

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS
PORTUÁRIOS DA ANTAQ
Respostas às contribuições da área VDC29

O PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ - CPLA, no uso das atribuições conferidas pela Resolução ANTAQ nº 94, de 21 de fevereiro de 2023, na legislação de regência e considerando o que consta do Processo nº 50300.000751/2016-95, divulga as respostas às contribuições na Audiência Pública nº 08/2023-ANTAQ.

Documento	Item do documento	Contribuição	Resposta
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	Bacias de evolução e áreas de manobra. A "Seção A - Apresentação" menciona as bacias de evolução com área de manobra e interação com o Terminal de Granel Líquido (TGL). Não há, porém, referência a estudos de manobra e informações sobre a realização de análise de riscos para verificar potenciais interferências e outras questões de segurança em relação: (i) aos terminais de GNL e (ii) como se darão as manobras das barcas ao berço de líquidos (Pier 502), especialmente após a construção do pier de navios. Sugerimos que essa análise seja realizada, com a inclusão das informações obtidas nos documentos do procedimento licitatório de VDC 29. Trata-se de questão técnica fundamental para a viabilidade do projeto, cuja ausência poderia levar à insegurança de potenciais interessados em apresentar proposta para o arrendamento ou, ainda, eventual desequilíbrio econômico-financeiro precoce. Ressalte-se que a possibilidade de realização de visitas técnicas não é suficiente para que os interessados possam realizar essa verificação por conta própria. Adicionalmente, seria incongruente atribuir os riscos relativos à potenciais questões que afetem à manobrabilidade de barcas e segurança das operações à arrendatária, uma vez que o Poder Concedente possui plenas condições de apresentar, como parte dos documentos técnicos do procedimento licitatório, os estudos e informações sobre os pontos acima elencados. Prova disso, é que a atual minuta faz referência à manobrabilidade considerando o TGL. Referência: Seção A - Apresentação, item 3.2.	Agradecemos a contribuição e informamos que as informações apresentadas na seção A sobre o acesso aquaviário e bacia de evolução são referenciadas conforme Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde. Em relação as manobras de atracação, as mesmas serão submetidas à Autoridade Portuária, para definir quais os procedimentos necessários no sentido de buscar a maior segurança possível. Esclarecemos também que não foi atribuído risco de manobrabilidade ao futuro licitante do arrendamento, informamos também que as visitas técnicas por parte dos interessados são procedimentos que buscam o aperfeiçoamento de trazer novas informações ao projeto.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	Limitante de Calado e dragagem. Entendemos, com base na carta náutica e estudos de batimetria, que a região prevista para o berço não atende em sua totalidade o calado necessário para o projeto. É sabido que a depender do tipo de embarcação que se utiliza atualmente o calado não é comportado pela profundidade do acesso e da área de manobra do pier. Os estudos informam profundidade de 16m na área de atracação, enquanto a área de acesso ao terminal pelo canal do Quiriri é limitada a uma profundidade que varia entre 12,2m a 13m (segundo descrição constante na Seção A) e entre 13,8m e 14m (segundo estudo de batimetria). Ou seja, a despeito de a área de atracação ter profundidade de 16m, o canal de acesso é um limitante que impede que embarcações de maiores calados possam acessar o pier. A "Seção E - Financeiro", porém, não considera qualquer gasto com dragagem ou	Agradecemos a contribuição e informamos que a locação do novo pier é oriunda de projeto conceitual, cabendo ao futuro arrendatário elaborar projeto básico e executivo da infraestrutura demandada para atender profundidade natural com cota nominal de -16m (DHN), que atenda navio Capesize de TPB 120.000 t. Referente a distinções de profundidade e limitação de calado no canal de acesso, destacamos que o projeto do pier é de longa vida útil, investimento previsto para atender demanda por longo prazo, sendo uma estrutura permanente quando comparado com investimentos de dragagem (temporárias). Ademais, o dimensionamento da estrutura está em linha com os demais terminais graneleiros instalados no Porto Organizado de Vila do Conde. As premissas adotadas para o novo pier, convergem em uma estrutura planejada para atender a evolução de navios

		aterramento ao longo do projeto. Sugerimos que os documentos técnicos do procedimento licitatório incluam informações sobre estudos realizados que tragam clareza sobre (i) a exigência de calado mínimo a ser cumprido no projeto do píer de navios pela futura arrendatária, (ii) se o calado será garantido pela autoridade portuária ou pelo Poder Concedente, (iii) a análise de possíveis interferências de manobra com o píer de GNL que fica próximo à área a ser arrendada. Trata-se de informações em relação às quais a responsabilidade não pode, simplesmente, ser atribuída à arrendatária, uma vez que dizem respeito ao conjunto do Porto Organizado. O nível de calado disponível para a operação afeta diretamente a viabilidade do projeto, tanto em termos técnicos quanto econômicos. Assim, o interesse público primário nos parece evidente em que as informações sobre o tema sejam prestadas de maneira precisa nos documentos licitatórios, bem como que o Poder Concedente ou a autoridade portuária assumam responsabilidade pelas condições descritas. Referência: Seção A - Apresentação, item 3; Seção C - Engenharia; Seção E - Financeiro;	graneleiros, equipamentos de embarque e o potencial aumento da consignação média. Dessa forma, o novo sistema de atracação acompanha a evolução do perfil de frota no mundo, em busca por ganhos de escala e competição portuária no país. Oportuno registrar que está sendo discutido entre a Autoridade Portuária, os operadores portuários e os terminais privativos estabelecidos na área do porto organizado, a implementação de estudos hidrográficos (batimetria categoria "A", cartas digitais de navegação, maregrafia, transporte e deposição de sedimentos), a fim de estabelecer um canal de acesso oficial dentro da poligonal do Porto de Vila do Conde, que tem como objetivo a elevação do calado autorizado, conforme indicado no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário de Vila do Conde.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	Necessidade de inclusão de infraestrutura de acesso. Os documentos técnicos descrevem o acesso rodoviário e determinam que a futura arrendatária será responsável pelos investimentos de implantação de sistema de descarregamento de caminhões. É necessário, no entanto, que os estudos considerem e informem, no mínimo, mas sem se limitar, sobre: (i) o estado de pavimentação da área arrendada; (ii) a responsabilidade pelos investimentos, licenciamento e construção de acesso, em especial fora da área arrendada; (iii) a possibilidade e estudos específicos de criação de novo acesso; (iv) o aumento de caminhões nas vias em torno do projeto, bem como se levará à necessidade de alguma contrapartida. Há exemplos de novos terminais em que toda a infraestrutura de acesso também é levada em consideração no momento de implantação, mesmo não estando em sua área delimitada. Isso poderia demandar estudos como um Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) ou até mesmo um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental de Rodovias (EVTEA). A definição desses pontos e da responsabilidade é, portanto, fundamental, tanto para segurança jurídica quanto para evitar que o contrato já se inicie com um desequilíbrio econômico-financeiro. A possibilidade de realização de visitas técnicas não é suficiente para que todas as informações relevantes acima sejam obtidas. Adicionalmente, trata-se de matéria afeta ao conjunto do porto organizado e não somente ao terminal	Agradecemos a contribuição. Item (i): Referente ao estado atual da pavimentação de acesso ao arrendamento, o Porto de Vila do Conde dispõe de vias com pavimento flexível e pavimento rígido, o pavimento que constitui a maior parte do acesso ao VDC29 é flexível. A Companhia Docas do Pará possui em seu planejamento anual de 2024, a execução de serviços de manutenção nas vias existentes, inclusive na principal via de acesso, cujo tipo de pavimento é flexível. Valer destacar que, conforme indicado na minuta de Edital, reiteramos que os interessados poderão realizar visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudiquem a operação portuária existente, bem como sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. Pertinente ao item (ii), informamos que não foram previstos investimentos do futuro arrendatário em acesso rodoviário na área comum do porto, apenas pavimentação interna do terminal, sendo a última de responsabilidade do futuro arrendatário, compreendendo os investimentos e licenciamento da atividade. Por fim, para os itens (iii) e (iv), quanto à investimentos em melhorias de acesso e logística do porto, informamos que no

		VDC 29, não havendo sentido em transferir à arrendatária todos os riscos e/ou responsabilidades relativos ao tema. Referência: Seção A - Apresentação, item 3.4; Seção C - Engenharia; e Minuta de Contrato item 7.1.2.3.	ano 2023 a CDP celebrou contrato de cessão onerosa (de 20 anos) para implantação de um pátio de triagem e estacionamento para os caminhões que irão acessar o Porto de Vila do Conde, de modo a ordenar o tráfego na respectiva unidade portuária. Tal área fica localizada em uma via imediatamente anterior à portaria de acesso ao porto. Destacamos também, que a recepção da carga no futuro terminal VDC29 ocorrerá de forma majoritária pelo sistema hidroviário, que corresponde ao sistema de descarregamento de barcaças, que interliga os silos aos berços do píer de barcaças, seguindo de transportadores de correia. A capacidade dinâmica do sistema hidroviário de desembarque anual do Terminal VDC29 foi calculada em até 6.5 milhões de toneladas, atendendo mais de 90% da demanda total prevista para o terminal. A demanda para recepção terrestre prevista para o terminal, foi de descarregamento rodoviário de caminhões com capacidade dinâmica de no mínimo 2.2 milhões de toneladas ano, contudo é previsto que esse sistema funcione de forma complementar ao sistema hidroviário, não sendo necessário investimentos em vias para acesso ao terminal.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Necessidade de estudos para avaliar a participação de empresas verticalizadas. Os documentos da Consulta Pública não incluem análise do arrendamento da área VDC29 sob o ponto de vista econômico-concorrencial. A 'Seção B - Estudo de Mercado' se limita à apresentar análise acerca da movimentação e armazenagem de grãos na área, a fim de orientar o dimensionamento de porte do Projeto. Entendemos, porém, necessário que os documentos técnicos que venham a embasar o procedimento licitatório de VDC 29, incluam análise dos potenciais efeitos competitivos da assunção do arrendamento por determinadas categorias de players, para o setores pecuário, agrícola e portuário. No caso específico do mercado de logística de grãos, é de conhecimento público a relevância da participação de empresas de cadeia verticalizada, com grupos econômicos que realizem tanto a produção quanto seu escoamento pelo modal portuário. Considerando-se a demanda projetada e o interesse público em VDC 29, como fortalecimento do transporte da produção de grãos pelo Arco Norte, é fundamental que, antes do início do procedimento licitatório, sejam avaliados os potenciais impactos do arrendamento da área para players que fazem parte de cadeias verticalizadas na produção de grãos. Nesse sentido, vale ressaltar que, do ponto de vista conceitual (a ser confirmado pelas devidas análises econômicas e concorrenciais), é o terminal a ser arrendado deveria efetivamente atender	Agradecemos a contribuição. Importante informar que, a partir da análise concorrencial constante do EVTEA, não foi observado que haja ambiente concorrencial imperfeito no contexto do mercado relevante do VDC29, motivo pelo qual, inclusive, não foi previsto preço-teto para o projeto. Isso equivale dizer que, para o VDC29, o próprio ambiente competitivo é capaz de garantir a modicidade tarifária do projeto. Em outras palavras, dada a análise de demanda macro e micro constante do EVTEA, não foi constatado que naquele mercado relevante haja risco de exercício de posição dominante ou capacidade de fechamento do mercado. No caso do mercado de grãos sólidos vegetais, conforme o estudo "Análise Concorrencial: terminais de uso privado vis-à-vis terminais arrendados", publicado por esta ANTAQ, verifica-se que há uma tendência à verticalização da cadeia logística pelas empresas produtoras das tais commodities agrícolas. Nesse cenário, a movimentação de cargas nesses terminais se dá preponderantemente com carga própria de seus proprietários, o que implica em um cenário de pouca competição intraterminais. Contudo, como evidenciado pelo Ato Justificatório para o projeto de arrendamento em comento, tendo em vista a existência de outros terminais na hinterlândia do Porto de Vila do Conde, que movimentam o mesmo perfil de carga do VDC29, não se vislumbra o risco de exercício de posição dominante em função de pouca competição intraportuária. Ao contrário,

às demandas do maior número possível de produtores e exportadores/importadores de grãos. Dessa forma, o interesse público estaria melhor atendido, pois o arrendamento efetivamente colaboraria para um acréscimo da competição tanto no setor agrícola quando no portuário, bem como no desenvolvimento da região e do Arco Norte e da infraestrutura que o cerca. Caso a arrendatária seja um player verticalizado com capacidade de produção e necessidade de movimentação de grãos com níveis relevantes de demanda em seu grupo econômico (considerando-se a capacidade estática prevista para o terminal), a inclusão de cláusula de obrigação de atendimento não discriminatório a interessados na operação portuária prevista na Cláusula 7.1, xxiv da Minuta de Contrato, não seria suficiente, por si só, para evitar potenciais efeitos negativos à concorrência, uma vez que: (i) A definição de preços para atividades relacionadas às operações de movimentação e armazenagem de carga no arrendamento é livre (Cláusula 10.1 da Minuta de Contrato, em linha com a legislação aplicável). Potenciais arrendatárias parte de cadeias verticalizadas relevantes não teriam incentivos econômicos para ofertar preços competitivos (incluindo em relação à outros portos), já que os custos de escoamento da produção pelo terminal, ainda que altos, beneficiariam o mesmo grupo econômico da empresa produtora e/ou exportadora/importadora; e (ii) A própria Minuta de Contrato determina que a obrigação de tratamento não discriminatório está sujeita à disponibilidade do arrendatária, que pode ser drasticamente reduzida caso esse faça parte de cadeia verticalizada. Se observarmos o cenário atual de mercado relevante no Arco Norte - considerando a dimensão geográfica do Cluster Pará-Amapá (nos termos da divisão oficial adotada pelo PNLP) e a atividade dos terminais de grãos - percebe-se que os portos de Santarém e Barcarena já possuem uma grande concentração e verticalização, cerca de 64% da capacidade portuária é detida por empresas verticalizadas. Esse percentual de concentração e verticalização já alto do arco norte, que não considera eventual arrendamento do VDC29 por empresa verticalizada, é muito superior à média nacional (aproximadamente 48%) e à média dos portos de Paranaguá e São Francisco (aproximadamente 25%). Esse fato é suficiente para tornar necessário que, antes do início do procedimento licitatório de VDC 29, sejam realizados estudos sobre as potenciais consequências de assunção do arrendamento por player relevante em cadeia verticalizada para a livre concorrência e o interesse público, considerando-se: (i) o Porto de Vila do

no EVTEA foram previstos cenários de demanda macro e micro de grãos sólidos vegetais que evidenciam salutar competição intraportuária, especialmente para soja e milho, levando em conta os demais projetos já instalados na região. Não é por menos que é obrigação da arrendatária atender, de forma não discriminatória, terceiros interessados nos serviços de operação de cargas pelo terminal, conforme dispõe a alínea xxiv, da Subcláusula 7.1.1 da minuta de contrato. Assim, a futura arrendatária ficará livre para praticar o preço com base nas condições concorrenciais do mercado. A Subcláusula 10.1 da minuta de contrato resguarda os usuários do terminal, mediante a implementação de medidas regulatórias pela ANTAQ, conforme os seguintes termos nela consignados: "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". De todo modo, não é demais lembrar que está previsto na minuta contratual o exercício de monitoramento, pela ANTAQ, dos preços praticados.

		Conde; (ii) o Arco Norte; (iii) os produtores e exportadores/importadores de grãos; e (iv) a região como um todo. A favorecer a necessidade de estudos prévios e específicos sobre o tema, o CADE ao analisar o tema apresenta o seguinte entendimento: "Integrações verticais e consórcios são arranjos econômicos que se justificam sob o ponto de vista da racionalidade econômica na medida em que podem gerar reduções de custos e viabilizar investimentos em atividades intensivas em capital. Contudo, demandam análises detalhadas por parte das autoridades, pois também podem facilitar a adoção de condutas anticompetitivas (...)Tais estruturas são comuns e merecem análise detalhada quando se avaliam questões concorrenciais relativas a licitações públicas e mercados de serviços portuários." (Proc. SEI 08700.005564/2021-96, NOTA TÉCNICA Nº 35/2021/DEE/CADE, fl. 12). Referência: Seção B; Contrato (Cl. 7.1, xxiv) e Edital (	
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Estudos para dimensionamento. O documento Seção B - Estudo de Mercado não analisa potencial mercado de recepção rodoviária no terminal de volume de granel sólido proveniente da região leste do Pará e da região nordeste do Mato Grosso. Entendemos que os estudos que irão embasar o procedimento licitatório considerem tais impactos, pois podem impactar a projeção de demanda, a viabilidade e atratividade do arrendamento. Adicionalmente, a inclusão dessas informações servirá para conferir maior isonomia entre os potenciais interessados. Referência: Seção B - Estudo de Mercado.	Agradecemos a Contribuição. Observa-se que o estudo de mercado considerou as movimentações de soja e milho que são formadas por fluxos de desembarque e embarque realizadas junto ao Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde, tendo em vista os seguintes modais: Modal Rodoviário (grãos do Pará, Maranhão e Tocantins); Modal Aquaviário – Navegação Interior/Desembarque – Hidrovia do Tapajós, via transbordo em Miritituba, majoritariamente grãos do Mato Grosso; Modal Aquaviário – Navegação de Longo Curso/Embarque. Os grãos de soja e milho provenientes de Mato Grosso, principal origem desses produtos segue por caminhão pela BR-163, após percorrer uma distância de 1.100 quilômetros, até a Estação de Transbordo de Carga em Miritituba, no Oeste do Pará. Em seguida, os grãos são transbordados para barcas que navegam pelo Rio Tapajós e desembarcam em Barcarena/PA. O estudo considerou as taxas de crescimento disponibilizadas pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA, em que as projeções são nacionais, ou seja, abrange todas as regiões produtoras de soja e milho. Ademais, considerou-se as projeções de crescimento da demanda do Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde para o período entre 2032 e 2049 em que por meio de uma metodologia que consiste na geração de uma matriz de cargas, projetadas por origem-destino e à alocação desses fluxos, pelo critério de minimização de custos logísticos, para os clusters portuários nacionais. Com base em uma análise georreferenciada, o sistema avalia e seleciona as melhores alternativas para o escoamento das cargas, tendo como

			base três principais parâmetros: matriz origem-destino, malha logística e custos logísticos. Destaca-se que, além da malha logística atual, foram considerados diferentes cenários de infraestrutura, a partir dos quais obras rodoviárias, ferroviárias e hidroviárias previstas em planos do Governo Federal passam a integrar a malha de transportes planejada para os anos de 2020, 2025, 2030 e 2035.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Estudos que contam com a implantação da Ferrogrão. O documento Seção B - Estudo de Mercado considera a ocorrência de migração de carga para o arco norte em decorrência da implantação da Ferrogrão. Entendemos, porém, que há riscos relevantes em considerar, para as definições econômico-financeiras do arrendamento, apenas o cenário em que a Ferrogrão encontre-se operacional. Isso porque, trata-se de projeto cuja contratação encontra-se em fases muito preliminares, sem qualquer garantia de que será efetivamente implementado e em determinado período de tempo. Embora os estudos de mercado tenham considerado, também, outras projeções de demanda, sugerimos que os documentos do procedimento licitatório incluam, também, um cenário que não considere a operação da Ferrogrão - potencialmente resultando em impacto bastante reduzido da potencial demanda macro para grãos identificada nos referidos estudos sobre o Porto de Vila do Conde. Eventual captação de volumes muito inferior à estimada nos Estudos de Mercado pode levar a capacidade ociosa relevante no corredor de escoamento, impactando a viabilidade do arrendamento em si. A apresentação do cenário adicional de estudos de demanda pode resultar, até mesmo, na necessidade de se reavaliar o interesse público no arrendamento VDC 29 nos moldes ora propostos e nesse momento - considerando-se, também, os inevitáveis impactos ambientais de empreendimentos dessa natureza. Trata-se de ponto fundamental para a viabilidade do projeto, segurança jurídica e equilíbrio do contrato, uma vez que considerar a implantação da ferrovia afeta diretamente a demanda projetada do Projeto, risco atualmente alocado exclusivamente à futura arrendatária, conforme demonstra a Minuta de Contrato. Referência: Seção B - Estudo de Mercado.	Agradecemos a Contribuição. O estudo de mercado faz referência ao Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP, 2019 (ano-base 2018), in verbis: “essa migração da logística dos grãos e farelo deve ocorrer em função da consolidação de investimentos previstos, tais como a construção da Ferrovia Sinop-Itaituba (Ferrogrão) e do trecho Açailândia-Barcarena da FNS, melhorias em rodovias nas regiões Centro-Oeste e Norte, principalmente na BR-163, e o derrocamento do Pedral do Lourenço na Hidrovia Tocantins-Araguaia.” Nesse sentido, observa-se que as exportações de soja por meio do arco norte têm crescido a uma taxa efetiva de 9,88% a.a. entre 2020 e 2023 e de 11,91% por meio do Porto de Vila do Conde. Portanto, verifica-se um crescimento consistente nas exportações de soja, independentemente, da concessão da ferrovia EF – 170 (Ferrogrão).
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Fundeio para estacionar as barcas. A Seção C - Engenharia prevê que as operações aquaviárias de soja e milho ocorrem no quadro de boias através de operações de transbordo de carga em área de fundeio, dentro da poligonal do Porto. Porém, o fundeio atual do porto é para descarga de produtos e está sendo utilizado por empresa específica. Assim, sugerimos que, anteriormente ao início do	Agradecemos a contribuição e informamos que atualmente existem quatro áreas de fundeio no Porto de Vila do Conde, sendo uma na foz do Rio Arari, outra nas proximidades da Ilha do Capim, a terceira nas proximidades do Porto e a quarta em frente a Abaetetuba. Está em curso na CDP um estudo para ordenamento do tráfego e do espaço aquaviário do Porto Organizado de Vila do Conde, no qual,

		procedimento licitatório, sejam realizados estudos, com a respectiva definição de previsão de investimentos, sobre fundeio que sirva para estacionar as barcas e atender ao píer de descarga; Ressalte-se, que a ausência dessa área poderia, ao menos em tese, inviabilizar a operação, o que impede que a questão seja tratada como um risco atribuído aos interessados no arrendamento de VDC 29. Referência: Seção C - Engenharia.	dentre outras premissas, haverá oferta de mais áreas para fundeio na área da poligonal do porto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	CONTRIBUIÇÃO 2: Conforme previsto no item 2 - Descrição da Estrutura Operacional Seção C - Engenharia, que traz a descrição da estrutura operacional, a superfície total da área de arrendamento é de 67.448 m², composta por uma área onshore de 56.850 m² e offshore de 10.598 m². No entanto, considerando as informações e obrigações previstas no projeto, verifica-se que a área onshore de 56.850 m² não se mostra como a mais adequada para permitir a prestação dos serviços de maneira eficiente. Nesse sentido, para a implantação do terminal proposto com (i) a capacidade requerida, 14 silos, considerando armazenagem mínima, (ii) a inclusão de torres, (iii) o espaço para inclinações das correias e (iv) os acessos rodoviários e outros itens, há pouca margem para o layout do projeto de engenharia. Segue em anexo (enviado por e-mail) proposta de layout conceitual do terminal proposto ocupando as áreas contígua. Nesse contexto, mostra-se necessária realização de revisão da área do arrendamento para considerar, desde já no projeto, as áreas adjacentes, a exemplo da área VDC28 e/ou Área 32 . A medida se justifica para garantir maior atratividade ao projeto e eficiência na prestação dos serviços. Nesse sentido, vale destacar que, nos termos do art. 3º da Lei Federal nº 12.815/2013, a exploração dos portos organizados e instalações portuárias deve seguir determinadas diretrizes, como por exemplo, (i) a garantia da expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias e (ii) estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias e à eficiência das atividades prestadas. Destaca-se que a manutenção da área nos termos do atual projeto poderá levar a arrendatária a realizar pedidos de expansão de área, quase por uma consequência lógica da expansão dos serviços. Nos termos da Portaria nº 530/2021 do Ministério da Infraestrutura (Portaria Mlnfra), em seus art. 33 e 34, a expansão se caracteriza como a alteração contratual que poderá ser realizada quando representar ganhos de eficiência à operação portuária ou restar comprovada a inviabilidade técnica, operacional ou econômica para a	Agradecemos a contribuição e informamos que o dimensionamento da área onshore está em linha com a projeção de demanda prevista para o terminal, não havendo a necessidade de ampliação da área durante a vigência de contrato. A capacidade estática e giro anual projetado, atendem a capacidade dinâmica do sistema de armazenagem anual prevista para o terminal, alcançando aproximadamente 7.5 milhões de toneladas.

		realização de novo arrendamento portuário. No mesmo sentido, a subcláusula 2.4 prevê a possibilidade de ampliação da área arrendada, mediante prévia autorização do Poder Concedente, em linha com a sistemática prevista na Portaria MInfra. De modo a evitar a realização de um procedimento no futuro que discuta uma necessária expansão da área e que demandaria o dispêndio de análises prolongadas pelas partes envolvidas, sugere-se que o presente projeto já compreenda as áreas destacadas anteriormente (VDC28 e/ou Área 32), como pressuposto para garantir a adequada eficiência portuária. Vale destacar que a maior eficiência portuária seria obtida se considerarmos que Certamente, um terminal maior criaria uma economia de escala em termos de custos e investimentos (Acórdão TCU n.º 2116/2020 - Plenário). Além disso, não há viabilidade operacional e financeira de realização de uma nova licitação, tampouco eficiência portuária em eventual licitação ou operação autônoma de tais áreas, principalmente se for considerado que a operação de um terminal independente na área requisitada ensejaria maiores custos unitários, maior preço de armazenagem e, por vias de consequência, montante inferior de receita à autoridade portuária (Nota Técnica n.º 41/2017/GPO/SOG - Processos ANTAQ n.º 50300.004529/2017-42 e n.º 50300.001145/2014-25) Importante mencionar que o Tribunal de Contas da União (TCU) já se manifestou quanto aos prejuízos ao interesse público decorrentes da inoperância de um arrendamento portuário, reforçando a necessidade de adoção de medidas que garantam a eficiência portuária: De qualquer forma, a inoperância do negócio reveste-se em prejuízo para o arrendatário, para a autoridade portuária e para o interesse público, haja vista que a área ou instalação arrendada fica subutilizada. (Acórdão n.º 2896/2009 - Plenário) Portanto, entende-se que a alteração da área se mostra necessária para permitir não só maior atratividade do projeto, com ampliação dos potenciais participantes, mas também a implantação de layout com margem que viabilize a capacidade requerida considerando a armazenagem mínima, bem como a inclusão de torres, o espaço para inclinações das correias, acessos rodoviários.			
Seção D Operacional	-	Seção D Operacional	-	OGMO. A Seção D - Operacional inclui, no item 4 (Custos e Despesas Operacionais) referências aos custos variáveis com OGMO. Sugerimos que, para contribuir com a análise e modelagem econômica por eventuais interessados no procedimento licitatório, a referência a tais custos inclua, também, informações sobre: (i) os cargos foram considerados para utilização de OGMO; e (ii) a métrica foi	Agradecemos a contribuição e informamos que as cargas considerados para definir o preço do OGMO foram soja e milho (valores médios cobrados em 2022). Os valores cobrados por tonelada foram fornecidos pelo próprio órgão.

		utilizada para chegar no valor previsto. Referência: Seção D - Operacional.	
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Alfandegamento/ISPS Code. Os documentos técnicos, em especial a Seção D - Operacional, não trazem informações sobre o sistema de monitoramento e controle exigidos para alfandegamento e certificação de ISPS CODE. Não há informações sobre potenciais infraestruturas existentes que possam ser aproveitadas, bem como acerca da divisão de responsabilidades e custos entre a futura arrendatária e a autoridade portuária para as medidas necessárias. Sugerimos que os documentos técnicos do processo licitatório incluam informações sobre: (i) a indicação da existência de infraestrutura(s) que poderá(ão) ser aproveitada(s), (ii) a discriminação de quem será a parte responsável por arcar com as responsabilidades e custos da nova operação (revisão) do alfandegamento (a futura arrendatária ou a Autoridade Portuária). Trata-se de medida relevante para a modelagem adequada de propostas pelos potenciais interessados, garantindo a previsibilidade necessária dos investimentos da futura arrendatária. Referência: Seção D - Operacional.	Agradecemos a contribuição e informamos que a área em questão é um greenfield que não possui nenhuma infraestrutura que possa ser aproveitado para o alfandegamento e a certificação ISPS Code, sendo a futura arrendatária responsável por toda a implantação da infraestrutura necessária para suas operações.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Parecer Autoridade Marítima. Os documentos técnicos, em especial a Seção D - Operacional, não trazem informações sobre a existência de Pareceres emitidos pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, (Parecer de Interferência Prévia - PIP e Parecer Provisório de Obras - PPO). Entendemos necessário que os documentos técnicos do procedimento licitatório tragam informações acerca da existência desses documentos (com seu respectivo detalhamento, caso positivo), bem como de outros pareceres envolvendo o píer de atracação a ser utilizado para o arrendamento de VDC 29. Trata-se de informações relevantes para a modelagem técnica de potenciais propostas, bem como os cronogramas para a operação. Além disso, a ausência desses pareceres pode levar à insegurança acerca da viabilidade do arrendamento, sendo ideal que o procedimento licitatório somente seja iniciado após sua emissão - caso ainda não tenha ocorrido. Referência: Seção D - Operacional.	Agradecemos a contribuição e informamos que tais pareceres deverão ser solicitados à Autoridade Marítima pela licitante vencedora do certame, conforme projetos a serem desenvolvidos pela mesma, sob o acompanhamento da Autoridade Portuária.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Estimativa de Custos e possíveis impactos na elaboração das propostas. Os documentos Seção F- Ambiental e Seção D - Operacional apresentam estimativas de precificação dos custos ambientais para o licenciamento da área de arrendamento que ficarão a cargo da futura arrendatária (fls. 28/36). Acerca do tema, apresentamos as seguintes contribuições: - Sugerimos que os documentos licitatórios determinem, de forma expressa, os custos a encargo da arrendatária não devem incluir os	Agradecemos as contribuições. Informamos que, tendo em vista que a CDP se responsabilizará pela obtenção da LP, todos os custos inerentes a esta etapa do licenciamento deverá ficar a cargo da referida Companhia, passando a responsabilidade de atendimento das condicionantes da LP e obtenção e manutenção das demais licenças (Licença de Instalação - LI e Licença de Operação - LO) para o futuro arrendatário. Quanto ao prazo de elaboração dos estudos ambientais,

		programas ou obrigações regulatórias do CDP, incluindo, mas não limitadas à revisão dos seguintes programas do CDP: (i) PEI; (ii) PAE; (iii) PGR; (iv) EAR; e (v) PSP, considerando a inclusão da nova operação ao ISPS CODE. Nesse sentido, importante esclarecer que não só os custos com a Licença Prévia será de responsabilidade da CDP, como também os estudos para obtenção da licença e outras ações relacionadas. - A Tabela 7 - Estimativa de custos com elaboração do PBA para o VDC29 (fl. 31) prevê prazo potencialmente inexecutável de apenas 1 mês para a realização de estudos e coletas para montagem do PBA, sendo que o prazo mínimo necessário considerado nos estudos deveria ser de [xx] meses. - Apesar de os custos descritos nos documentos serem apenas orientativos para a elaboração das propostas, eventual erro de estimativa pode induzir interessados a também errarem, o que não atenderia ao interesse público primário. Referência: Seção F - Ambiental.	esclarece-se as tabelas apresentadas no estudo se tratam de dados referenciais utilizados para a precificação do esforço, em horas, necessárias para a elaboração dos mesmos. Dessa forma, não deve ser entendido como o prazo exato para a elaboração dos estudos.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	Licenciamento ambiental e divisão de responsabilidades entre as partes. O documento Seção F - Ambiental especifica a responsabilidade ambiental de cada parte do arrendamento. No entanto, não fundamenta a escolha por alocar responsabilidades similares a partes diferentes, acarretando um aumento potencial de custo ao Projeto de forma desnecessária. Nesse sentido, apresentamos as seguintes sugestões: - É informado que a CDP será responsável pela obtenção da Licença Prévia (LP), ao passo que a futura arrendatária deverá realizar a transferência de titularidade da licença junto ao órgão ambiental. Importante que além dessas informações também seja esclarecido se a SEMAS/PA fora consultada sobre a possibilidade da aludida transferência, bem como qual o prazo estimado para efetiva conclusão da transferência. - O Licenciamento ambiental prévio (LP) responsabilidade do Poder Concedente (fl. 7), contudo, a responsabilidade por solicitar a Autorização de Supressão Vegetal (ASV) é da futura arrendatária (fl. 1). Tanto o LP quanto a ASV são documentações ambientais que devem ser obtidas em fase preliminar de modo que a impossibilidade na obtenção inviabiliza a execução do Projeto. Sendo assim, sugere-se a realização de estudos mais detalhados que fundamentem a manutenção desta distinção de responsabilidade na obtenção de licenças/autorizações prévias ao início do Projeto. Referência: Seção F - Ambiental.	Agradecemos as contribuições. Informamos que os procedimentos e encaminhamentos dados no Estudo tiveram como base a legislação ambiental vigente, tanto estadual quanto federal, complementadas por reunião realizada com a equipe técnica da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará – SEMAS/PA. Dessa forma, entende-se que as informações contidas no estudo são suficientemente claros quanto aos procedimentos relativos ao licenciamento ambiental.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	(PARTE 1/2) Listagem de documentos e necessidade de elaboração de Estudos Ambientais Detalhados. O documento Seção F - Ambiental indica que se verificou a área do arrendamento e não	Agradecemos as contribuições. Conforme descrito no item 2. do Estudo, a área destinada ao VDC29 apresenta características de uso e ocupação incompatíveis com a formação de áreas

foram identificados passivos ambientais, contudo, por estar contígua a um terminal que pratica atividade potencialmente poluidora, adota-se por precaução a classificação de "Área Poluente Contaminada (AP)". Entende-se, portanto, que a metodologia de análise ambiental utilizada para a área do arrendamento foi perfunctória, já que, a não verificação de ocorrências por essa metodologia não é suficiente para que se defina com a necessária confiança que a área se encontra sem passivos ambientais. Além disso, o referido documento elencou na Tabela 1 - Documentação os documentos que embasaram o relatório de análise ambiental, todos anteriores a 2018, o que, em termos ambientais é um período excessivamente longo para que sejam utilizados como base necessária a estudos relativos à arrendamento de área pública e sua eventual destinação para implementação de terminal portuário. Diante desse cenário, sugerimos que, anteriormente à realização do procedimento licitatório para o arrendamento de VDC 29, sejam realizados estudos ambientais com a amplitude e profundidade necessárias para a implementação de um projeto de infraestrutura dessa relevante na região Amazônica. Destacamos, ainda, os seguintes pontos específicos em relação ao tema: 1. Não foram mencionados quaisquer estudos prévios ambientais que tenham sido realizados na área do Projeto e adjacências, com vistas a embasar a análise de viabilidade do arrendamento. É necessário que se realizem estudos prévios específicos sobre ações de sustentabilidade necessárias e já levantadas pela CDP ou outros órgãos. E que seja dado acesso público a essas informações. Tal ausência poderia afetar a viabilidade da participação de interessados no procedimento licitatório para VDC 29, diante da preocupação em assumir potenciais riscos ambientais que deveriam ter sido previamente verificados. A adoção do critério de AP por precaução apenas aumenta a potencial sensação de incerteza, podendo o investimento no arrendamento conforme atualmente proposto até mesmo conflitar com práticas internas de ESG e compromissos de investimentos sustentáveis por diversos players relevantes. A transferência dessas obrigações aos interessados em participar da licitação, e/ou à futura arrendatária poderia ser interpretada como uma maneira inadequada do Estado eximir-se de suas obrigações de zelo com o meio ambiente brasileiro. Além disso, em relação à fase de licitação, é sabido que a realização de visitas técnicas não é suficiente para que se possa conferir alguma segurança aos interessados acerca da ausência de potenciais questões socioambientais graves. 2. A ausência de estudos

contaminadas, por ter sido utilizada parte como local de hospedagem para membros do porto e parte ocupada por vegetação nativa conservada. Porém, de maneira conservadora, optou-se por classificá-la como área potencialmente contaminada, tendo em vista o desenvolvimento de atividade minerária nas proximidades da área. Nesse sentido, consta no item 5. do Estudo a ressalva de que caso permaneça a regra que tem sido adotada nos editais do Programa de Arrendamentos, serão de responsabilidade do Poder Público os novos passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, desde que identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção. Ressalta-se também que, quanto à hipótese de eventos não previstos e adversos às responsabilidades da arrendatária, destaca-se que poderão ser aplicadas as disposições contidos na matriz de riscos contratual. Além disso, observa-se que os interessados poderão realizar vistoria técnica a área em estudo para conhecimento do problema, conforme definido no edital da concessão.

		socioambientais mais detalhados produzidos pelo Poder Público, que permitam conclusões mais firmes que a citada no documento em questão também abre a possibilidade de eventuais questionamentos administrativos ou judiciais por terceiros ou autoridades sob o argumento de ausência da devida verificação dos níveis de segurança do projeto em termos ambientais. A simples possibilidade de suspensão ou cancelamento da implantação do arrendamento em razão de ordem expedida por autoridade competente representa insegurança jurídica relevante tanto na fase de licitação quanto após a assinatura do contrato de arrendamento. 3. A definição na Minuta de Contrato de que o Poder Concedente será responsável por passivos ambientais não descobertos que venham a ser verificados pela arrendatária em até 360 dias contados da Data de Assunção, não representa atendimento suficiente ao interesse público por parte da Administração. Isso porque, a ausência de análise devida acerca de passivos ambientais e socioambientais anteriormente à licitação poderia resultar em: (i) início de obras na área do arrendamento apesar de relevantes passivos socioambientais existentes, com o agravamento de potenciais danos já existentes e que poderiam ter sido descobertos a tempo pelo Poder Concedente; e/ou (ii) verificação de eventuais passivos ambientais e socioambientais cuja remediação seria deveras onerosa, gerando obrigação do Poder Concedente de arcar com tais potenciais custos - ao passo que, caso verificados anteriormente à assinatura do contrato, o Poder Concedente teria a opção de sequer seguir adiante com o arrendamento. 4. Além dos estudos ambientais realizados terem sido de natureza perfunctória, o fato de estarem embasados em documentos com mais de cinco anos de emissão pode levar a que suas conclusões estejam, simplesmente, erradas. Trata-se de prazo muito alongado, havendo possibilidade real de que eventos danosos socioambientais relevantes tenham ocorrido desde então. (CONTINUA NA PARTE 2/2 A SEGUIR).	
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	(PARTE 2/2) 5. Na mesma linha, os documentos em questão mencionam Licença de Operação (LO) nº 7126/2012 vencida desde 2016. Não foram fornecidas, porém, informações a respeito das razões de a licença não ter sido renovada até o momento. Faz-se necessário que tais informações sejam listadas e disponibilizadas aos futuros interessados da licitação, pois podem impactar na consideração de custos e responsabilidades pela execução do Projeto. 6. Não consta na listagem de documentos analisados para elaboração do estudo ambiental, quaisquer	Agradecemos as contribuições. Informamos que os dados citados no Estudo serão disponibilizados conforme solicitado. Quanto a LO nº 7126/2016, consta no item 3.3 a ressalva de que foi solicitada ao órgão ambiental (SEMAS/PA) sua renovação por meio da Carta DIRPRE nº 234/2015. Cabe ressaltar que os procedimentos e encaminhamentos dados no Estudo tiveram como base a legislação ambiental vigente, tanto estadual quanto federal, complementadas por reunião realizada com a equipe técnica da SEMAS/PA. Quanta a existência de

		processos, consultas, documentos em geral a respeito de comunidades tradicionais nas adjacências da área do arrendamento e qual eventual impacto para o Projeto. É de suma importância a realização de estudo prévio e disponibilização nos Estudos Ambientais aos futuros interessados na licitação, mapeando as comunidades tradicionais existentes próximas ao local do arrendamento, qual eventual impacto que pode ser gerado pela execução do projeto, a fim de constatar a viabilidade do arrendamento na área em questão. A previsão genérica de que eventuais análises ambientais e visita técnica (fl. 4) deverão ser realizadas pelo futuro interessado na licitação fere o princípio da isonomia, pois não estão sendo fornecidas quaisquer informações prévias a fim de balizar o seguimento das análises, bem como também acarreta insegurança jurídica ao Projeto. 8. Por fim, é importante ressaltar que os atuais compromissos ambientais assumidos pelo Estado brasileiro, em um contexto de iminente realização da Conferência para o Clima - COP 30, no estado do Pará, resultam em que a atenção dada pela Administração Pública em relação aos impactos ambientais de projetos de infraestrutura (em especial na região Amazônica) é tema não somente de interesse público, mas também do interesse nacional e da imagem do País perante o mundo. Referência: Seção F - Ambiental.	comunidades tradicionais verificou-se a inexistência de terras indígenas e quilombolas nas redondezas da área em estudo. Dessa forma, considerou-se como pequena a influência desse fator na modelagem do terminal. Ressalta-se também que, quanto à hipótese de eventos não previstos e adversos às responsabilidades da arrendatária, destaca-se que poderão ser aplicadas as disposições contidos na matriz de riscos contratual. Além disso, observa-se que os interessados poderão realizar vistoria técnica a área em estudo para conhecimento do problema, conforme definido no edital da concessão.
Minuta de Edital	26.1.1. Eventuais modificações de datas serão divulgadas no sítio eletrônico do Ministério de Portos e Aeroportos e da ANTAQ.	Cronograma de Eventos. O cronograma do item 26.1.1 do Edital descreve os eventos previstos no procedimento licitatório, determinando o prazo final de 45 dias para comprovação de atendimento, pela Proponente vencedora, das obrigações previstas na Seção I do Capítulo VI deste Edital. O mesmo prazo é replicado no item 27.1. Considerando que as obrigações a serem cumpridas nos 45 dias englobam a possibilidade de constituição de SPE e a apresentação do Projeto Básico de Implantação, sugerimos que a ANTAQ, diante das características do arrendamento e sua localização, considere aumentar o prazo definido nos itens acima para 60 dias - o que não traria quaisquer prejuízos para implementação do arrendamento. Ainda que o item 27.1 do Edital determine que o prazo em questão poderia ser prorrogado, justificadamente, a critério do Poder Concedente, entende-se que sua extensão, desde já, seria medida de aumento da segurança jurídica para os potenciais interessados em participar do futuro certame. Referência: Minuta de Edital, item 26.1 (linha 15 da tabela) e item 27.1.	Agradecemos a contribuição. O teor dos itens 26.1.1 (evento 15) e 27.1, da minuta de edital, conforme mencionados na contribuição apresentada, já propiciam a segurança jurídica aos potenciais interessados no certame licitatório.
Minuta de Edital	26.1.1. Eventuais modificações de datas serão divulgadas no sítio eletrônico do	Cronograma de Eventos. O cronograma do item 26.1.1 do Edital descreve os eventos previstos no procedimento licitatório, determinando o prazo final de 45 dias para comprovação de	Agradecemos a contribuição. O teor dos itens 26.1.1 (evento 15) e 27.1, da minuta de edital, conforme mencionados na contribuição apresentada, já propiciam a segurança jurídica aos

		Ministério de Portos e Aeroportos e da ANTAQ.	atendimento, pela Proponente vencedora, das obrigações previstas na Seção I do Capítulo VI deste Edital . O mesmo prazo é replicado no item 27.1. Considerando que as obrigações a serem cumpridas nos 45 dias englobam a possibilidade de constituição de SPE e a apresentação do Projeto Básico de Implantação, sugerimos que a ANTAQ, diante das características do arrendamento e sua localização, considere aumentar o prazo definido nos itens acima para 60 dias - o que não traria quaisquer prejuízos para implementação do arrendamento. Ainda que o item 27.1 do Edital determine que o prazo em questão poderia ser prorrogado, justificadamente, a critério do Poder Concedente, entende-se que sua extensão, desde já, seria medida de aumento da segurança jurídica para os potenciais interessados em participar do futuro certame. â€œ Referência: Minuta de Edital, item 26.1 (linha 15 da tabela) e item 27.1.	potenciais interessados no certame licitatório.
Minuta Contrato	de	3.1 O Prazo de Arrendamento será de 25 (vinte e cinco) Anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato.	CONTRIBUIÇÃO 3: O projeto em questão adotou o prazo de 25 anos para vigência do arrendamento, contados da data de assunção. Em relação ao prazo, o contrato permite a prorrogação até o limite máximo de 70 anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, nos termos das cláusulas 3.1 e 3.3 da Minuta do Contrato. Segundo Ato Justificatório do arrendamento da área VDC29, o prazo contratual previsto para o arrendamento, de 25 anos, foi utilizado para comportar de maneira adequada a realização dos investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as remunerações fixas e variáveis . No entanto, entende-se que o prazo adotado para o projeto se mostra exíguo para permitir a adequada atratividade do projeto e competitividade do certame, conforme abordado abaixo. Primeiramente, vale destacar as obrigações da arrendatária de (i) atendimento, durante todo o prazo do arrendamento, de quantitativos mínimos de movimentação anual, conforme cláusula 7.1.2.1, (ii) prestar as atividades de acordo com os parâmetros do arrendamento - definido na minuta do contrato como referências a características técnicas operacionais mínimas que definirão do dimensionamento do projeto, os investimentos e as atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária - que deve considerar uma capacidade dinâmica do sistema de embarque anual do Terminal de 7 milhões de toneladas, nos termos da cláusula 7.1.2.2, (iii) realização de investimentos mínimos obrigatórios, conforme cláusula 7.1.2.3, (iv) atendimento de parâmetros técnicos próprios, relacionados aos projetos e construções necessárias. A análise de tais obrigações mais gerais, além de outras obrigações contratuais e dos riscos alocados à arrendatária indicam	Agradecemos a contribuição e informamos que a necessidade de aumentar o prazo do arrendamento será avaliada no âmbito da revisão pós-consulta pública do estudo.

que o projeto é complexo e demandam uma atenção especial das licitantes interessadas em participar do certame, na medida em que há a necessidade de realizar análises robustas para verificação da viabilidade econômico-financeira do projeto. Para fins de precificação da proposta, é essencial que o projeto demonstre solidez jurídica e econômico-financeira para permitir que os agentes econômicos possam, por meio da realização das atividades objeto do contrato, obter um retorno financeiro adequado e dentro das suas expectativas. Nesse sentido, o prazo do contrato está diretamente ligado a essa avaliação. Isso porque o prazo contratual deve permitir a devida amortização e remuneração adequada dos investimentos previstos no contrato, nos termos do art. 19, § 2º do Decreto Federal nº 8.033/2013. No entanto, entende-se que, pela atual configuração do modelo do projeto e diante dos vultosos investimentos que deverão ser realizados pela arrendatária, o prazo de 25 anos não se mostra adequado para esse fim expresso em lei, de permitir a amortização dos investimentos e a remuneração adequada. Nesse sentido, verifica-se que o escopo licitado, por si só, já revela a incompatibilidade entre o prazo de 25 anos e a correspondente amortização e remuneração dos investimentos a serem realizados. Todavia, conforme outras contribuições aqui apresentadas, é possível verificar inconsistência nos estudos de viabilidade do projeto, uma vez que (a) na Seção C - Engenharia existem diversos itens faltantes que não foram considerados e precificados, os quais são necessários para completar o projeto e atender aos parâmetros do arrendamento, sendo certo que os orçamentos dos itens faltantes perfazem montante de R\$ 74.057.065,58 e (b) existem valores contidos nos itens de CAPEX (Anexo C-2: Capex da Seção C - Engenharia) que estão substancialmente menores do que os valores de mercado, o que representa um subdimensionamento do CAPEX superior a R\$ 370.000.000,00 (ainda que se atualize o valor total previstos nos estudos pelo IPCA). A partir dessas considerações, entende-se que somente a alteração do prazo contratual de 25 anos para 35 anos seria capaz de permitir a amortização e remuneração adequada e permitir a maior atratividade do projeto para potenciais interessados. Dessa forma, haveria uma maior competitividade, que seria capaz de efetivar o interesse da Administração Pública de selecionar a proposta mais vantajosa. Nesse sentido, vale destacar o Decreto Federal nº 8.033/2013 previu inicialmente, na redação do art. 19, que os contratos de concessão e de arrendamento teriam o prazo máximo de até 25 anos, prorrogável por uma única vez, por período não superior ao originalmente contratado. Por meio da

		edição do Decreto Federal nº 9.048/2017, houve alteração da redação do art. 19 para considerar que os contratos de concessão e de arrendamento teriam prazo determinado de até 35 anos, prorrogável por sucessivas vezes, até o limite de 70 anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Entende-se que a Tabela Anexo C-2: Capex da Seção C-Engenharia não se mostra adequada, uma vez que itens relevantes e necessários para o atendimento dos parâmetros do arrendamento e investimentos obrigatórios não foram considerados e precificados nos estudos de viabilidade, quais sejam: Descrição Orçado 1 Desenvolvimento de terminal 1.7b Túnel para expedição, túnel recepção, Moega, base das balanças: R\$ 24.310.000,00 2 Edificações 2.3b Portaria, Sala de controle balanças, Central de Resíduos, abastecimento, subestação: R\$ 8.520.000,00 3 Equipamentos principais 3.5b Transportador de Correia Enclausurada: R\$ 23.866.585,80 3.8b Elevadores expedição 1.000t/h: R\$ 9.227.163,40 3.9b Coletor de Amostras: R\$ 290.000,00 4 Sistema de atracação 4.2b Cabeços, cercas e guarda-corpo: R\$ 1.110.855,87 5 Demais 5.1 Engenharia e administração: R\$ 3.366.230,25 5.2 Contingências: R\$ 3.366.230,25 6 TOTAL R\$ 74.057.065,58 Os referidos itens se mostram relevantes porque são necessários para completar o projeto e viabilizar o atendimento aos parâmetros de desempenho exigidos no contrato de arrendamento. Para melhor visualização das informações acima, são apresentados (encaminhados por e-mail) os orçamentos e planilha revisada que refletem os valores mencionados. Diante do exposto, é necessário que os estudos de viabilidade sejam revisitados, haja vista que, ainda que não vinculantes, são os documentos que dão lastro à decisão de licitar o arrendamento. Portanto, uma vez que tais estudos deixem de considerar escopo necessário, cuja monta supera R\$ 74.000.000,00, o respectivo conteúdo coloca em risco a política pública almejada com o certame.	Agradecemos a contribuição e esclarecemos que o modelo é conceitual, não havendo detalhamento a nível de projeto básico ou executivo com refino do sistema operacional. A planilha Capex apresenta valores agrupados, baseado em projetos referências do setor portuário e orçamentos obtidos na INFRA S.A. Contudo, as contribuições encaminhadas com comprovações orçamentárias serão avaliadas pela equipe técnica de modo aferir valores e itens pendentes no terminal, caso haja alterações de quantitativos e custos unitários, o estudo será revisado e apresentado pós Audiência pública.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	CONTRIBUIÇÃO 5: Foi verificado que alguns valores considerados nos itens de CAPEX do Anexo C-2 estão substancialmente menores que os valores de mercado, conforme apresentado abaixo (orçamentos enviados por e-mail): Desenvolvimento de terminal Sistema de Combate a incêndio Total EVTEA (Edital) R\$ 2.134.360,67 Orçado R\$ 2.134.360,67 Supressão, nivelamento aterro compactação Total EVTEA (Edital) R\$ 6.440.536,50 Orçado R\$ 3.865.800,00 Pavimentação Total EVTEA (Edital) 5.813.149,85 Orçado 11.340.000,00 Cercamento Total EVTEA (Edital) R\$	Agradecemos as contribuições e informamos que a documentação será avaliada pela equipe técnica, levando em consideração os valores comprovados através de cotações e orçamentos realizados no setor portuário. Caso haja alterações de custos unitários, o estudo será revisado e apresentado pós consulta pública.

149.019,51 Orçado R\$ 897.279,00
 Distribuição Elétrica e de Iluminação
 Total EVTEA (Edital) R\$ 1.880.863,83
 Orçado R\$ 50.953.148,71 Água e
 Esgoto Total EVTEA (Edital) R\$
 2.134.360,67 Orçado R\$ 2.864.105,00
 Fundações de silos e elevadores Total
 EVTEA (Edital) R\$ 50.574.754,52
 Orçado R\$ 78.770.000,00 Edificações
 Silos 18000t cada montagem,
 Termometria e frete Total EVTEA (Edital)
 R\$ 56.911.276,94 Orçado R\$
 105.958.308,40 Edifício administrativo,
 operações e sala de painéis Total
 EVTEA (Edital) 2.379.216,00 Orçado R\$
 6.810.000,00 Equipamentos principais
 Descarregador de Barcaças 1.000t/h
 Total EVTEA (Edital) R\$ 19.620.268,94
 Orçado R\$ 29.292.863,28 Moega
 Barcaças Total EVTEA (Edital) R\$
 2.214.372,70 Orçado R\$ 7.260.080,00
 Correia transportadora recepção
 rodoviária 600 t/h Total EVTEA (Edital)
 R\$ 7.765.777,32 Orçado R\$
 10.053.966,38 Correia transportadora
 recepção navegação interna 2.000 t/h
 Total EVTEA (Edital) R\$ 41.942.691,09
 Orçado R\$ 51.338.640,73 Correia
 transportadora expedição 2.000 t/h Total
 EVTEA (Edital) R\$ 110.285.064,84
 Orçado R\$ 134.990.988,29 Torres
 Pescantes 2.000 t/h Total EVTEA
 (Edital) R\$ 62.347.146,54 Orçado R\$
 145.490.577,71 Torre de transferência
 Total EVTEA (Edital) R\$ 3.885.747,74
 Orçado R\$ 9.637.135,76 Elevador
 recepção 600 t/h Total EVTEA (Edital)
 R\$ 1.948.966,29 Orçado R\$
 2.010.153,60 Tombador de caminhões
 Total EVTEA (Edital) R\$ 832.617,92
 Orçado R\$ 2.553.700,00 Subestação de
 energia elétrica Total EVTEA (Edital) R\$
 2.517.732,24 Orçado R\$ 16.214.346,81
 Balança de fluxo Total EVTEA (Edital)
 R\$ 4.500.004,80 Orçado R\$
 10.550.282,00 Sistema de atracação
 Plataformas - Torres pescantes Total
 EVTEA (Edital) R\$ 14.630.310,00
 Orçado R\$ 21.370.182,97 Defensas
 Total EVTEA (Edital) R\$ 1.808.067,12
 Orçado R\$ 1.406.057,33 Dolphins de
 atracação Total EVTEA (Edital) R\$
 19.662.453,06 Orçado R\$
 34.736.412,99 Dolphins de amarração
 Total EVTEA (Edital) R\$ 9.456.516,48
 Orçado R\$ 24.728.882,61 Fundação
 para estrutura metálica para galerias
 Total EVTEA (Edital) R\$ 47.358.221,37
 Orçado R\$ 83.983.381,44 Pier de
 barcas Total EVTEA (Edital) R\$
 17.108.535,60 Orçado R\$
 17.108.535,60 Demais Engenharia e
 administração Total EVTEA (Edital) R\$
 24.815.101,63 Orçado R\$
 43.315.959,46 Contingências Total
 EVTEA (Edital) R\$ 24.815.101,63
 Orçado R\$ 43.315.959,46 Total EVTEA :
 R\$ 545.932.235,79 que, quando
 atualizado pelo IPCA, resulta em R\$
 574.701.554,38 TOTAL ORÇADO: R\$
 952.951.108,21 Do relatado acima, se
 verifica que o valor total de CAPEX
 considerado nos estudos de viabilidade
 que dão lastro ao edital é de R\$

		574.701.554,38 (atualizado pelo IPCA), enquanto os valores orçados e colhidos no mercado totalizam R\$ R\$ 952.951.108,21. É possível verificar, portanto, uma discrepância de R\$ 378.249.553,83, o que revela que não se trata de uma variação de mercado, mas evidencia que os valores considerados nos estudos estão defasados e subdimensionados. Para melhor visualização das informações acima, são apresentados anexos contendo os orçamentos que refletem os valores mencionados. As diferenças são decorrentes, principalmente, em razão da ausência de atualização de tais valores, que não consideram as alterações promovidas em razão dos impactos recentes da pandemia da COVID-19 e da guerra da Ucrânia, por exemplo. No âmbito desta ANTAQ, foram reconhecidos os impactos da pandemia que majoraram os custos para a realização de investimentos: (...) entendo que a pandemia a qual se enfrenta no momento tem o potencial de promover reflexos diretos e indiretos na execução de investimentos de contratos de arrendamentos, à medida que, além do desenrolar das obras em si, eventualmente impactadas pelas paralisações e redução do corpo laboral empregado pelas empresas contratadas, dependem das respectivas cadeias de suprimento da construção civil, entre outros (Voto da Diretora Relatora Gabriela Coelho - Processo ANTAQ n.º 50300.006651/2021-30) No âmbito do mesmo processo o Despacho URESP 1334626: É por certo que a cadeia de suprimentos da construção civil, em geral, está sendo afetada pelos impactos do COVID-19, posto que a produção de insumos teve impacto em função da redução de carga horária dos funcionários, dificuldades de importação de matéria prima e desvalorização do real em relação às moedas estrangeiras. Portanto, os	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	CONTRIBUIÇÃO 5 (CONTINUAÇÃO): Apesar de os estudos serem referenciais, vale destacar que o Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão n.º 4.064/2020 - Plenário, já se pronunciou sobre a necessidade de que os estudos dos projetos de infraestrutura sejam o mais realista possível: Como parte integrante dos EVTEA da concessão, os estudos ambientais dos blocos aeroportuários tiveram seu conteúdo determinado pelo Termo de Referência constante no Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) realizado (Anexo I do Edital de Chamamento Público de Estudos 02/2019, de 18/3/2019, peça 83). O orçamento socioambiental dos aeroportos é composto de custos de opex e de capex. O opex ambiental é formado pelos custos ambientais associados à rotina operacional do aeroporto, como taxas de licenciamento ambiental, gestão ambiental das	Agradecemos a contribuição e informamos que os valores dos custos ambientais poderão ser reavaliados no âmbito da revisão do estudo pós consulta pública.

		operações, programas de gerenciamento de fauna, de recursos hídricos e efluentes etc. O capex ambiental diz respeito aos custos ambientais envolvidos nas opções construtivas, vinculadas às necessidades de investimento do empreendimento. O EVTEA, embora não seja vinculante, por não envolver compromissos futuros para o Poder Público, deve ser o mais realista possível, apresentando todos os elementos que podem influenciar na precificação e conceituação desse ativo. (...). Portanto, é necessária a revisão dos estudos para contemplar as revisões necessárias e indicadas nesta Contribuição 5 e seus anexos.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	CONTRIBUIÇÃO 6: Conforme pode ser analisado na Figura 2 - Projeção do sistema de atracação e Figura 3 - Projeção Píer VDC29 e UTE, do Item 2.1. Sistema de Embarque Aquaviário da Seção C - Engenharia do EVTEA VDC29, a localização do berço proposto para o Terminal de Graneis Sólidos de Vila do Conde -VDC29 é vizinho dos berços do TGL e da UTE. Diante da proximidade das estruturas, é necessário que a ANTAQ se pronuncie se foram consideradas possíveis interferências do berço proposto para o VDC 29 com essas estruturas (berços do TGL e da UTE), no que tange a área de impacto, espaço de segurança, por exemplo, assim como de outras estruturas do Porto e áreas vizinhas. É necessário que a ANTAQ se pronuncie sobre o tema para evitar o risco de que a operação não apresente viabilidade locacional, termo regulatório estabelecido para terminais autorizados, mas que é adotado para materializar a contribuição. Ademais, justifica-se o questionamento, já que uma realocação do berço poderia ter grande impacto no CAPEX do modelo.	Agradecemos as contribuições e informamos que o estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia, a solução definitiva de engenharia será apresentada pelo futuro arrendatário. A Companhia Docas do Pará possui estudos de manobrabilidade para a operação do Terminal de Gás Natural Liquefeito (TGNL) em relação ao Terminal de Granel Líquido (TGL). Por oportuno, informa-se que os projetos sobre o Terminal de Granel Vegetal (VDC29) devem ficar a cargo da licitante vencedora do certame. Os interessados poderão realizar visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, estudos de manobrabilidade, dentre outros, desde que não prejudiquem a operação portuária existente, bem como sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O item 1. Introdução da Seção C - Engenharia ressalta: Vale destacar que o estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia que visa atender a diversas finalidades, entre as quais definir valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento. Devido ao caráter conceitual do arranjo apresentado, a arrendatária poderá propor soluções de engenharia distintas no seu Plano Básico de Implantação - PBI, desde que observados os Parâmetros do arrendamento e os investimentos mínimos obrigatórios estabelecidos na minuta de Contrato. Entendemos que, diante da afirmação constante na Introdução da Seção C, os valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento apresentados no EVTEA não são vinculantes. Nesse sentido, se o PBI trouxer uma solução de Engenharia aceita pela Autoridade Portuária com valores de CAPEX	As obrigações a serem observadas pela futura arrendatária são aquelas estabelecidas nas normas, na minuta de edital e contrato. O EVTEA apresenta um arranjo conceitual de engenharia que visa atender a diversas finalidades, entre as quais definir valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento. Portanto, se o PBI trouxer uma solução de engenharia com valores de CAPEX menores aos constantes no EVTEA, desde que atenda a todas as disposições contratuais aplicáveis, essa redução não deverá ensejar reequilíbrio em favor do Poder Concedente.

		menores aos referenciais, essa redução não será motivo de reequilíbrio em favor do Poder Concedente. Sugerimos que os documentos definitivos deixem claro que essa redução, mantidos os parâmetros, requisitos técnicos e operacionais aplicáveis, não será motivo de reequilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O item 1. Introdução da Seção C - Engenharia ressalta: Vale destacar que o estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia que visa atender a diversas finalidades, entre as quais definir valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento. Devido ao caráter conceitual do arranjo apresentado, a arrendatária poderá propor soluções de engenharia distintas no seu Plano Básico de Implantação - PBI, desde que observados os Parâmetros do arrendamento e os investimentos mínimos obrigatórios estabelecidos na minuta de Contrato. Entendemos que, diante da afirmação constante na Introdução da Seção C, os valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento apresentados no EVTEA não são vinculantes. Nesse sentido, se o PBI trazer uma solução de Engenharia aceita pela Autoridade Portuária com valores de CAPEX menores aos referenciais, essa redução não será motivo de reequilíbrio em favor do Poder Concedente. Sugerimos que os documentos definitivos deixem claro que essa redução, mantidos os parâmetros, requisitos técnicos e operacionais aplicáveis, não será motivo de reequilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente.	As obrigações a serem observadas pela futura arrendatária são aquelas estabelecidas nas normas, na minuta de edital e contrato. O EVTEA apresenta um arranjo conceitual de engenharia que visa atender a diversas finalidades, entre as quais definir valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento. Portanto, se o PBI trazer uma solução de engenharia com valores de CAPEX menores aos constantes no EVTEA, desde que atenda a todas as disposições contratuais aplicáveis, essa redução não deverá ensejar reequilíbrio em favor do Poder Concedente.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Verifica-se dos estudos de viabilidade que a premissa adotada é a de que o acesso ocorrerá por meio do acesso único ao Porto Organizado de Vila do Conde, o que certamente irá aumentar o fluxo de caminhões, gerando gargalo no tráfego do modal rodoviário, sendo certo que esse impacto no fluxo será refletido na dinâmica operacional para cumprimento das obrigações contratuais, notadamente a movimentação mínima. Dessa forma, questiona-se a inclusão da utilização de acesso específico ao VDC 29, cuja implantação deverá ser considerada no âmbito do contrato de arrendamento, sendo certo que, caso seja viabilizada pela arrendatária, os custos envolvidos deverão refletir no equilíbrio econômico-financeiro lícito.	Agradecemos a contribuição e informamos que não foram previstos investimentos do futuro arrendatário em acesso rodoviário na área comum do porto, apenas pavimentação interna do terminal. Quanto à investimentos em melhorias de acesso e logística do porto, informamos que no ano 2023 a CDP celebrou contrato de cessão onerosa (de 20 anos) para implantação de um pátio de triagem e estacionamento para os caminhões que irão acessar o Porto de Vila do Conde, de modo a ordenar o tráfego na respectiva unidade portuária. Tal área fica localizada em uma via imediatamente anterior à portaria de acesso ao porto. Destacamos também, que a recepção da carga no futuro terminal VDC29 ocorrerá de forma majoritária pelo sistema hidroviário, que corresponde ao sistema de descarregamento de barcas, que interliga os silos aos berços do píer de barcas, seguindo de transportadores de correia. A capacidade dinâmica do sistema hidroviário de desembarque anual do Terminal VDC29 foi calculada em até 6.5 milhões de toneladas,

			atendendo mais de 90% da demanda total prevista para o terminal.
Minuta Contrato	de	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto. A Cláusula 2.2. do Contrato consigna que as condições de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, a qual, conforme a redação ora analisada, poderia discricionariamente regular as condições de prioridade e preferência para a utilização dos Berços. Todavia, como se extrai dos documentos de modelagem de VDC29, existe a previsão expressa de utilização exclusiva pela Arrendatária de 2 (dois) píeres (longo curso e barcaça) e dos respectivos Berços, os quais integram o Arrendamento - os quais, por evidente, não estarão sujeitos às volúveis condições e regras de acesso definidas pela Autoridade Portuária no âmbito do Regulamento de Exploração do Porto de Vila do Conde. É o que se extrai expressamente dos Estudos de Engenharia: A área de arrendamento VDC29 será atendida pelos berços de uso exclusivo do Píer 1 e 2 , sendo que os sistemas de atracções referenciados anteriormente (Píer 1 e 2) serão de uso exclusivo do terminal VDC29, fazendo parte da área arrendada . Tal exclusividade, vale ressaltar, foi refletida na Cláusula 7.1.2.3.ii, a qual, tratando do sistema de descarregamento das barcaças, esclarece tratar-se de equipamento de uso exclusivo do terminal VDC29 . Todavia, como visto, tal exclusividade não foi adequadamente refletida na disciplina dos uso dos Berços afetos ao Terminal. Desta forma, a exclusividade na utilização dos Berços que integram o Arrendamento deverá ser refletida no Contrato, da seguinte forma: 2.2. As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, respeitado o uso exclusivo dos Berços que integram a Área do Arrendamento.	Agradecemos a contribuição e, quanto à questão da exclusividade na utilização dos berços, informamos que será incluída cláusula específica referente à exclusividade dos berços do píer a ser construído pela futura arrendatária.
Minuta Contrato	de	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto. A Cláusula 2.2. do Contrato consigna que as condições de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, a qual, conforme a redação ora analisada, poderia discricionariamente regular as condições de prioridade e preferência para a utilização dos Berços. Todavia, como se extrai dos documentos de modelagem de VDC29, existe a previsão expressa de utilização exclusiva pela Arrendatária de 2 (dois) píeres (longo curso e barcaça) e dos respectivos Berços, os quais integram o Arrendamento - os quais, por evidente, não estarão sujeitos às volúveis condições e regras de acesso definidas pela Autoridade Portuária no âmbito do Regulamento de Exploração do Porto de Vila do Conde. É o que se extrai expressamente dos Estudos de Engenharia: A área de arrendamento VDC29 será atendida pelos berços de uso exclusivo do Píer 1 e 2 , sendo que os sistemas de atracções referenciados anteriormente (Píer 1 e 2)	Agradecemos a contribuição e, quanto à questão da exclusividade na utilização dos berços, informamos que será incluída cláusula específica referente à exclusividade dos berços do píer a ser construído pela futura arrendatária.

			serão de uso exclusivo do terminal VDC29, fazendo parte da área arrendada . Tal exclusividade, vale ressaltar, foi refletida na Cláusula 7.1.2.3.ii, a qual, tratando do sistema de descarregamento das barcas, esclarece tratar-se de equipamento de uso exclusivo do terminal VDC29 . Todavia, como visto, tal exclusividade não foi adequadamente refletida na disciplina dos uso dos Berços afetos ao Terminal. Desta forma, a exclusividade na utilização dos Berços que integram o Arrendamento deverá ser refletida no Contrato, da seguinte forma: 2.2. As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto, respeitado o uso exclusivo dos Berços que integram a Área do Arrendamento.	
Minuta de Contrato	de	3.1 O Prazo de Arrendamento será de 25 (vinte e cinco) Anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato.	CONTRIBUIÇÃO 2 (CONTINUAÇÃO) - Percebe-se que houve uma alteração do prazo máximo inicial a ser considerado, de 25 anos para 35 anos, o que denota uma alteração significativa para o setor, que passou a considerar o prazo de 35 anos como adequado para novos projetos. A redação do art. 19 foi alterada posteriormente pelo Decreto nº 10.672/2021, mas mantém a lógica de considerar que os arrendamentos terão prazo de vigência inicial de até 35 anos e poderão ser prorrogados até o máximo de 70 anos. A atual sugestão para alteração do prazo contratual também permite que a Administração Pública fique vinculada por um período maior, o que terá impacto na realização de mais investimentos no âmbito da infraestrutura portuária, trazendo benefícios diretos para a economia nacional, por meio da geração de empregos, melhoria na qualidade de infraestrutura, observância às políticas públicas estabelecidas pela União, além de impactar o desenvolvimento regional, que também irá usufruir dos benefícios indiretos gerados pela exploração do ativo. Ainda que haja a previsão legal e a possibilidade para vigência do contrato por até 70 anos, não é possível considerar que a prorrogação é um direito da arrendatária, mas uma faculdade do Poder Concedente, nos termos da cláusula 3.3. Portanto, a consideração de uma diferença de 10 anos, decorrente do prazo de 25 anos ou 35 anos é relevante para os potenciais licitantes. Por fim, destaca-se que o prazo de 35 anos é comumente adotado em projetos de arrendamentos portuários vultosos, a exemplo dos recentes projetos de arrendamento das áreas PAR09 e PAR15. Portanto, mostra-se necessária a revisão do prazo do arrendamento, para que considere o prazo inicial de 35 anos, período entendido como mais razoável e adequado para garantir a competitividade do certame, seleção da proposta mais vantajosa à Administração Pública e consecução	Agradecemos a contribuição e informamos que a necessidade de aumentar o prazo do arrendamento será avaliada no âmbito da revisão pós-consulta pública do estudo.

			das finalidades públicas inerentes à pretendida contratação.	
Minuta Contrato	de	4.1 O Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do Contrato, para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações mencionadas na Subcláusula 4.2 em relação ao PBI.	A Cláusula 4.1 da minuta de Contrato de Arrendamento prevê que o Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 dias para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar esclarecimentos/modificações ao PBI. Trata-se de um ponto de suma relevância para garantir a segurança jurídica, haja vista que a indefinição quanto à aprovação do PBI pode atrasar a realização dos investimentos, trazer prejuízos e frustrar o planejamento estruturado pelo licitante vencedor. A Lei nº 13.874/2019, a chamada Lei da Liberdade Econômica, estabeleceu a garantia de que, nas solicitações de atos públicos de liberação da atividade econômica que se sujeitam ao disposto nesta Lei, apresentados todos os elementos necessários à instrução do processo, o particular será cientificado expressa e imediatamente do prazo máximo estipulado para a análise de seu pedido e de que, transcorrido o prazo fixado, o silêncio da autoridade competente importará aprovação tácita para todos os efeitos, ressalvadas as hipóteses expressamente vedadas em lei . Tendo em vista a situação em concreto e a disposição contida na Lei em comento, sugere-se a compatibilização do Edital para que, decorrido o referido prazo máximo , sem qualquer manifestação da autoridade competente, seja reconhecida a aprovação tácita do PBI. Essa inserção é plenamente possível, dado que a autorização expressa apenas será exigida para a manifestação dentro do prazo máximo de 30 dias .	Agradecemos a contribuição ao passo que informamos que a análise do PBI realizada pelo Poder Concedente, conforme item 4 da minuta do contrato, expressa taxativamente que o Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do contrato, para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar esclarecimentos ou modificações em relação ao PBI. Caso haja necessidade de solicitação de esclarecimentos bem como modificações no PBI, o subitem 4.2.1 informa que o Poder Concedente comunicará a Arrendatária tal necessidade e estabelecerá novo prazo para reapresentação do PBI. Consequentemente, não se vislumbra qualquer contradição entre a minuta contratual e a Lei nº 13.874/2019.
Minuta Contrato	de	v. Implantar as ações necessárias à eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas, 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;	Custos de desmobilização de estruturas existentes. A Cláusula 7.1.1, ^{â€vâ€} â€vâ€ TM , da Minuta de Contrato determina que a arrendatária deva arcar com todas as despesas relativas à realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas, arrendadas ou não . Em obediência ao princípio da segurança jurídica e visando evitar eventuais desequilíbrios contratuais, entendemos fundamental que os documentos constantes do Edital devam descrever de forma clara e evidente se há estruturas ou equipamentos na área do Porto Organizado que, neste momento, estejam interferindo com a operação projetada para o arrendamento VDC 29 e que se prevê venham a ser demolidas - incluindo potenciais estruturas na área do arrendamento, servidões de passagem e boias de atracação. Isso, porque, é necessário que os documentos do Edital descrevam a situação jurídica de cada uma dessas estruturas existentes e qual solução será dada - p.ex.: se há estruturas que sejam utilizadas por terceiros com contratos vigentes com a	Agradecemos a contribuição ao passo que reiteramos o que foi levantado pela contribuinte, no sentido de que a minuta do Edital prevê, na Seção V, visitas técnicas (até 2 visitas técnicas) destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros. Ainda, cumpre ressaltar que o projeto apresentado no EVTEA é meramente conceitual, de forma que somente com o projeto operacional aprovado por meio do PBI é que se saberá, em definitivo, se haverá interferências entre as infraestruturas do porto e a operação portuária da nova Arrendatária. No concernente ao demais riscos jurídicos e econômicos envolvidos com o projeto, o EVTEA tem por objetivo justamente oferecer o maior número de informações jurídico-econômicas-ambientais para municiar os interessados na sua tomada por participar ou não como proponente. Por

			CDP e se essa será responsável por realizar eventual rescisão contratual (caso necessário) antes do início da vigência do Contrato, arcando com quaisquer gastos que derivem dessa rescisão. Em consequência, a Minuta de Contrato deve ser clara se, caso haja quaisquer dessas estruturas, os custos de desmobilização, realocação ou demolição devam, de fato, permanecer com a arrendatária. A faculdade de realização de visitas técnicas por parte dos interessados não é suficiente para eximir o Poder Concedente de incluir no Edital informações que sejam existentes e de que tenha disponibilidade e acesso, em especial pelo fato de que tais visitas não seriam suficientes para uma devida avaliação dos potenciais riscos jurídicos e econômicos envolvidos. ¶ Referência: Minuta de Contrato, Cláusula 7.1.1, item v.	fim, importante frisar que trata-se de área greenfield, dentro da qual não existem estruturas permanentes e operacionais.
Minuta de Contrato	de	9.2 Condições de Pagamento	Previsibilidade da integralidade dos custos a serem arcados pela futura arrendatária. A Minuta de Contrato (ou quaisquer outros documentos disponibilizados), não descreve detalhadamente as tarifas a serem pagas (ou custos a serem repassados) à CDP que incidirão sobre as atividades do futuro arrendatária em razão da execução contratual - em especial aqueles relativos à atracação de barcas e navios, considerando-se o rampup estimado pelo edital. Entendemos que a inclusão de tais custos seria desnecessária em relação à maior parte dos portos organizados no País, uma vez que basta verificar os sítios eletrônicos de seus gestores para se obter as informações em questão. Ocorre que, no caso específico das operações da CDP no porto organizado de Vila do Conde, em termos práticos, não há clareza sobre os custos relativos a cada tipo de operação - a tabela disponibilizada no sítio eletrônico não é suficiente para essa compreensão. É necessário que os futuros interessados em participar da licitação tenham clareza quanto a todos os valores relacionados às atividades da CPD que possam incidir sobre a futura operação. Trata-se de medida que garante a segurança jurídica e a isonomia entre os licitantes, princípios basilares das licitações públicas, de modo que seja possibilitado que todos os licitantes consigam partir das mesmas premissas para elaboração de suas propostas. Assim, sugere-se que: (i) a publicação do Edital ocorra somente após a CDP disponibilizar em seu sítio eletrônico o detalhamento devido dos potenciais valores que venham a ser cobrado para cada tipo de operação; ou, alternativamente, (ii) que as referidas informações sejam incluídas como parte dos documentos do Edital. ¶ Referência: Minuta de Contrato, Cláusula 9.2 Condições de Pagamento .	Agradecemos a contribuição e informamos que as tabelas tarifárias praticadas pela CDP estão disponíveis no site da companhia e que eventuais questionamentos acerca da aplicação das tabelas sobre os serviços que serão prestados pela futura arrendatária poderão ser dirimidos quando das visitas técnicas, nos termos da Seção V da minuta do Edital. De todo modo, a título de exemplo, no que se refere a acesso aquaviário, segundo o atual arranjo tarifário da CDP a partir das informações presentes no site, barcas e embarcações com TPB abaixo de 5000t não pagam itens 1 e 3 da tabela 1.

Minuta Contrato	de	2.3 A Área do Arrendamento é cedida pelo Poder Concedente à Arrendatária em caráter ad corpus, sendo certo que as descrições, extensão e confrontações indicadas na Subcláusula 2.1.1 não vinculam o Poder Concedente sob qualquer forma, sendo a área arrendada aquela efetivamente disponível para utilização da Arrendatária, que declara ser tal área suficiente para o cumprimento das obrigações deste Contrato e seus Anexos.	CONTRIBUIÇÃO 7: Considerando que (i) a sistemática contratual prevista nas cl. 2.1 e 2.3 prevê a área do arrendamento como aquela efetivamente disponível para utilização da Arrendatária, (ii) a celebração de contratos de arrendamento tem como condicionante a compatibilidade com o plano de desenvolvimento do porto organizado, nos termos do art. 22 da Portaria n.º 61/2020 do então Ministério da Infraestrutura, (iii) a área licitada por meio do Processo Seletivo Simplificado n.º 03/2023 (disponível em espelho d'água, com 61.395,34 m²), cujo resultado foi homologado por meio da Resolução n.º 17/2023 pela Companhia Docas do Pará se sobrepõe àquela necessária para a implantação e operação do berço do VDC 29 nos termos e prazos previstos na minuta do Contrato de Arrendamento, é necessário que a ANTAQ se pronuncie sobre como será arbitrada e viabilizada a operação desses dois ativos, inclusive de forma concomitante se o caso, considerando as interferências e sobreposições operacionais. Para melhor visualização, apresenta-se a anexa (encaminhada por e-mail) imagem que ilustra a incompatibilidade das operações.	Agradecemos a contribuição. No que se refere ao Processo Seletivo Simplificado CDP n.º 03/2023, trata-se de chamamento para a celebração de contrato de uso temporário para a exploração de áreas em espelho d'água destinadas à realização de transbordo de granel sólido vegetal e no Porto de Vila do Conde. Conforme art. 29-A da Resolução Normativa n.º 07-ANTAQ, resolução essa que disciplina e regula a exploração de áreas e instalações portuárias delimitadas pela poligonal do porto organizado, o contrato de uso temporário terá prazo improrrogável de quarenta e oito meses. De todo modo, o Edital referente ao citado processo simplificado (disponível no site oficial da CDP) prevê, no item 3.1.1., que o prazo do contrato de uso temporário da área "APT2-VDC", área de espelho d'água que se sobrepõe à do píer previsto no projeto VDC29, estará condicionado à data de assinatura do Termo de Aceitação Provisório de Uso de Ativos (TAP) do contrato de arrendamento do VDC29. Consequentemente, por força do item 3.1.2 do citado Edital, mediante assinatura do TAP do VDC29, a CDP notificará formalmente à contratada de uso temporário para desmobilização e encerramento do contrato no prazo de 90 (noventa) dias. Não há, portanto, risco de que os dois projetos se conflitem.
Minuta Contrato	de	xii. Prestar contas das Atividades e fornecer informações econômico-financeiras, operacionais e sobre os Bens do Arrendamento ao Poder Concedente, à ANTAQ e aos órgãos governamentais competentes, conforme previsto na regulamentação;	Respostas a órgãos ambientais. A Cláusula 7.1.1, à€xiiâ€™ da Minuta de Contrato determina, dentre as obrigações da arrendatária: Prestar contas das Atividades e fornecer informações econômico-financeiras, operacionais e sobre os Bens do Arrendamento ao Poder Concedente, à ANTAQ e aos órgãos governamentais competentes, conforme previsto na regulamentação. O item 4 da Seção F - Ambiental, por sua vez determina que o licenciamento ambiental do empreendimento será inicialmente conduzido pela Companhia Docas do Pará (CDP), por meio da GERPMA, até a obtenção da Licença Prévia (LP), passando a responsabilidade de atendimento das condicionantes da LP e obtenção e manutenção das demais licenças (Licença de Instalação - LI e Licença de Operação - LO) para a futura arrendatária. Sugerimos que o Contrato estabeleça, de forma clara, de quem se a responsabilidade por responder a eventuais questionamentos dos órgãos ambientais nas esferas municipais, estadual e federal em relação à Licença Prévia (LP) será da CDP ou alocada à arrendatária. Adicionalmente, transferir à arrendatária as obrigações de atendimento das condicionantes da LP cujo requerimento e discussões com a autoridade ambiental serão realizados pela CDP pode levar a relevante insegurança jurídica, uma vez que essas potenciais condicionantes serão desconhecidas no momento da	Agradecemos a contribuição. Entende-se que a previsão de o licenciamento ser inicialmente conduzido pela Companhia Docas do Pará (CDP) até a obtenção da Licença Prévia (LP) se configura como uma vantagem à futura Arrendatária, que não terá que arcar com os recursos e tempo necessários para consecução desta etapa do licenciamento. Após a data de assinatura do arrendamento, a responsabilidade sobre os condicionantes ambientais passa a ser da Arrendatária, por óbvio, havendo toda uma sistemática na minuta contratual referente aos passivos ambientais conhecidos e não conhecidos. No que concerne a eventuais passivos ambientais não conhecidos pela Arrendatária no prazo de até 360 dias contados da data de Assunção, estes serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade, nos termos do subitem 12.2 da minuta contratual, limitada à exigências do órgão ambiental. Contudo, nos termos do subitem 12.2.1 da minuta contratual, caso tais passivos ambientais sejam constantes em (i) licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento, (ii) em relatórios e estudos públicos, e (iii) em processos administrativos públicos ou processos judiciais, estes não se enquadrarão enquanto passivos não conhecidos. Para todos os fins, na oportunidade das visitas técnicas, a empresa interessada

			apresentação de propostas para o arrendamento de VDC 29. Nesse sentido, é relevante estabelecer mecanismo que recomponha a insegurança jurídica em questão, seja por meio de apresentação, como parte dos documentos editalícios, de estudos detalhados que incluam as potenciais condicionantes aplicáveis ou mesmo por obtenção da LP anteriormente ao início do procedimento licitatório. A insegurança jurídica é agravada pelo fato de que o documento Seção F-Ambiental determinou que a área do arrendamento deve ser considerada como Área Potencialmente Contaminada diante do princípio da precaução, mesmo não havendo indicação de existência de passivos ambientais. Ressalte-se que a possibilidade de realização de visitas técnicas não é suficiente para garantir a segurança jurídica, vez que não é razoável se esperar que sejam o suficiente para que os interessados verifiquem adequadamente a questão em tela. Referência: Cláusula 7.1.1, item xii e Seção F - Ambiental.	poderá solicitar esclarecimentos acerca do transcurso do processo de licenciamento ambiental levado a cabo pela CPD. Ainda, não é demais lembrar que consta dos documentos da presente consulta pública o Termo de Referência Ambiental do empreendimento, por meio do qual a empresa interessada pode se colocar a par das condicionantes do licenciamento.
Minuta Contrato	de	12.2.1 Entendem-se como Passivos Ambientais conhecidos aqueles indicados: (i) nas licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento ambiental; (ii) em relatórios e estudos públicos; (iii) e em processos administrativos públicos ou processos judiciais.	Publicidade de processos e procedimentos sobre passivos ambientais. Considerando a disposição da Cláusula 12.2.1 da Minuta de Contrato, sugere-se que o Poder Concedente assegure que todos os processos administrativos públicos ou processos judiciais a respeito de passivos ambientais na área que possam vir a estar em trâmite sejam devidamente informados e detalhados nos documentos do procedimento licitatório. É fato notório que seria inviável que os interessados na licitação sejam capazes de ter a certeza de que localizaram, por conta própria, todo e qualquer procedimento e processo administrativo ou judicial a respeito de passivos ambientais por conta própria - ainda que não estejam formalmente sob confidencialidade.. â€œ Referência: Minuta de Contrato, Cláusula 12.2.1.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que a previsão de o licenciamento ser inicialmente conduzido pela Companhia Docas do Pará (CDP) até a obtenção da Licença Prévia (LP) se configura como uma vantagem à futura Arrendatária, que não terá que arcar com os recursos e tempo necessários para consecução desta etapa do licenciamento. Após a data de assunção do arrendamento, a responsabilidade sobre os condicionantes ambientais passa a ser da Arrendatária, por óbvio, havendo toda uma sistemática na minuta contratual referente aos passivos ambientais conhecidos e não conhecidos. No que concerne a eventuais passivos ambientais não conhecidos pela Arrendatária no prazo de até 360 dias contados da data de Assunção, estes serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade, nos termos do subitem 12.2 da minuta contratual, limitada à exigências do órgão ambiental. Contudo, nos termos do subitem 12.2.1 da minuta contratual, caso tais passivos ambientais sejam constantes em (i) licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento, (ii) em relatórios e estudos públicos, e (iii) em processos administrativos públicos ou processos judiciais, estes não se enquadrarão enquanto passivos não conhecidos. Para todos os fins, na oportunidade das visitas técnicas, a empresa interessada poderá solicitar esclarecimentos acerca do transcurso do processo de licenciamento ambiental levado a cabo pela CPD. Ainda, não é demais lembrar que consta dos documentos da presente consulta pública o Termo de Referência Ambiental do empreendimento, por meio

			do qual a empresa interessada pode se colocar a par das condicionantes do licenciamento.
Minuta Contrato	de	13.1.20 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;	Alocação de risco para atraso na obtenção de licenças. A redação da Cláusula 13.1.20 da Minuta de Contrato transfere à arrendatária os riscos decorrentes de atraso ou demora na obtenção de licenças que não estejam sujeitas a prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão pelas autoridades competentes. A redação da Cláusula 13.2.5 exige a arrendatária não somente dos riscos relativos a: 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. Como resultado, a arrendatária estaria sujeita à grave insegurança jurídica pela possibilidade de ser responsabilizada por eventuais atrasos causados por entes da própria Administração Pública na emissão de licenças e autorizações necessárias para a realização das atividades do arrendamento. Ou seja, a arrendatária poderia restar responsável por eventos causados por fatos da administração, conforme teoria da imprevisão amplamente aceita no Direito Público Brasileiro. Diante disso, sugere-se que seja incluída na Cláusula 13.2 a responsabilidade do Poder Concedente por riscos referentes à: atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, inclusive licenças relacionadas especificamente com a Área do Arrendamento a que a Arrendatária não tenha dado causa por ação, negligência ou omissão.  Referência: Minuta de Contrato, Cláusulas 13.1.20 e 13.2.5. Agradecemos a contribuição. Após a data de assunção do arrendamento, a responsabilidade sobre os condicionantes ambientais passa a ser da Arrendatária, por óbvio, havendo toda uma sistemática na minuta contratual referente aos passivos ambientais conhecidos e não conhecidos. No que concerne a eventuais passivos ambientais não conhecidos pela Arrendatária no prazo de até 360 dias contados da data de Assunção, estes são de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade, nos termos do subitem 12.2 da minuta contratual, limitada � exigências do órgão ambiental. Contudo, nos termos do subitem 12.2.1 da minuta contratual, caso tais passivos ambientais sejam constantes em (i) licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento, (ii) em relatórios e estudos públicos, e (iii) em processos administrativos públicos ou processos judiciais, estes não se enquadrarão enquanto passivos não conhecidos. Para todos os fins, na oportunidade das visitas técnicas, a empresa interessada poderá solicitar esclarecimentos acerca do transcurso do processo de licenciamento ambiental levado a cabo pela CPD. Ainda, não é demais lembrar que consta dos documentos da presente consulta pública o Termo de Referência Ambiental do empreendimento, por meio do qual a empresa interessada pode se colocar a par das condicionantes do licenciamento.
Seção E - Financeiro	-	Seção E - Financeiro	Manutenção de terminais. A Seção E - Financeiro�� considera custos com manutenção de terminais apenas nas despesas operacionais/OPEX. Ocorre que, atividades de manutenção de terminais têm exigem investimentos em CAPEX, considerando-se a necessidade de aquisição de novos equipamentos. Entendemos que a regra geral de mercado considera um adicional de CAPEX para manutenção de terminais entre 0,75% até 2% dos custos gerais. Sugerimos que haja uma revisão das projeções apresentadas na Seção E -Financeiro de modo que seja considerada a totalidade de custos necessários � manutenção, pois, a despeito de as projeções serem apenas orientativas para a elaboração das propostas, eventual erro de estimativa pode induzir interessados a têm errarem, o que não atenderia ao interesse público primário. Referência: Seção E - Financeiro. Agradecemos a contribuição e informamos que está previsto um reinvestimentos em equipamentos nos anos contratuais 14 e 15 no valor de R\$ 160 milhões. Entendemos que este valor será suficiente para a compra de novos equipamentos ou um retrofit nos equipamentos existentes.

Minuta de Edital	12.2. Para a verificação das ocorrências constantes nos itens 12.1.1, 0 e 12.1.5, serão obrigatoriamente consultados pela CPLA o Sistema de Cadastramento Unificado e Fornecedores - SICAF, o Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas - CEIS da Con	Nos termos o item 12.2 do Edital, a própria CPLA ficará responsável por realizar as consultas das ocorrências constantes nos itens 12.1.1 e 12.1.5, relativas às limitações à participação no Leilão de VDC29. Ocorre que tal averiguação ocorrerá posteriormente à apresentação das propostas pela Proponentes, de modo que a melhor técnica recomenda que o item 12.2 seja alterado no sentido de se esclarecer que a referida análise deve considerar a data prevista para apresentação das propostas pelo arrendamento de VDC29.	Agradecemos a contribuição, contudo, cabe ressaltar que a sistemática proposta já está contemplada na Minuta de Edital, Seção VII - Do Cronograma de Eventos. Lá está consignado que, após o recebimento, pela CPLA e pela B3, de todas as vias dos Volumes relativos: (i) às Declarações Preliminares, Documentos de Representação e Garantia de Proposta (Volume 1); e (ii) Proposta pelo Arrendamento (Volume 2), haverá uma fase de análise da documentação, antes da seção pública do Leilão. Nessa etapa (Evento 7), caberá à CPLA fazer a divulgação da decisão motivada sobre eventual não aceitação dos documentos contidos no Volume 1.
Minuta de Edital	16.9. 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 SUSE	O item 16.3 do Edital prevê que a Garantia de Proposta poderá ser prestada por meio de seguro-garantia, atendendo às informações mínimas indicadas no Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 5) certificadas pela Superintendência de Seguros Privados - SUSEP. Já o item 16.9 do Edital indica 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, considerando que 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	Agradecemos a contribuição. Porém informamos que todas as excludentes de responsabilidade referentes à regulamentação em vigor da SUSEP já estão contempladas no atual texto do item 16.9. Isso porque o item permite a interpretação de que as excludentes expressamente previstas para o seguro-garantia na regulamentação da SUSEP poderão ser replicadas na Garantia da Proposta.

		garantia por potenciais proponentes no certame de VDC29, com vistas à 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 agravação de risco de inadimplência do tomador ou que possam influenciar na aceitação da proposta; (vii) Se o segurado agravar intencionalmente o risco.	
Minuta de Edital	22.7. Participação do Leilão em viva-voz as Proponentes classificadas cuja oferta atenda a pelo menos uma das seguintes condições:	CONTRIBUIÇÃO 1: O Edital prevê critérios para que os licitantes sejam habilitados para participação na etapa de viva-voz. De acordo com os itens 22.7.1 e 22.7.2, participam da etapa de viva-voz (a) as proponentes que estejam entre as 3 maiores ofertas pelo arrendamento ou (b) as proponentes cujo valor de outorga pelo arrendamento seja igual ou superior a 90% da maior oferta recebida. Sobre esse ponto, entende-se que os itens são complementares e não alternativos. Isto porque existe a possibilidade de haver etapa de viva voz entre menos e mais de 3 proponentes, desde que (a) sejam recebidas apenas duas propostas, aplicando-se o disposto no item 22.6, independentemente de uma proposta ser igual ou superior a 90% da outra e (b) mais de 3 proponentes apresentem proposta que seja igual ou superior a 90% do maior valor de outorga, hipótese em que não há limite de participantes para a etapa de viva voz. Assim, sugere-se a seguinte redação: 22.7. Participação do Leilão em viva-voz as Proponentes classificadas cuja oferta atenda a pelo menos uma das seguintes condições: 22.7.1. Esteja entre as 03 (três) maiores ofertas pelo Arrendamento, independentemente do valor das propostas, observado o item 22.6 acima; ou 22.7.2. Caso sejam recebidas 3 (três) ou mais propostas, o valor da oferta seja igual ou superior a 90% (noventa por cento) do Valor da Outorga, ofertado pela Proponente cuja proposta corresponda à maior oferta pelo Arrendamento. 22.7.3 Na hipótese	Agradecemos a contribuição, porém entendemos que a atual redação da cláusula 22.7 e suas subcláusulas não trazem dúvidas quanto às suas respectivas interpretações e estão de acordo com a padronização dos modelos de contrato já consagrados para arrendamentos no setor portuário.

			do item 22.7.2, participarão da etapa de viva-voz todas as proponentes cujo valor de oferta for igual ou superior a 90% (noventa por cento do maior Valor da Outorga ofertado).	
Minuta de Contrato	de	xxviii. Passivos Ambientais: Qualquer fato, ato ou ocorrência, conhecido ou não, que implique no atendimento a uma determinação legal ou regulamentar, relacionada ao meio ambiente, observadas as especificidades previstas no Contrato.	Definição de Passivo Ambiental. Entendemos que a definição de Passivo Ambiental na Cláusula 1.1.1, xxviii da Minuta de Contrato encontra-se imprecisa. Sugerimos nova redação abaixo, em que a inclusão se encontra entre parênteses: Passivos Ambientais: Qualquer fato, ato ou ocorrência, conhecido ou não, que implique no (não) atendimento a uma determinação legal ou regulamentar, relacionada ao meio ambiente, observadas as especificidades previstas no Contrato. â€¢ Referência: Minuta de Contrato, Cláusula 1.1.1, item xxviii.	Agradecemos a contribuição, ao passo que esclarecemos que a definição de "passivos ambientais" constante da Cláusula 1.1.1, xxviii da Minuta do Contrato está precisa, não havendo necessidade do acréscimo sugerido.
Minuta de Contrato	de	2.1.1 A área total do Arrendamento em Barcarena - PA, cujo código de identificação é VDC29, localizada no Porto de Vila do Conde, possui 67.448,00 m ² (sessenta e sete mil e quatrocentos e quarenta e oito metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente soja e milho, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.	A Cláusula 2.1.1, ao tratar do objeto do terminal, utiliza descrição que confere margem para dúvidas e questionamentos, os quais, para garantia de maior atratividade ao projeto de VDC29, deveriam ser esclarecidos. Isso porque a disposição em comento estabelece que o terminal será dedicado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente soja e milho. A interpretação mais razoável e plausível para tal disposição seria de que a Arrendatária de VDC29 estaria autorizada a movimentar todo o espectro de produtos incluído no perfil de carga grãos sólidos vegetais, desde que respeitadas as capacidades específicas para os tipos de carga soja e milho previstas nos investimentos obrigatórios estipulados pela Cláusula 7.1.2.3.i. Desta forma, todo o restante do Contrato se referiria ao perfil de carga grãos sólidos vegetais amplamente tomado. Tal interpretação, vale ressaltar, é corroborada por outras disposições contratuais, incluindo a Cláusula 9.2.ii, que estabelece a incidência do arrendamento variável sobre qualquer carga movimentada pelo Terminal, bem como a Cláusula 7.1.2.1, que trata da Movimentação Mínima Exigida, estipulada em toneladas de granel sólido vegetal, de forma genérica. Todavia, a redação da Cláusula 2.1.1 também 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 grãos sólidos vegetais, exigiria a adoção do procedimento específico de que trata a Portaria Mlnfra nº 530/2019. Neste sentido, de forma a garantir maior segurança à modelagem, sugere-se a exclusão da expressão especialmente soja e milho da Cláusula 2.1.1, mantidos os investimentos	A definição de que as cargas movimentadas serão especialmente milho e soja busca não limitar os tipos de grãos sólidos vegetais que poderão ser movimentados no terminal, desde que seja cumprida a movimentação mínima exigida. Ressalta-se que, conforme estabelece a alínea i, da subcláusula 7.1.2.1, "Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, somente serão contabilizadas as movimentações de soja e milho realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento"

			obrigatórios de que trata a Cláusula 7.1.2.3.i, incluindo a obrigação de implantação de capacidade estática mínima de 252.000 toneladas para o armazenamento de milho e soja .	
Minuta de Contrato	de	2.1.1 A área total do Arrendamento em Barcarena - PA, cujo código de identificação é VDC29, localizada no Porto de Vila do Conde, possui 67.448,00 m ² (sessenta e sete mil e quatrocentos e quarenta e oito metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente soja e milho, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.	A Cláusula 2.1.1, ao tratar do objeto do terminal, utiliza descrição que confere margem para dúvidas e questionamentos, os quais, para garantia de maior atratividade ao projeto de VDC29, deveriam ser esclarecidos. Isso porque a disposição em comento estabelece que o terminal será dedicado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente soja e milho . A interpretação mais razoável e plausível para tal disposição seria de que a Arrendatária de VDC29 estaria autorizada a movimentar todo o espectro de produtos incluído no perfil de carga grãos sólidos vegetais , desde que respeitadas as capacidades específicas para os tipos de carga soja e milho previstas nos investimentos obrigatórios estipulados pela Cláusula 7.1.2.3.i. Desta forma, todo o restante do Contrato se referiria ao perfil de carga grãos sólidos vegetais amplamente tomado. Tal interpretação, vale ressaltar, é corroborada por outras disposições contratuais, incluindo a Cláusula 9.2.ii, que estabelece a incidência do arrendamento variável sobre qualquer carga movimentada pelo Terminal, bem como a Cláusula 7.1.2.1, que trata da Movimentação Mínima Exigida, estipulada em toneladas de granel sólido vegetal , de forma genérica. Todavia, a redação da Cláusula 2.1.1 também 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 grãos sólidos vegetais , exigiria a adoção do procedimento específico de que trata a Portaria Mlnfra nº 530/2019. Neste sentido, de forma a garantir maior segurança à modelagem, sugere-se a exclusão da expressão especialmente soja e milho da Cláusula 2.1.1, mantidos os investimentos obrigatórios de que trata a Cláusula 7.1.2.3.i, incluindo a obrigação de implantação de capacidade estática mínima de 252.000 toneladas para o armazenamento de milho e soja .	A definição de que as cargas movimentadas serão especialmente milho e soja busca não limitar os tipos de grãos sólidos vegetais que poderão ser movimentados no terminal, desde que seja cumprida a movimentação mínima exigida. Ressalta-se que, conforme estabelece a alínea i, da subcláusula 7.1.2.1, "Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, somente serão contabilizadas as movimentações de soja e milho realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento"
Minuta de Contrato	de	xxiii. No prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses a partir do Prazo Limite para Início das Atividades indicado na Subcláusula 5.2, implantar e certificar sistema	Prazo limite para Início das Atividades. A Cláusula 7.1.1, xxiii da Minuta de Contrato faz menção a um termo definido (Prazo Limite para Início das Atividades) que não consta das definições elencadas na Cláusula 1.1. Sugerimos que seja incluída definição do termo, em consonância com a cláusula 5.2, para evitar erro de interpretação e prevenir futuras	Agradecemos a contribuição. A cláusula 7.1.1 estabelece que a arrendatária terá o prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses a partir do Prazo Limite para Início das Atividades indicado na Subcláusula 5.2, implantar e certificar sistema de gestão e controle ambiental. Já a subcláusula 5.2 determina que "A Arrendatária terá o prazo máximo de 4 (quatro) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área,

	de gestão e controle ambiental;	discussões. Referência: Minuta de Contrato, Cláusula 7.1.1, item xxiii.	infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos". Assim, entende-se que a contagem dos prazos já está suficientemente referenciada, não havendo necessidade de alteração na Minuta de Contrato.
Minuta de Contrato	v. Sistema de expedição com transportador de correias, balança de fluxo e torre de transferência com capacidade nominal mínima total de 4.000 t/h, de modo a interligar os carregadores de navio no berço de embarque longo curso, perfazendo a capacidade dinâmica de 7 milhões de toneladas ano para embarque de navios;	Capacidade nominal prevista. A Minuta de Contrato, na Cláusula 7.1.2.3, item v, prevê a obrigatoriedade de ser realizado investimento mínimo no Sistema de expedição com transportador de correias, balança de fluxo e torre de transferência com capacidade nominal mínima total de 4.000 t/h, de modo a interligar os carregadores de navio no berço de embarque longo curso, perfazendo a capacidade dinâmica de 7 milhões de toneladas ano para embarque de navios. Ao passo que a "Seção E - Financeiro" prevê um Capex de renovação de equipamentos (NC7) de aproximadamente R\$ 80 milhões nos anos 14 e 15 do Arrendamento. Requer-se a revisão da capacidade nominal de 4.000 t/h. Os dados disponibilizados pela própria ANTAQ acerca da movimentação de terminais no último ano, demonstram a desnecessidade do dimensionamento nesse nível para se atingir a capacidade dinâmica desejada de 7 Mta. Alguns exemplos: - Terminal de Granéis do Guarujá (Santos): Capacidade Dinâmica - 4.000 Volume em 2023 - 9.940.056 - Terminal Vila do Conde (Barcarena) Capacidade Dinâmica - 2.500 Volume em 2023 - 6.579.894 Adicionalmente, considerando o montante do investimento mínimo que será necessário para atender tal obrigação de capacidade nominal, entendemos necessário, para que se permita a modelagem de propostas e a verificação da viabilidade do arrendamento, que os documentos técnicos detalhem: (i) o porquê de não ter sido considerado impacto no volume transportado nos anos 14 e 15 do Arrendamento; e (ii) quais dados foram considerados para a projeção previstas no Capex da Seção E, como: o que será renovado, prazo e tempo de parada da operação para realização desse Capex. Referência: Minuta de Contrato, Cláusula 7.1.2.3, item v; e Seção E - Financeiro.	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos previstos nos anos 14 e 15 são reinvestimentos em equipamentos que podem significar a repotencialização/modernização dos equipamentos existentes ou a substituição de equipamentos existentes que não estão mais aptos a cumprir a performance necessária. Esses investimentos não têm impacto previsto na capacidade, resguardarão apenas a capacidade existente. Como parâmetro para o valor estimado utiliza-se 50% do valor de todos os equipamentos do terminal. Como não é possível prever quais equipamentos precisarão de reinvestimentos nos anos 14 e 15, essa avaliação ficará a cargo do arrendatário junto com a Autoridade Portuária no período estimado.
Ato Justificatório	Ato Justificatório	O item 3.4 do Ato Justificatório afirma que a área é caracterizada como greenfield (não existem estruturas permanentes e operacionais) portanto, o empreendimento será executado sobre terreno sem estrutura existente. A despeito disso, a "Seção C - Engenharia" (Figura 1) apresenta a poligonal do Porto Organizado de Vila do Conde, em que consta a área APT1 onde ocorre operações de transbordo de carga. A área de transbordo APT2, no entanto, não é mencionada nem consta das figuras da "Seção C - Engenharia". Considerando a	Agradecemos a contribuição e informamos que o prazo do contrato de uso temporário para exploração da área "APT2-VDC", destinada à realização de operação de transbordo de granel sólido vegetal e mineral, é de no máximo 48 meses improrrogáveis, a contar da data de assinatura do contrato de uso temporário. Considerando o planejamento da Companhia Docas do Pará em instalar um arrendamento de granel sólido vegetal no Porto de Vila do Conde (VDC29), nas proximidades da posição APT2-VDC, o prazo do contrato de uso temporário da área "APT2-

		interrelação entre as áreas do Porto Organizado de Vila do Conde e adjacências, faz-se necessário que seja devidamente detalhada a relação entre a área do arrendamento, a APT1 e a APT2.  Referência: Ato justificatório, item 3.4.	VDC"" estará condicionado à data de assinatura do Termo de Aceitação Provisório de Uso de Ativos (TAP) do contrato de arrendamento que irá ocorrer em paralelo, com respeito ao limite máximo de 48 meses do contrato de uso temporário. A CDP, mediante assinatura do TAP do contrato de arrendamento, notificará formalmente à contratada de uso temporário da área "APT2-VDC" para desmobilização e encerramento do contrato no prazo de até 90 (noventa) dias a contar do recebimento da notificação a ser feita pela CDP. Caso os 90 dias para desmobilização mencionada ultrapasse o prazo máximo do contrato de uso temporário (48 meses), o contrato de uso temporário será extinto pelo término do prazo contratual de 48 meses."
Ato Justificatório	Ato Justificatório	Relação entre as áreas portuárias da região. O item 3.4 do Ato Justificatório afirma que a área é caracterizada como greenfield (não existem estruturas permanentes e operacionais) portanto, o empreendimento será executado sobre terreno sem estrutura existente . A despeito disso, a Seção C - Engenharia™ (Figura 1) apresenta a poligonal do Porto Organizado de Vila do Conde, em que consta a área APT1 onde ocorre operações de transbordo de carga. A área de transbordo APT2, no entanto, não é mencionada nem consta das figuras da Seção C - Engenharia™. Considerando a interrelação entre as áreas do Porto Organizado de Vila do Conde e adjacências, faz-se necessário que seja devidamente detalhada a relação entre a área do arrendamento, a APT1 e a APT2.  Referência: Ato justificatório, item 3.4.	Agradecemos a contribuição e informamos que o prazo do contrato de uso temporário para exploração da área "APT2-VDC", destinada à realização de operação de transbordo de granel sólido vegetal e mineral, é de no máximo 48 meses improrrogáveis, a contar da data de assinatura do contrato de uso temporário. Considerando o planejamento da Companhia Docas do Pará em instalar um arrendamento de granel sólido vegetal no Porto de Vila do Conde (VDC29), nas proximidades da posição APT2-VDC, o prazo do contrato de uso temporário da área ""APT2-VDC"" estará condicionado à data de assinatura do Termo de Aceitação Provisório de Uso de Ativos (TAP) do contrato de arrendamento que irá ocorrer em paralelo, com respeito ao limite máximo de 48 meses do contrato de uso temporário. A CDP, mediante assinatura do TAP do contrato de arrendamento, notificará formalmente à contratada de uso temporário da área "APT2-VDC" para desmobilização e encerramento do contrato no prazo de até 90 (noventa) dias a contar do recebimento da notificação a ser feita pela CDP. Caso os 90 dias para desmobilização mencionada ultrapasse o prazo máximo do contrato de uso temporário (48 meses), o contrato de uso temporário será extinto pelo término do prazo contratual de 48 meses."
Minuta Contrato	de xx. Nas hipóteses não dispensadas pela legislação, pré-qualificar-se para realizar a movimentação e a armazenagem de cargas diretamente ou comprovar a contratação de operadores portuários pré-qualificados para tal fim, bem como manter a condição de pré-qualificada	Abrangência das definições de dano e responsabilidade solidária. A redação da Cláusula 7.1.1, xx da Minuta de Contrato é excessivamente abrangente no que diz respeito à responsabilidade solidária da arrendatária e de operador portuário pré-qualificado. A ausência de qualquer especificação sobre qual tipo de dano ensejará a responsabilidade solidária, possibilitaria a interpretação de que a arrendatária seria responsável inclusive por danos indiretos causados por operador portuário - que não é um terceiro qualquer contratado pela arrendatária, mas sim empresa especializada e devidamente pré-qualificada. Sugerimos que a cláusula	Obrigado pela sua contribuição. Compreendemos que a responsabilidade solidária da Arrendatária no caso de contratação de operadores portuários pré-qualificados está bem delimitada na alínea a, do inciso xx da Cláusula 7.1.1 da minuta de contrato, ou seja, ela se aplica no caso dos eventos descritos nos incisos I, II e III, do art. 26 da Lei nº. 12.815, de 2013.

		ou a contratação de operadores portuários pré-qualificados durante o Prazo do Arrendamento:	seja alterada para que se delimite que a Arrendatária apenas será responsável solidariamente com o operador portuário apenas no exato limite dos danos previstos nos incisos I, II e III, do art. 26 da Lei nº. 12.815, de 2013. Referência: Minuta de Contrato, Cláusula 7.1.1, item xx, alínea a.	
Minuta de Contrato	de	13.2.7 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 Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão; e	A Cláusula 13.2.7 consigna que a Arrendatária não deverá arcar com os riscos relacionados a decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato . O dispositivo prossegue estendendo os efeitos do risco, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão . Não está claro, a partir da redação acima transcrita, em qual extensão a legislação ou a regulamentação entram no risco que não será suportado pela Arrendatária. Trata-se de alterações na legislação e na regulamentação? Alterações que impactem nas operações e majorem custos considerados quando da licitação ou somente alterações que inviabilizem a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ? Tais considerações se fazem prementes, pois a alocação dos riscos sobre alterações na regulamentação aplicável no Contrato de Arrendamento é fator fundamental para consubstanciar maior segurança jurídica ao investidor, dado que tais situações não são de ocorrência incomum, especialmente se se considerar o prazo de vigência do Contrato de Arrendamento. Há que se considerar que, ao elaborarem suas propostas, as empresas interessadas tomam por base um determinado cenário legal, regulatório e técnico. Ou seja, são consideradas nas propostas todos os custos de atendimento ao ordenamento jurídico (legal e infralegal) vigente no momento de sua elaboração. A mudança desse cenário é algo completamente alheio à vontade das proponentes e a alteração na legislação, especialmente no caso de se tornar ainda mais rigorosa, pode vir a desequilibrar significativamente a equação econômico-financeira do Contrato, podendo chegar ao extremo de inviabilizar o empreendimento. Assim é que, tradicionalmente, no direito brasileiro, esse tipo de risco é alocado ao Poder Concedente, visto que os agentes privados não têm instrumentos para se precaver desses riscos. Noutras palavras, considerando que tais riscos são naturalmente associados a atos do Poder Concedente, seja diretamente por meio da capacidade de alterar a regulamentação do setor, seja indiretamente, quando outros agentes da União alteram ou criam legislação sobre o setor, parece justo que tais	Obrigado pela sua contribuição. Entende-se que a redação do subitem 13.2.7 é suficientemente clara e atribui tais riscos ao Poder Concedente. De todo modo, a sugestão de aprimorar a redação do dispositivo contratual será avaliada na revisão que será realizada a partir das contribuições desta audiência pública.

			riscos sejam alocados ao Poder Concedente. A cláusula ficaria, assim, com a seguinte redação: 13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato, de acordo com as condições nelas estabelecidas, exceto nos casos em que a Arrendatária houver dado causa a tal decisão, bem como alterações na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado; e	
Minuta Contrato	de	26.4.6.1 Não havendo consenso quanto à escolha da câmara, o Poder Concedente elegerá, no prazo de 15 (quinze) dias, uma das seguintes instituições: (i) Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional; (ii) Corte Internacional de Arbitragem de Londres; ou (iii) Corte Permanente de Arbitragem de Haia.	Nota-se que a Cláusula 26.4.6.1 prevê uma lista tríplice de câmaras arbitrais as quais o Poder Concedente estaria pré-autorizado a selecionar caso as partes não alcancem um consenso a respeito de qual câmara será eleita para sediar eventual arbitragem entre a Arrendatária e o Poder Concedente. Dentre elas foram previstas: (i) Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional; (ii) Corte Internacional de Arbitragem de Londres; ou (iii) Corte Permanente de Arbitragem de Haia. Ocorre que essa lista não parece oferecer alternativas diversificadas em termos de custos e expertise na condução de arbitragens público-privadas na jurisdição brasileira. Assim, com vistas à garantia de maior segurança, previsibilidade e economicidade à lista de que trata a Cláusula 26.4.6.1, sugere-se a inclusão das seguintes alternativas: (i) Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (CCI); (ii) Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC); e (iii) Câmara de Mediação e Arbitragem Empresarial - Brasil (CAMARB).	Obrigado pela sua contribuição. Informamos que as cláusulas referentes ao procedimento arbitral foram atualizadas conforme disposições mais recentes recomendadas pela Procuradoria Federal junto à ANTAQ e aprovadas pela Diretoria. Nesse sentido, em linha com o proposto na contribuição, a possibilidade de definição da Câmara Arbitral pelo Poder Concedente, não alcançado o consenso entre as partes, ficou assim prevista: "26.4.1.5.1. Não havendo consenso quanto à escolha da câmara, o Poder Concedente, no prazo de 15 (quinze) dias, indicará a câmara arbitral, preferencialmente entre aquelas credenciadas pela Advocacia-Geral da União."
Minuta Contrato	de	13.1.22 Transtornos causados por limitações administrativas, direito de passagem ou servidões suportadas pela Arrendatária, sem prejuízo do direito de ser remunerada pela pessoa beneficiada, nos termos da regulamentação;	O dispositivo atribui como risco da Arrendatária a assunção de transtornos causados por limitações administrativas, direito de passagem ou servidões suportadas pela Arrendatária, sem prejuízo do direito de ser remunerada pela pessoa beneficiada, nos termos da regulamentação, ora embarcada na Resolução Normativa ANTAQ nº 07/2016. Ocorre que, muito embora os contratos de passagem possam representar a imposição de limitações administrativas em área já ocupada por terceiros no âmbito da poligonal do porto organizado, tais limitações devem ser tão somente instrumentais à garantia de acesso de terceiros ao seu destino final, isto é, áreas comuns do porto organizado que serão utilizadas para suas operações. Deve ser previsto, portanto, que o direito de passagem de terceiros não poderá ser imposto sobre os Berços integrantes do terminal de VDC29 e sobre os quais a Arrendatária possuirá exclusividade de uso.	Obrigado pela sua contribuição. A exclusividade de uso dos berços do terminal está estabelecida no documento integrante do edital de licitação Estudos - Seção C - Engenharia item 2.1 - Sistema de Embarque Aquaviário, temos: "A área de arrendamento VDC29 será atendida pelos berços de uso exclusivo do Píer 1 e 2, sendo a infraestrutura aquaviária dimensionada para atender os seguintes parâmetros operacionais: ", porém, a sua sugestão de inclusão de cláusula específica deixando clara esta exclusividade será avaliada na revisão a ser realizada a partir das contribuições obtidas nesta audiência pública.
Minuta Contrato	de	13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que	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	Agradecemos a contribuição. As Subcláusulas 13.1.8 ("Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação

		afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato;	que o contrato alocue 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.	das Atividades relacionadas ao Contrato") e 13.1.9 ("Paralisação das Atividades da Arrendatária em razão de greve de seus colaboradores ou de seus subcontratados") da minuta de contrato, as quais integram a relação dos riscos de responsabilidade da Arrendatária, mereceram avaliação prévia da setorial jurídica da ANTAQ, além de virem sendo adotadas em outros certames licitatórios para arrendamento de áreas/instalações portuárias. Ademais, é uma abordagem simplista a definição que o risco deve ser alocado à parte que melhor tem condições de lidar. Segundo Irwin et. al. (1997), existem dois fatores que devem ser levados em consideração na alocação dos riscos: primeiro, o grau em que o agente pode influenciar ou controlar o resultado sujeito a riscos; segundo, a capacidade do agente em suportar o risco com menor custo. E é cristalino que a Arrendatária tem mais condições de arcar com menores custos de seguro para cobrir possíveis lucros cessantes de uma manifestação social, do que a União.
Minuta de Contrato	de	13.1.19 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;	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 Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ ou Agência), 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,	Agradecemos a contribuição. Importante informar que, a partir da análise constante do EVTEA, não foi observado que haja ambiente concorrencial imperfeito no contexto do mercado relevante do VDC29, motivo pelo qual, inclusive, não foi previsto preço-teto para o projeto. Isso equivale dizer que, para o VDC29, o próprio ambiente competitivo é capaz de garantir a modicidade tarifária do projeto. Em outras palavras, dada a análise de demanda macro e micro constante do EVTEA, não foi constatado que naquele mercado relevante haja risco de exercício de posição dominante ou capacidade de fechamento do mercado. No caso do mercado de grãos sólidos vegetais, conforme o estudo evidenciado pela contribuição ("Análise Concorrencial: terminais de uso privado vis-à-vis terminais arrendados"), verifica-se que há uma tendência à verticalização da cadeia logística pelas empresas produtoras das tais commodities agrícolas. Nesse cenário, a movimentação de cargas nesses terminais se dá preponderantemente com carga própria de seus proprietários, o que implica em um cenário de pouca

			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 lembrar, 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.	competição intraterminais. Contudo, como evidenciado pelo Ato Justificatório para o projeto de arrendamento em comento, tendo em vista a existência de outros terminais na hinterlândia do Porto de Vila do Conde, que movimentam o mesmo perfil de carga do VDC29, não se vislumbra o risco de exercício de posição dominante em função de pouca competição intraportuária. Ao contrário, no EVTEA foram previstos cenários de demanda macro e micro de grãos sólidos vegetais que evidenciam salutar competição intraportuária, especialmente para soja e milho, levando em conta os demais projetos já instalados na região. Em suma, em não havendo há indícios de competição imperfeita, o risco de não efetivação da demanda deve ser alocado, por óbvio, ao futuro Arrandatório, assim como tem sido feito nos demais projetos de arrendamento licitados por esta ANTAQ. Ainda, não é demais lembrar que está previsto na minuta contratual o exercício de monitoramento, pela ANTAQ, dos preços praticados. No que compete a potenciais futuros projetos de TUPs na zona de influência do VDC29, conforme ACÓRDÃO Nº 499-2023-ANTAQ, foi determinado que a ANTAQ, quando da análise de novas autorizações para terminais de uso privado, realize uma análise de impacto concorrencial das novas instalações, considerando o mercado geográfico relevante.
Minuta Contrato	de	14.2.2 Após a conclusão da análise do EVTEA, a ANTAQ apresentará ao Poder Concedente cenários alternativos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento portuário, conforme diretrizes do Ministério de Portos e Aeroportos.	A Cláusula 14.2.2 prevê que a ANTAQ apresentará a pretensão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme diretrizes do Ministério da Infraestrutura. Nota-se, entretanto, que os instrumentos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato deverão ser negociados em comum acordo com a Arrendatária, sendo que a Cláusula 14.4 inclui no leque de instrumentos disponíveis para tanto a atribuição do pagamento da indenização para eventual novo arrendatário. Importa, neste sentido, esclarecer eventuais instrumentos alternativos aptos à recomposição da equação econômico-financeira do Contrato. Entre eles deverão ser considerados: (i) a prorrogação do prazo do Contrato; (ii) a redução do valor de arrendamento; (iii) a redução do valor de outorga devido; (iv) a revisão de cronograma de investimentos; (v) a indenização direta pelo Poder Concedente; ou (vi) a utilização conjugada de uma ou mais dessas modalidades.	Obrigado pela sua contribuição. A sua sugestão está de acordo com o que se encontra disposto no artigo 14 da Resolução nº 85/2022 ANTAQ que estabelece os procedimentos de análise recomposição do equilíbrio econômico financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados (conforme preconiza a cláusula 14.2.2). A cláusula 14.4 não é exaustiva, ela se propõe a adicionar uma forma alternativa de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.
Minuta Contrato	de	21.2 A Arrendatária deverá apresentar à ANTAQ cópia autenticada dos contratos de financiamento e de garantia que	Necessidade de apresentação de todos os contratos de financiamento e garantia. A Cláusula 21.2 da Minuta de Contrato determina que a arrendatária deverá apresentar à ANTAQ cópia autenticada dos contratos de financiamento e de garantia que venha a celebrar e de documentos	Agradecemos a contribuição. A inserção dos dispositivos mencionados (Cláusula 21.2 da minuta de contrato e item 19.2.1 da minuta de edital), na forma como estão dispostos nos referidos instrumentos, encontra respaldo na decisão discricionária emanada do Poder Público para o assunto. Ressalte-

		venha a celebrar e de documentos representativos dos títulos e valores mobiliários que venha a emitir, bem como quaisquer alterações a esses instrumentos, no prazo de 10 (dez) dias úteis da data de sua assinatura e emissão, conforme o caso.	representativos dos títulos e valores mobiliários que venha a emitir. Entendemos que a obrigação acima se justifica para os casos em que a arrendatária é uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) constituída pelo vencedor do procedimento licitatório que deu origem ao arrendamento. Isso porque, os negócios da SPE devem, por obrigação legal e regulatória serem dedicados exclusivamente às atividades do arrendamento. Considerando, porém, que a Minuta de Edital (item 19.2.1) permite, claramente, que a licitante vendedora possa assinar o Contrato de Arrendamento sem a constituição de uma SPE, mas apenas de uma unidade operacional ou de negócios, a obrigação descrita acima mostra-se exageradamente ampla e desnecessária, uma vez que poderia abarcar contratos de financiamento e garantia que não guardem quaisquer relações com as atividades do arrendamento. Nesse sentido, apresenta-se a seguinte sugestão de revisão da Cláusula 21.2 da Minuta de Contrato: 21.2 A Arrendatária que seja constituída sob a forma de Sociedade de Propósito Específico deverá apresentar à ANTAQ cópia autenticada dos contratos de financiamento e de garantia que venha a celebrar e de documentos representativos dos títulos e valores mobiliários que venha a emitir, bem como quaisquer alterações a esses instrumentos, no prazo de 10 (dez) dias úteis da data de sua assinatura e emissão, conforme o caso. 21.2.1 Caso a Arrendatária não seja constituída sob a forma de Sociedade de Propósito Específico, as obrigações descritas na Cláusula 21.2 somente se aplicarão aos contratos de financiamento e de garantia que impactem diretamente ou materialmente o cumprimento de suas obrigações previstas no Contrato de Arrendamento, ou sejam diretamente relacionados às atividades do Arrendamento. OU 21.2.1 Caso a Arrendatária não seja constituída sob a forma de Sociedade de Propósito Específico, as obrigações descritas na Cláusula 21.2 somente se aplicarão aos contratos de financiamento e de garantia que impactem diretamente ou materialmente o cumprimento de suas obrigações previstas no Contrato de Arrendamento, ou sejam diretamente relacionados às atividades da unidade operacional ou de negócios responsável pelo Arrendamento. â€œ Referência: Minuta de Contrato, Cláusula 21.2 e Minuta de Edital, item 19.2.1.	se que tais dispositivos mereceram avaliação prévia da setorial jurídica da ANTAQ, além de virem sendo adotados em outros certames licitatórios para arrendamento de áreas/instalações portuárias.
Minuta Contrato	de	12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias	Definição de passivos ambientais não conhecidos. Em relação aos passivos ambientais não conhecidos de responsabilidade do Poder Concedente, sugerimos que, para evitar potenciais d�vidas na aplicação da Cláusula 12 da Minuta de Contrato, que seja incluída subcláusula determinando, de forma	Agradecemos a contribuição. O termo "passivo ambiental" deve ser observado no sentido amplo e genérico. A Cláusula 12 e suas respectivas subcláusulas da minuta de contrato estabelecem as regras, de modo explícito, para fins de assunção da responsabilidade, entre a Arrendatária e o Poder Concedente, no

		contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental.	clara, que esses podem englobar tanto: (i) custos de resolução de questões ambientais no solo, água entre outros; quanto (ii) custos de resolução de questões socioambientais (incluindo execução de condicionantes socioambientais que venham a ser a definidas no período de 360 dias da Data de Assunção). Trata-se de medida para evitar questionamento sobre quais tipos de responsabilidades serão assumidas pelo Poder Concedente. Além disso, a inclusão expressa de referência a passivos socioambientais é medida que se encontra adequada com a abordagem contemporânea dada ao tema, tanto em termos de relevância quanto de compartilhamento de responsabilidades entre Estado e entes privados. ¶ Referência: Minuta de Contrato, Cláusula 12.2.	que tange aos passivos ambientais detectados. Além disso, a Cláusula 13 - Alocação de Riscos - da minuta de contrato indica, com precisão, quando o risco é de responsabilidade da Arrendatária relacionado à questão de passivo ambiental (Subcláusula 13.1.14 - "Recuperação, remediação e gerenciamento do Passivo Ambiental relacionado ao Arrendamento, com exceção do expressamente assumido pelo Poder Concedente nos termos deste Contrato", ou quando tal risco é de responsabilidade do Poder Concedente (Subcláusula 13.2.2 - "Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da área do Arrendamento, desde que não conhecido até a Data de Assunção e identificado no laudo ambiental técnico mencionado na Cláusula 12 e que não tenha sido ocasionado pela Arrendatária".
Minuta Contrato	de	12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental.	Prazo para identificação de passivos ambientais não conhecidos. A Cláusula prevê que o Poder Concedente será responsável por passivos ambientais não conhecidos, que sejam identificados em até 360 dias a partir da Data de Assunção. Deve-se considerar que os interessados analisam possíveis passivos ambientais até o momento de elaborarem sua proposta para a licitação. Ou seja, depois que a Arrendatária entrega sua proposta, independentemente de ela ter tido conhecimento de passivos ambientais, não será cabível alterar ou apresentar nova proposta que contemple tais responsabilidades. A Arrendatária só pode e deve ser responsabilizada por fatos que chegaram a seu conhecimento até a data de elaboração da proposta, momento no qual se materializam os compromissos financeiros e de assinar o contrato de arrendamento caso vencedora do pregão. Em assim sendo, sugerimos a alteração da subcláusula 12.2 da Minuta de Contrato para prever que o Poder Concedente será responsável por passivos ambientais não conhecidos após a data de apresentação da proposta pelos interessados na licitação, sob pena de se estar infringindo garantia constitucional ao equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Sugerimos redação no seguinte sentido, em que a parte inserida se encontra entre parênteses: Os Passivos Ambientais não conhecidos até a data de apresentação da Proposta no procedimento licitatório que originou o presente Contrato de Arrendamento identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental. ¶	Agradecemos a contribuição. A salvaguarda requerida está contemplada no que dispõe a Subcláusula 13.2.2 da minuta de contrato ("Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da área do Arrendamento, desde que não conhecido até a Data de Assunção e identificado no laudo ambiental técnico mencionado na Cláusula 12 e que não tenha sido ocasionado pela Arrendatária"), dispositivo esse referente ao risco alocado ao Poder Concedente. O laudo ambiental técnico antes reportado corresponde ao documento indicado na Cláusula 12.3 da minuta de contrato - "No prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção, a Arrendatária poderá contratar consultoria ambiental independente e apresentar um laudo ambiental técnico à ANTAQ, com indicação de eventuais passivos ambientais não conhecidos até a Data de Assunção". Além disso, conforme os termos da Seção V, Capítulo I, da minuta de edital, os interessados poderão realizar visitas técnicas destinadas à obtenção de informações complementares sobre a área do VDC29, oportunidade em que poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudiquem a operação portuária existente, bem como sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes.

		Referência: Minuta de Contrato, Cláusula 12.2.	
Minuta de Contrato	de	13.1.9 Paralisação das Atividades da Arrendatária em razão de greve de seus colaboradores ou de seus subcontratados; Alocação de risco movimentos e greves. As Cláusulas 13.1.8 e 13.1.9 da Minuta de Contrato preveem que quaisquer manifestações sociais/públicas e greves que afetem a execução contratual são riscos alocados sob a responsabilidade da futura arrendatária. Visando evitar que a alocação de risco onere indevidamente a futura arrendatária, determinando sua responsabilidade por eventos em relação aos quais não teria dado causa, sugere-se que se inclua na Cláusula 13.2 do Contrato, como riscos de responsabilidade do Poder Concedente, a ocorrência de: (i) manifestações sociais/públicas que não sejam diretamente relacionadas às atividades da arrendatária; e (ii) greves que venham a ser declaradas ilegais pelo Poder Judiciário. As referidas hipóteses se assemelham aos conceitos legais de caso fortuito ou força maior, por se tratarem de eventos imprevisíveis (ou previsíveis de consequências imprevisíveis) fora da responsabilidade da arrendatária e que não podem ser minorados ou cessados por ela. ¶ Referência: Minuta de Contrato, Cláusulas 13.1.8, 13.1.9 e 13.2.	Agradecemos a contribuição. As Subcláusulas 13.1.8 ("Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato") e 13.1.9 ("Paralisação das Atividades da Arrendatária em razão de greve de seus colaboradores ou de seus subcontratados") da minuta de contrato, as quais integram a relação dos riscos de responsabilidade da Arrendatária, mereceram avaliação prévia da setorial jurídica da ANTAQ, além de virem sendo adotadas em outros certames licitatórios para arrendamento de áreas/instalações portuárias. Ademais, é uma abordagem simplista a definição que o risco deve ser alocado à parte que melhor tem condições de lidar. Segundo Irwin et. al. (1997), existem dois fatores que devem ser levados em consideração na alocação dos riscos: primeiro, o grau em que o agente pode influenciar ou controlar o resultado sujeito a riscos; segundo, a capacidade do agente em suportar o risco com menor custo. E é cristalino que a Arrendatária tem condições de arcar com menores custos de seguro para cobrir possíveis lucros cessantes de uma manifestação social, do que a União.
Minuta de Contrato	de	13.1.9 Paralisação das Atividades da Arrendatária em razão de greve de seus colaboradores ou de seus subcontratados; 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 Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ ou Agência), 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 lembrar, são estruturados com base num modelo de fluxo de caixa descontado que exige a adoção de determinadas premissas relativas a	Agradecemos a contribuição. Importante informar que, a partir da análise constante do EVTEA, não foi observado que haja ambiente concorrencial imperfeito no contexto do mercado relevante do VDC29, motivo pelo qual, inclusive, não foi previsto preço-teto para o projeto. Isso equivale dizer que, para o VDC29, o próprio ambiente competitivo é capaz de garantir a modicidade tarifária do projeto. Em outras palavras, dada a análise de demanda macro e micro constante do EVTEA, não foi constatado que naquele mercado relevante haja risco de exercício de posição dominante ou capacidade de fechamento do mercado. No caso do mercado de grãos sólidos vegetais, conforme o estudo evidenciado pela contribuição ("Análise Concorrencial: terminais de uso privado vis-à-vis terminais arrendados"), verifica-se que há uma tendência à verticalização da cadeia logística pelas empresas produtoras das tais commodities agrícolas. Nesse cenário, a movimentação de cargas nesses terminais se dá preponderantemente com carga própria de seus proprietários, o que implica em um cenário de pouca competição intraterminais. Contudo, como evidenciado pelo Ato Justificatório para o projeto de arrendamento em comento, tendo em vista a existência de outros terminais na hinterlândia do Porto de Vila do Conde, que movimentam o mesmo perfil de carga do VDC29, não se vislumbra o risco de exercício de posição dominante em função de pouca

			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.	competição intraportuária. Ao contrário, no EVTEA foram previstos cenários de demanda macro e micro de grãos sólidos vegetais que evidenciam salutar competição intraportuária, especialmente para soja e milho, levando em conta os demais projetos já instalados na região. Em suma, em não havendo há indícios de competição imperfeita, o risco de não efetivação da demanda deve ser alocado, por óbvio, ao futuro Arrandatório, assim como tem sido feito nos demais projetos de arrendamento licitados por esta ANTAQ. Ainda, não é demais lembrar que está previsto na minuta contratual o exercício de monitoramento, pela ANTAQ, dos preços praticados. No que compete a potenciais futuros projetos de TUPs na zona de influência do VDC29, conforme ACÓRDÃO Nº 499-2023-ANTAQ, foi determinado que a ANTAQ, quando da análise de novas autorizações para terminais de uso privado, realize uma análise de impacto concorrencial das novas instalações, considerando o mercado geográfico relevante.
Minuta Contrato	de	24.4.2 O Poder Concedente não poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária nos casos de ocorrência de caso fortuito ou força maior não seguráveis.	A Cláusula 24.4.2 estabelece que o Poder Concedente não poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária nos casos de ocorrência de caso fortuito ou força maior não seguráveis. Aqui, de início, cumpre fazer a distinção entre a ocorrência de caso fortuito e força maior e a mitigação de parcela de seus efeitos com base na contratação dos seguros disponíveis no mercado quando da contratação da apólice. Isso porque, por sua própria natureza, a ocorrência de eventos como o caso fortuito ou força maior podem ser capazes de, independentemente da eventual existência de mitigações seguráveis, inviabilizar a prestação do serviço contratualmente disciplinado. As indenizações securitárias (ou a falta de sua contratação) devem, evidentemente, ser consideradas quando da avaliação das indenizações cabíveis de parte a parte. De todo modo, a Cláusula ora comentada deveria ser ajustada para absorver, de um lado, o quanto disposto na Cláusula 24.4.7.2.iii, e, de outro, as lições extraídas de outros setores da infraestrutura nacional, tal como o setor ferroviário, cujos contratos de concessão ensinam que a Cláusula 25.4.2 deveria conter a seguinte redação: 24.5.2 A Arrendatária poderá requerer a extinção do Contrato em razão de caso fortuito ou força maior superveniente à data de sua assinatura, regularmente comprovados, cujos efeitos impeçam sua regular execução pela Concessionária. 24.5.2.1. Na hipótese descrita na subcláusula 24.5.2, a Arrendatária não deverá qualquer multa ou penalidade e será indenizada pelo que houver executado até a data em que o Contrato for extinto e por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela	Agradecemos a contribuição. As questões afetas à indenização e multas ou penalidades devem ser analisadas no caso concreto, uma vez que podem existir penalidades aplicadas que não tenham origem nos eventos de força maior ou caso fortuito aventados na contribuição. Dessa forma, a redação atual delimita de forma precisa o instituto, não cabendo discussão, nesse item, acerca de indenização ou de penalidades.

		Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos de caso fortuito ou força maior.		
Minuta Contrato	de	26.4.3 Serão definitivamente resolvidas por arbitragem as controvérsias referidas na subcláusula 26.4.1, observadas as disposições da presente Seção, da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, e do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019.	A cláusula em comento estabelece a via arbitral como a mais adequada para a resolução de conflitos que exsurjam entre a Arrendatária e o Poder Concedente, mesmo em hipóteses de medidas cautelares ou de urgência antes de instituída a arbitragem, hipótese na qual as medidas deverão ser requeridas a árbitro de emergência. Em que pese o mérito da previsão, entende-se que a atual proposta de cláusula compromissória possa ser objeto de pontuais ajustes e aprimoramentos, com vistas à garantia de maior economicidade às relações afetas ao contrato de arrendamento. Isso porque, como se sabe, em que pese a efetividade da via arbitral, tal mecanismo de solução de conflitos pode se mostrar dispendioso às partes, sendo que seus custos podem até mesmo superar os valores envolvidos no litígio. Desta forma, propõe-se a previsão de uma regra de alçada, de modo que se sujeitem ao foro arbitral tão somente as controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis decorrentes do Contrato de Arrendamento ou a ele relacionadas, assim definidas nos termos do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, verificadas durante a execução ou quando da extinção do contrato, que versem sobre valores superiores a um determinado limite, sugerido em R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais).	Agradecemos a contribuição. A despeito de o mecanismo, via arbitral, visar à agilidade e celeridade nas decisões relacionadas ao contrato, embora não constitua etapa autônoma e obrigatória prévia à arbitragem (Subcláusula 26.4.2 da minuta de contrato), a resolução amigável antecedente, para mitigar eventuais conflitos contratuais, está prevista nos termos da Subcláusula 26.4.1: "As Partes comprometem-se a envidar todos os esforços no sentido de resolver, preferencialmente entre si e de forma amigável, todas as controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis decorrentes do Contrato de Arrendamento ou a ele relacionadas, assim definidas nos termos do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, verificadas durante a execução ou quando da extinção do contrato". Portanto, adotado o procedimento antes reportado, poderá ser superado o problema suscitado pela contribuição, reduzindo ou até mesmo eliminando a insegurança jurídica de uma decisão a ser proferida por arbitragem.

Brasília, 16 de maio de 2024

YGOR DI PAULA J. S. DA COSTA

Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários