, e a responsabilidade pelo licenciamento e possíveis atrasos pertencem a matriz de risco do arrendatário (conforme Minuta do Contrato 27.1.25). Há garantia para que o arrendatário possa iniciar a operação imediatamente, somente com o processo atual da SCPAR de desvinculação do licenciamento do Porto? Verifica-se que a situação implica em risco e desequilíbrio econômico para o arrendatário. Como será tratado?	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a alteração proposta não será necessária, tendo em vista que o processo de licenciamento deverá ser transferido à futura arrendatária.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
48	Minuta de Contrato	A Cláusula 27.1.6 aloca à Arrendatária o risco relacionado ao atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no Contrato ou de outros prazos estabelecidos entre as Partes ao longo da vigência do Contrato. No entanto, é de suma importância que se inclua uma ressalva relacionada à eventual impossibilidade de disponibilização da área em razão da ocorrência de fatos supervenientes, isto é, fatos aos quais a Arrendatária não tenha dado causa. Trata-se de um ponto de suma relevância para garantir a segurança jurídica do arrendamento, haja vista que o terminal em comento possui particularidades que podem influenciar o cumprimento do cronograma de obras e que não estão sob o controle da Arrendatária. Explica-se. Em primeiro lugar, conforme detalhado na Seção F – Ambiental da EVTEA, a SCPAR está em processo de regularização das licenças ambientais do terminal. Isso porque, em razão da Ação Civil Pública nº 0000306-20.2012.8.24.0061, proposta pelo Ministério Público do Estado de Santa Catarina contra a CIDASC, foi determinado à ré que apresentasse a licença ambiental de operação exigida para a sua atividade. Assim, com a desocupação do terminal pela CIDASC, a SCPAR assumiu a regularização das licenças ambientais, tendo inclusive elaborado os estudos necessários à segregação das licenças – os quais, caso impliquem qualquer atraso no licenciamento das obras, não poderão impactar a Arrendatária. Em segundo lugar, grande parte dos investimentos a serem realizados pela Arrendatária – a saber, R\$ 93.722.48,33 – serão destinados ao Corredor de Exportação, que se trata de área com regime de exploração público. Dessa forma, considerando que a área será utilizada por diversos agentes e por diferentes terminais, dentro da área comum do Porto Organizado, implicará necessariamente em intervenções e intercorrências fora do controle – e responsabilidade – da Arrendatária. Em terceiro lugar, tendo em vista que o certame se trata de relicitação da Área do Arrendamento, não se pode descartar a possibilidade de haver antigos operadores com obrigações ainda não cumpridas relacionadas aos antigos contratos de arrendamento, do que ganham destaque os operadores credenciados para a realização de operações no TGSFS, após a saída da CIDASC, o que também poderia impactar a realização das obras pela Arrendatária no tempo estipulado. Por todo o exposto, é imperioso que se altere a redação da Cláusula 27.1.6 para incluir ressalva relacionada aos fatores acima destacados, passando a constar o seguinte texto: “27.1.6 Atraso no cumprimento dos cronogramas previstos neste CONTRATO ou de outros prazos estabelecidos entre as PARTES ao longo da vigência do CONTRATO, desde que causado por fatos imputáveis à Arrendatária.”	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a matriz de riscos contratual já resguarda as situações mencionadas. Nos termos da Subcláusula 27.1.7 da minuta de Contrato, é de responsabilidade do poder concedente decisão judicial ou administrativa que inviabilize a arrendatária de desempenhar as atividades objeto do contrato ou de usufruir a integralidade da área do arrendamento, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no regulamento de exploração do porto, exceto nos casos em que a arrendatária houver dado causa a tal decisão. Nessa hipótese, caso não seja possível usufruir a integralidade da área do arrendamento, a arrendatária é obrigada a receber as áreas que lhe serão disponibilizadas, tão logo estejam disponíveis, e deverá realizar as medidas necessárias para a sua plena exploração, sendo passíveis de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual os prejuízos decorrentes das áreas não disponibilizadas. Ademais, a Subcláusula 27.1.8 atribui ao poder concedente a responsabilidade sobre custos decorrentes do atraso na disponibilização da área do arrendamento, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses e haja comprovação de prejuízo, ficando a arrendatária, nesse caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações. Portanto, a contribuição não será acatada.
49	Minuta de Contrato	Item 11.2.1 Movimentação Mínima Exigida no 1º ano de contrato: 1.120kt. No 2º ano de contrato: 1.051kt. CONTRIBUIÇÃO/COMENTÁRIO: Tendo em vista que atualmente não há Licença Operacional - LO do TGSFS, e a responsabilidade pelo licenciamento e possíveis atrasos pertencem a matriz de risco do arrendatário (conforme Minuta do Contrato 27.1.25). Há garantia para que o arrendatário possa iniciar a operação imediatamente, somente com o processo atual da SCPAR de desvinculação do licenciamento do Porto? Verifica-se que a situação implica em risco para o arrendatário, e pode comprometer o cumprimento da Movimentação Mínima Exigida nos primeiros anos de contrato. Como esse tema será tratado?	Agradecemos a contribuição. Conforme a Subcláusula 27.1.3, a arrendatária será responsável pela obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao arrendamento. Desse modo, o processo de licenciamento deverá ser transferido à futura arrendatária.
50	Minuta de Contrato	Cláusula 27.1.9 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 mercadorias 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. Caso não se entenda que o risco deve ser alocado ao Poder Concedente, deve ser fixado prazo limite para que a Arrendatária suporte os prejuízos decorrentes das manifestações sociais. Após esse período, o risco deve ser compartilhado entre as Partes.	Agradecemos a contribuição. Primeiramente, cabe destacar que o critério de alocação de risco relativo a ocorrência de manifestações sociais é o mesmo adotado nos demais arrendamentos portuários licitados nos últimos anos pelo governo federal, com aprovação do TCU. Ademais, entende-se que Autoridade Portuária também não possui plenas condições de administrar ou remediar os efeitos desse tipo de manifestações. Por isso, entende-se que o risco em questão faz parte do negócio e deve ser assumido pelo parceiro privado.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
51	Minuta de Contrato	Cláusula 21.1.19 Nota-se que, nos termos da Cláusula em comento, a Arrendatária é integralmente responsável pelo risco de “não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado”. Trata-se de disposição usual para os contratos de arrendamentos licitados ao longo dos últimos anos. Ocorre que, em que pese a prevalência desta disposição, destaca-se que a redação deveria ser atualizada para refletir as conclusões recentemente alcançadas pela Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da ANTAQ, conforme aprovado pela Diretoria Colegiada da Agência, por meio do Acórdão nº 499/2023-ANTAQ, por meio de estudo intitulado “Análise concorrencial: terminais de uso privado vis-à-vis terminais arrendados” – o qual traz mais constatações relevantes para a avaliação do atual marco regulatório do setor portuário (“Estudo”). O Estudo constatou que, em determinados casos, a autorização de um TUP no mesmo mercado relevante geográfico de uma instalação portuária arrendada pode gerar impactos concorrenciais em desfavor dos terminais públicos – os quais, vale relembrar, são estruturados com base num modelo de fluxo de caixa descontado que exige a adoção de determinadas premissas relativas a cenários futuros, de modo que a superveniente outorga de uma autorização pode contribuir para a não concretização de previsões que fundamentaram o modelo de negócio insculpido no contrato. Diante disso, como forma de se garantir atratividade perene aos arrendamentos públicos no País, deve-se prever que, caso uma análise de impacto concorrencial evidencie prejuízos às operações conduzidas pelo terminal arrendado, a Arrendatária deverá ser devidamente reequilibrada.	Agradecemos a contribuição. Primeiramente, cabe destacar que o critério de alocação de risco relativo a demanda é o mesmo adotado nos demais arrendamentos portuários licitados nos últimos anos pelo governo federal, com aprovação do TCU. Ressalta-se que o marco regulatório do setor portuário estabelece regimes de exploração distintos entre os arrendamento e os terminal autorizados, situados fora da área do porto organizado. Eventual adoção de análise concorrencial como critério para o estabelecimento de terminais privados trata-se de tema a ser definido pela regulação setorial, e não no escopo do presente leilão. Nesse sentido, entende-se que o risco em questão faz parte do negócio e deve ser assumido pelo parceiro privado.
52	Minuta de Contrato	Item 11.2.3 Texto: "Realizar, nos primeiros 24 (vinte e quatro) meses do CONTRATO DE ARRENDAMENTO, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: 11.2.3.1. Aquisição e instalação de dois carregadores de navios (shiploaders) com capacidade nominal de 2.000/h (duas mil toneladas por hora) por equipamento; e 11.2.3.2 Aquisição e instalação de 850m (oitocentos e cinquenta metros) de correia transportadora do corredor de exportação com capacidade nominal de 2.000 t/h (duas mil toneladas por hora), em substituição às correias 14A, 14B, 15A e 15B atualmente existentes." CONTRIBUIÇÃO/COMENTÁRIO: Considerando que o licenciamento é pelo IBAMA (que está em greve por tempo indeterminado) Como será tratado possível atraso no licenciamento para as obras de revamp do corredor de exportação?	Agradecemos a contribuição. Conforme a Subcláusula 27.1.3, a arrendatária será responsável pela obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao arrendamento. Já a Subcláusula 27.1.4 aloca à arrendatária o risco de atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, quando não houver estipulação de prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão pelas autoridades competentes. Dessa forma, nas hipóteses em que há estipulação de prazo máximo legal ou regulamentar, não cumprido pelo órgão licenciador, a arrendatária não será responsabilizada.
53	Minuta de Contrato	A Cláusula 27.1.20 consigna que a Arrendatária 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 nele estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO, nos casos em que a ARRENDATÁRIA, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para 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. Além disso, tendo em vista que o certame se trata de relicitação da Área do Arrendamento, não se pode descartar a possibilidade de haver antigos operadores com obrigações ainda não cumpridas relacionadas aos antigos contratos de arrendamento, do que ganham destaque os operadores credenciados para a realização de operações no TGSFS, após a saída da CIDASC. Nesse sentido, é de extrema importância que fique claro que a assinatura, pela nova arrendatária, não deve ser entendida como causa legítima para que os antigos operadores credenciados, ainda que possuam justo título, tomem providências que interrompam as atividades da Arrendatária. Assim, o risco relacionado à paralisação das atividades em razão de qualquer pleito formulado pelos antigos operadores e relacionados a pendências relativas aos contratos de	Agradecemos a contribuição. Primeiramente, cabe destacar que o critério de alocação do risco mencionado é o mesmo adotado nos demais arrendamentos portuários licitados nos últimos anos pelo governo federal, com aprovação do TCU. Ademais, a Subcláusula 27.1.20 restringe a responsabilidade em questão aos casos "em que a ARRENDATÁRIA, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão". Verifica-se, assim, que a responsabilidade não é irrestrita, mas somente no caso em que a arrendatária tiver contribuído para a decisão. Portanto, a contribuição não será acatada.
54	Minuta de Contrato	27.1.25Referida cláusula replicou o texto da Cláusula 27.1.4, isto é, está em duplicidade, ensejando sua exclusão.	Agradecemos a contribuição. A Subcláusula em duplicidade será suprimida, conforme apontado.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
55	Minuta de Contrato	A Cláusula 27.1.4 prevê que “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 inexistia relação direta de causalidade com o mencionado equilíbrio”. Apesar de excluir da disposição alterações relacionadas aos impostos incidentes sobre renda, referida cláusula deixa de abordar tema de extrema relevância: a reforma tributária. A reforma tributária, aprovada no fim de dezembro de 2023 por meio da Emenda Constitucional nº 132, de 20 de dezembro de 2023, traz importantes e relevantes mudanças na tributação, especialmente no imposto sobre consumo e sua forma de cálculo. Assim, acaba por impactar diretamente a formação de preço e, portanto, as disposições contratuais. No entanto, fato é que ainda não se tem definição acerca da aplicação e regulamentação das alterações trazidas pela reforma tributária, o que acaba por conferir insegurança jurídica aos contratos potencialmente impactados. Assim, imperioso que se inclua subcláusula que preveja que eventuais alterações trazidas pela reforma tributária não serão consideradas para fins de incidência tributária. Veja-se a sugestão de redação: “27.1.4.1. Para fins do risco descrito na presente Cláusula, a efetiva implementação da Emenda Constitucional nº 132, de 20 de dezembro de 2023 será considerada como criação, extinção ou alteração de tributos, de forma que as Partes devem considerar como premissa contratual a incidência tributária sem as modificações introduzidas pela emenda.” 11.2.1 Movimentação Mínima Exigida no 1º ano de contrato: 1.120kt. No 2º ano de contrato: 1.051kt.	Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 27.1.4 atribui o risco em questão ao poder concedente, dessa forma, a arrendatária não será penalizada pela materialização desse risco. Portanto, a contribuição não será acatada.
56	Minuta de Contrato	EVTEA Seção C – Engenharia Tabela 1 – Capacidade estimada para o terminal de granel sólido vegetal (em tonelada). CONTRIBUIÇÃO/COMENTÁRIO: Verifica-se que o prazo contratual para as obras em área comum (trocar correias e shiploaders) para melhorias no sistema de expedição do corredor de exportação é de 24 meses. E assume-se que durante as obras haverá um impacto direto na capacidade de operação do corredor de exportação que afetará todos os usuários, inclusive o TGSFS. No entanto, nota-se que o EVTEA na tabela de MICRO-CAPACIDADE DO TERMINAL considera já para o primeiro ano de contrato a Prancha Média de 1.200 t/h, capacidade esta que só virá após melhorias no sistema de expedição. Na mesma tabela é considerado o uso de 23,9% do tempo de ocupação do berço. Com base nesse cálculo chegou-se a uma capacidade para que o terminal seja capaz de realizar a movimentação mínima exigida no 1º e 2º segundo ano de contrato. Isto posto, entende-se que as melhorias do sistema de exportação, no cálculo de capacidade, deveriam ser consideradas operacionais somente a partir do 3º ano de contrato em consonância com as obrigações contratuais. E que o impacto da obra (redução da capacidade de expedição do corredor de exportação) deveria ser considerada no cálculo de capacidade e consequentemente na redução do MME nos 2 (dois) primeiros anos de contrato. Solicita-se revisão.	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada no que diz respeito ao estabelecimento da MME a partir do terceiro ano do contrato, bem como à redução da produtividade no período de obras do Corredor de Exportação.
57	Minuta de Edital	O item 8.6 do Edital indica que “as correspondências recebidas após as 18h (dezoito horas), inclusive aquelas dirigidas ao endereço eletrônico, serão consideradas como recebidas no dia útil imediatamente posterior”. Sugerimos, com base nas melhores e mais recentes práticas em licitações, incluindo a recente previsão do Edital da Concorrência Internacional ARTESP nº 01/202 (concessão patrocinada dos serviços públicos de ampliação, operação, manutenção e realização dos investimentos necessários para a exploração do sistema rodoviário denominado Lote Litoral Paulista), que, no caso de correspondências eletrônicas, pedidos de esclarecimentos, impugnações ou quaisquer outros documentos relativos à Licitação, enviados por meios eletrônicos, sejam considerados entregues na data de envio pelo remetente, até às 23h59min do mesmo dia. Nesse sentido, sugerimos a seguinte nova redação ao item 8.6 do Edital: “8.6. As correspondências recebidas após as 18h (dezoito horas) serão consideradas como recebidas no dia útil imediatamente posterior. 8.6.1. No caso de correspondências eletrônicas, estas serão considerados entregues na data de envio pelo remetente, até às 23h59min do mesmo dia.”	Agradecemos a contribuição. Primeiramente, cabe destacar que a regra em questão é a mesma adotado nos demais arrendamentos portuários licitados nos últimos anos pelo governo federal, com aprovação do TCU. Entende-se que o envio de correspondências deverá respeitar o limite das 18h inclusive no caso de correspondências eletrônicas, tendo em vista a disponibilidade da Comissão Especial de Arrendamento para o seu processamento. Portanto, a contribuição não será acatada.
58	Minuta de Edital	Nos termos o item 13.3 do Edital, a própria Comissão Especial de Arrendamento ficará responsável por realizar as consultas das ocorrências constantes nos subitens do item 13.2 relativas às limitações à participação no Leilão. Ocorre que tal averiguação ocorrerá posteriormente à apresentação das propostas pelas Proponentes, de modo que a melhor técnica recomenda que o item 13.3 seja alterado no sentido de se esclarecer que a referida análise deve considerar a data prevista para apresentação das propostas pelo arrendamento.	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que, caso seja caracterizada alguma vedação prevista no Subitem 13.2 no interregno de tempo entre a data prevista para a apresentação das propostas pelo arrendamento e as consultas realizadas pela Comissão Especial de Arrendamento, nos termos do Subitem 13.3, essa vedação será levada em consideração.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
59	Minuta de Edital	O item 14.1 do Edital indica que “Com exceção das GARANTIAS DE PROPOSTA, que devem estar obrigatoriamente em sua forma original na primeira via do Volume 1 descrito no subitem 24.2, todos os demais documentos serão apresentados em sua forma original ou por meio de cópia, rubricado por 1 (um) dos REPRESENTES CREDENCIADOS”. Entendemos que, com exceção das Garantias da Proposta, ambas as 1ª e 2ª vias dos Envelopes poderão ser compostas por cópias simples dos documentos solicitados, dispensando a necessidade de autenticação. Inclusive, pois, a obrigatoriedade de autenticação está em desacordo com as melhores e mais recentes práticas dos processos licitatórios realizados no Brasil, que vêm rechaçando o excesso de formalismo. Nesse sentido, o artigo 3º da Lei Federal nº 13.726/2018 dispensa a autenticação de cópias autenticadas nos casos em que o agente administrativo possa solicitar o documento original para comparação. Nessa mesma esteira, o art. 12, IV, da Lei Federal nº 14.133/2021 (Nova Lei de Licitações) permitiu que a comprovação de autenticidade de cópia simples dos documentos seja feita por agente da Administração, mediante apresentação de original ou de declaração de autenticidade por advogado, sob sua responsabilidade pessoal. Nesse sentido, sugerimos a seguinte nova redação ao item 14.1, esclarecendo que as mencionadas cópias são cópias simples: “14.1. Com exceção das GARANTIAS DE PROPOSTA, que devem estar obrigatoriamente em sua forma original na primeira via do Volume 1 descrito no subitem 24.2, todos os demais documentos serão apresentados em sua forma original ou por meio de cópia simples, rubricado por 1 (um) dos REPRESENTES CREDENCIADOS”	Agradecemos a contribuição. Primeiramente, cabe destacar que a regra em questão é a mesma adotada nos demais arrendamentos portuários licitados nos últimos anos pelo governo federal, com aprovação do TCU. Ademais, conforme o art. 3º da Lei nº 13.726/18, citado pelo autor da contribuição, na relação dos órgãos públicos com o cidadão é dispensado o reconhecimento de firma, “devendo o agente administrativo, confrontando a assinatura com aquela constante do documento de identidade do signatário, ou estando este presente e assinando o documento diante do agente, lavrar sua autenticidade no próprio documento”. Tendo em vista que os documentos em questão serão enviados em envelope para posterior conferência, verifica-se que não seria possível fazer a confrontação da assinatura, nos termos previstos no dispositivo legal citado. Portanto, a contribuição não será acatada.
60	Minuta de Edital	Os itens 16.2.1 e 16.2.2 estabelecem que: “16.2. A comprovação dos poderes dos REPRESENTANTES CREDENCIADOS dar-se-á: 16.2.1 Mediante instrumento de procuração que comprove poderes para praticar, em nome da PROPONENTE, todos os atos referentes ao LEILÃO (incluindo os poderes de receber citação, representar a PROPONENTE administrativa e judicialmente, fazer acordos e renunciar a direitos), conforme Modelo 2 do Apêndice 1 deste EDITAL, com firma reconhecida e acompanhado dos documentos que comprovem os poderes do(s) outorgante(s) (conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou civil competente). 16.2.2. No caso de PROPONENTES em CONSÓRCIO, o instrumento de procuração mencionado no item anterior deverá ser outorgado pela EMPRESA LÍDER DO CONSÓRCIO, com firma reconhecida, seguindo o Modelo 3 do Apêndice 1 deste EDITAL, e será acompanhado de: [...]” A obrigatoriedade de reconhecimento de firma está em desacordo com as melhores e mais recentes práticas dos processos licitatórios realizados no Brasil, que vêm rechaçando o excesso de formalismo. Nesse sentido, com base no art. 3º da Lei Federal nº 13.726/2018 e no art. 12, V, da Lei Federal nº 14.133/2021, entendemos que as assinaturas nas declarações e documentos de livre elaboração poderão ser assinaturas simples, dispensada qualquer formalidade de reconhecimento de firma. Sugerimos a seguinte nova redação ao item 16.2.1, esclarecendo que as assinaturas são assinaturas simples: “16.2. A comprovação dos poderes dos REPRESENTANTES CREDENCIADOS dar-se-á: 16.2.1 Mediante instrumento de procuração que comprove poderes para praticar, em nome da PROPONENTE, todos os atos referentes ao LEILÃO (incluindo os poderes de receber citação, representar a PROPONENTE administrativa e judicialmente, fazer acordos e renunciar a direitos), conforme Modelo 2 do Apêndice 1 deste EDITAL, com assinatura simples e acompanhado dos documentos que comprovem os poderes do(s) outorgante(s) (conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou civil competente). 16.2.2. No caso de PROPONENTES em CONSÓRCIO, o instrumento de procuração mencionado no item anterior deverá ser outorgado pela EMPRESA LÍDER DO CONSÓRCIO, com assinatura simples, seguindo o Modelo 3 do Apêndice 1 deste EDITAL, e será acompanhado de: [...]”	Agradecemos a contribuição. Primeiramente, cabe destacar que a regra em questão é a mesma adotada nos demais arrendamentos portuários licitados nos últimos anos pelo governo federal, com aprovação do TCU. Ademais, conforme o art. 3º da Lei nº 13.726/18, citado pelo autor da contribuição, na relação dos órgãos públicos com o cidadão é dispensado o reconhecimento de firma, “devendo o agente administrativo, confrontando a assinatura com aquela constante do documento de identidade do signatário, ou estando este presente e assinando o documento diante do agente, lavrar sua autenticidade no próprio documento”. Tendo em vista que os documentos em questão serão enviados em envelope para posterior conferência, verifica-se que não seria possível fazer a confrontação da assinatura, nos termos previstos no dispositivo legal citado. Portanto, a contribuição não será acatada.
61	Minuta de Edital	O item 16.5 do Edital estabelece que não será permitido aos Representantes Credenciados intervir nem praticar atos junto à B3, tendo em vista que tal representação será exercida exclusivamente pelas Participantes Credenciadas. Entendemos que a obrigatoriedade de contratação de Participantes Credenciadas para representação da Licitante perante a B3 não está de acordo com as melhores e mais recentes práticas em licitações, incluindo a recente previsão do Edital da Concorrência Internacional ARTESP nº 01/2023 (concessão patrocinada dos serviços públicos de ampliação, operação, manutenção e realização dos investimentos necessários para a exploração do sistema rodoviário denominado Lote Litoral Paulista). No Edital da Concorrência internacional ARTESP nº 01/2023 foi previsto que as Licitantes poderiam, a seu critério, celebrar contrato de intermediação com Participante Credenciada e, caso a Licitante não optasse pela contratação de Participante Credenciada, a representação da Licitante junto à B3 seria realizada por meio dos Representantes Credenciados constituídos pela Licitante ou pelo Consórcio. Nesse sentido sugerimos a exclusão do item 16.5 do Edital e a inclusão dos seguintes itens 17.4 e 17.4.1: “17.4. As PROPONENTES poderão, a seu critério, celebrar contrato de intermediação com PARTICIPANTE CREDENCIADA, devendo tal contratação, caso seja a opção das LICITANTES, ser feita nos termos do MANUAL DE PROCEDIMENTOS. 17.4.1 Caso a PROPONENTE não opte pela contratação de PARTICIPANTE CREDENCIADA, a representação da LICITANTE junto à B3 será realizada por meio dos REPRESENTANTES CREDENCIADOS.”	Agradecemos a contribuição. Primeiramente, cabe destacar que a regra em questão é a mesma adotada nos demais arrendamentos portuários licitados nos últimos anos pelo governo federal, com aprovação do TCU. Nesse sentido, a regra em questão já está em linha com a prática recente de leilões no setor, inclusive junto à B3, sem qualquer prejuízo aos licitantes, razão pela qual a contribuição não será acatada.

Nº	Parte do material	Contribuição	Respostas
62	Minuta de Edital	O item 18.3 do Edital indica que a Garantia de Proposta pode ser prestada em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária. Entretanto, a Lei Federal nº 14.770/2023 introduziu na Nova Lei de Licitações os títulos de capitalização custeados por pagamento único, com resgate pelo valor total, como uma das formas de Garantia de Proposta. Nesse sentido, sugerimos que o item 18.3 e seguintes passem a prever os títulos de capitalização custeados por pagamento único, com resgate pelo valor total, como forma de Garantia de Proposta.	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada.
63	Minuta de Edital	O item 18.9 do Edital estabelece que "a GARANTIA DE PROPOSTA não poderá conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pelo tomador relativamente à participação no LEILÃO, salvo as excludentes expressamente previstas para o seguro-garantia na regulamentação da SUSEP." Entretanto, a Circular SUSEP nº 662/2022 não prevê um modelo de condições gerais e especiais da apólice de seguro-garantia, limitando-se a indicar a possibilidade de exclusão dos riscos: (i) de inadimplência do segurado; e (ii) de inadimplência de obrigações do objeto principal que não sejam de responsabilidade do tomador (art. 24). Ocorre que as hipóteses de exclusão de riscos previstas na Circular SUSEP nº 662/2022 não esgotam as hipóteses de exclusão tipicamente estipuladas pela indústria securitária, a qual inclui, por exemplo, excludentes de responsabilidade decorrentes da legislação esparsa (como é o caso das hipóteses de caso fortuito e de força maior previstas no Código Civil). Assim, a existência de excludentes de responsabilidade nas apólices de seguro-garantia efetivamente emitidas pelas seguradoras (inclusive com respaldo em legislação expressa, para além da Circular SUSEP nº 662/2022), tem gerado insegurança jurídica relevante nas mais recentes licitações portuárias. Por outro lado, destaca-se que o regulamento da SUSEP que antecedeu a Circular nº 662/2022, a Circular SUSEP 477/2013, era acompanhada de um modelo de apólice de seguro-garantia com hipóteses de excludentes de responsabilidade amplamente aceitas pelo mercado e que igualmente atendiam aos interesses da Administração na condução dos seus leilões portuários. Assim, com vistas a mitigar os riscos relacionados à apresentação de apólices de seguro garantia por potenciais proponentes no certame, com vistas a maximizar a competitividade do Leilão, sugere-se que o Modelo 5 que consta do Edital seja atualizado, de forma a incluir as excludentes de responsabilidade previstas na Circular SUSEP nº 477/2013, incluindo: (i) Casos fortuitos ou de força maior, nos termos do Código Civil Brasileiro; (ii) Descumprimento das obrigações do tomador decorrente de atos ou fatos de responsabilidade do segurado; (iii) Alteração das obrigações contratuais garantidas pela apólice, que tenham sido acordadas entre segurado e tomador, sem prévia anuência da seguradora; (iv) Atos ilícitos dolosos ou por culpa grave equiparável ao dolo praticados pelo segurado, pelo beneficiário ou pelo representante, de um ou de outro; (v) O segurado não cumprir integralmente quaisquer obrigações previstas no contrato de seguro; (vi) Se o segurado ou seu representante legal fizer declarações inexatas ou omitir de má fé circunstâncias de seu conhecimento que configurem agravamento de risco de inadimplência do tomador ou que possam influenciar na aceitação da proposta; (vii) Se o segurado agravar intencionalmente o risco.	Agradecemos a contribuição. A proposta apresentada visa aumentar as excludentes de responsabilidades do seguro com base em norma que não está mais vigente. Tendo em vista que não se vislumbra maior segurança jurídica ao arrendamento com a medida proposta, e considerando, ainda, que a norma vigente não exige a adoção das referidas excludentes, a contribuição não será acatada.
		São Francisco do Sul, 07 de julho de 2024	
		PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL DE ARRENDAMENTO	



Assinaturas do documento



Código para verificação: **15JOOZ69**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



GUILHERME CUSTÓDIO DE MEDEIROS (CPF: 023.XXX.679-XX) em 08/07/2024 às 16:53:13

Emitido por: "SGP-e", emitido em 07/03/2019 - 12:06:58 e válido até 07/03/2119 - 12:06:58.

(Assinatura do sistema)



ADRIANO JOÃO TEIXEIRA (CPF: 452.XXX.999-XX) em 08/07/2024 às 16:55:30

Emitido por: "SGP-e", emitido em 23/04/2020 - 15:07:34 e válido até 23/04/2120 - 15:07:34.

(Assinatura do sistema)



DANIELLE MAÇANEIRO FERREIRA (CPF: 037.XXX.499-XX) em 08/07/2024 às 17:23:36

Emitido por: "SGP-e", emitido em 09/12/2019 - 14:58:27 e válido até 09/12/2119 - 14:58:27.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/UFNGU18xNjU1OV8wMDAwMDgxNF84MTRfMjAyNF8xNUpPT1o2OQ==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **PSFS 00000814/2024** e o código **15JOOZ69** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.