

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS
PORTUÁRIOS DA ANTAQ
Relatório de Contribuições ao Projeto MUC05

O Presidente Substituto da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários - 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 50300.031037/2025-30, divulga o Relatório de Contribuições ao Projeto MUC05, recebidas até 11/05/2026:

ID	Documento	Item do documento	Contribuição
1	Minuta de Edital	2.1.1. A área total do Arrendamento em Fortaleza - CE, cujo código de identificação é MUC05, localizada no Porto de Fortaleza, possui 29.569 m ² (vinte e nove mil, quinhentos e sessenta e nove metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais e	CONTRIBUIÇÃO 1 – NECESSIDADE DE ANÁLISE CONCORRENCIAL INTEGRADA DOS ARRENDAMENTOS MUC03, MUC04 E MUC05 Documento EVTEA / Nota Técnica / Minuta de Edital Tema Análise concorrencial integrada e preservação da concorrência intraporto Item sugerido Modelagem concorrencial e avaliação de impacto estrutural sobre o Porto de Fortaleza Texto sugerido Solicita-se que a ANTAQ realize análise concorrencial específica e integrada dos arrendamentos MUC03, MUC04 e MUC05 antes da publicação definitiva do edital, considerando os efeitos agregados da reorganização das áreas operacionais do Porto de Fortaleza sobre: concorrência intraporto; acesso de terceiros à infraestrutura; armazenagem pública disponível; atuação de traders independentes; verticalização econômica; acesso não discriminatório; e preservação da vocação multipropósito do porto organizado. A modelagem atualmente apresentada analisa o MUC05 de forma isolada, sem considerar adequadamente que os arrendamentos MUC03 e MUC04 também absorvem áreas estratégicas e operacionalmente relevantes para armazenagem e movimentação de cargas. O próprio EVTEA e a Nota Técnica reconhecem que a efetivação conjunta dos arrendamentos reforçará a ausência concorrencial no Porto de Fortaleza, circunstância que demanda obrigatoriamente a adoção de salvaguardas regulatórias adicionais. Justificativa A eventual concentração das principais áreas viáveis de armazenagem e operação de granéis sólidos em poucos contratos especializados poderá gerar fechamento estrutural de mercado, especialmente caso o futuro arrendatário do MUC05 seja agente verticalmente integrado à cadeia de cimento, coque ou clínquer. Nesse cenário, o arrendatário poderá: dificultar ou recusar acesso a concorrentes; elevar artificialmente custos logísticos; degradar condições operacionais de terceiros; ou priorizar cargas próprias e empresas relacionadas. A infraestrutura portuária envolvida possui características típicas de essencial facility, na medida em que envolve: armazenagem alfandegada; acesso operacional ao cais; integração logística; e capacidade operacional limitada. Dessa forma, a ausência de alternativas reais de armazenagem e movimentação dentro do Porto de Fortaleza reduz significativamente a disciplina concorrencial normalmente exercida pelo mercado. Pedido Requer-se: realização de estudo concorrencial específico; avaliação formal do risco de verticalização e fechamento de mercado; manifestação concorrencial específica sobre acesso de terceiros; análise integrada dos impactos dos arrendamentos MUC03, MUC04 e MUC05; e eventual submissão da modelagem à análise concorrencial do Conselho Administrativo de Defesa Econômica.
2	Minuta de Contrato	10.1 Serão livres os Preços das atividades relacionadas às operações de movimentação e armazenagem de Cargas no Arrendamento, podendo a ANTAQ estabelecer seus valores de cobrança pela Arrendatária junto aos Usuários, de modo a coibir eventual abuso de poder	CONTRIBUIÇÃO 4 – CONTRADIÇÃO CONCORRENCIAL E NECESSIDADE DE CONTROLE TARIFÁRIO Documento Nota Técnica / Minuta de Contrato Tema Ausência de concorrência efetiva e inexistência de salvaguardas regulatórias adequadas Item sugerido Mecanismos de modicidade tarifária e acesso não discriminatório Texto sugerido Sugere-se revisão da modelagem concorrencial do MUC05, com inclusão obrigatória de: preço-teto; fórmula regulada de modicidade tarifária; obrigação expressa de atendimento não discriminatório; reserva mínima de capacidade para terceiros; e mecanismos específicos de proteção concorrencial. Justificativa O próprio EVTEA reconhece: ausência de concorrência efetiva no Complexo Fortaleza/Pecém; inexistência de retroárea concorrente adequada; e concentração futura da movimentação de coque e clínquer no MUC05. Apesar disso, a modelagem dispensa preço-teto sob o argumento de que as condições concorrenciais de mercado disciplinariam preços e acesso. Há evidente inconsistência técnica entre: o reconhecimento da inexistência de concorrência intraportuária; e a premissa de

			autorregulação concorrencial. Caso empresa verticalmente integrada ao mercado cimenteiro venha a vencer o certame, haverá risco concreto de: discriminação operacional; recusa de atendimento; aumento artificial de custos; fechamento vertical de mercado; e inviabilização logística de concorrentes e traders independentes. A elevação estimada do custo operacional para aproximadamente R\$ 70/t, frente a patamares atuais estimados entre R\$ 20/t e R\$ 30/t, possui potencial impacto concorrencial relevante sobre: a cadeia cimenteira; o custo logístico regional; e o preço final ao consumidor. Pedido Requer-se: estudo concorrencial específico; análise integrada dos impactos de MUC03, MUC04 e MUC05; previsão de preço-teto ou fórmula tarifária regulada; obrigação expressa de acesso não discriminatório; reserva mínima de capacidade para terceiros; divulgação obrigatória de critérios operacionais e tarifários; mecanismos rápidos de solução de conflitos perante a ANTAQ; e eventual submissão da modelagem à análise concorrencial do Conselho Administrativo de Defesa Econômica.
3	Minuta Contrato	de	10.1 Serão livres os Preços das atividades relacionadas às operações de movimentação e armazenagem de Cargas no Arrendamento, podendo a ANTAQ estabelecer seus valores de cobrança pela Arrendatária junto aos Usuários, de modo a coibir eventual abuso de poder CONTRIBUIÇÃO 3 – NECESSIDADE DE CONTROLE TARIFÁRIO E MODICIDADE Documento EVTEA / Nota Técnica / Minuta de Contrato Tema Risco de aumento artificial de custo logístico Item sugerido Tarifas de armazenagem e movimentação de terceiros Texto sugerido Sugere-se que o edital e a minuta contratual incorporem: tarifa-teto; fórmula de controle tarifário; ou mecanismo regulatório de modicidade aplicável à armazenagem e movimentação de cargas de terceiros. Justificativa A Nota Técnica indica tarifa projetada de aproximadamente R\$ 70,09/t, significativamente superior aos valores atualmente praticados pelo mercado, estimados entre R\$ 20,00/t e R\$ 30,00/t. A elevação substancial do custo de armazenagem e movimentação poderá: impactar negativamente traders independentes; aumentar barreiras econômicas de entrada; encarecer insumos industriais; e gerar reflexos indiretos sobre a cadeia da construção civil. Considerando que a própria modelagem reconhece cenário de ausência concorrencial no Porto de Fortaleza, torna-se inadequado pressupor que o mercado, sozinho, será suficiente para disciplinar preços e condições comerciais. Pedido Requer-se: previsão de tarifa-teto; transparência tarifária obrigatória; fiscalização específica sobre discriminação de preços; e revisão regulatória periódica das condições econômicas aplicáveis a terceiros.
4	Minuta Contrato	de	10.2 Os Preços praticados no Arrendamento têm por finalidade remunerar a Arrendatária por todas as atividades necessárias e suficientes nele realizadas. CONTRIBUIÇÃO 2 – NECESSIDADE DE SALVAGUARDAS DE ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO Documento Minuta de Contrato / Minuta de Edital Tema Proteção ao acesso de terceiros e prevenção de discriminação operacional Item sugerido Cláusulas de acesso, atendimento a terceiros e transparência operacional Texto sugerido Sugere-se inclusão de cláusulas contratuais expressas determinando que o arrendatário: assegure atendimento a terceiros em bases isonômicas; publique tabela tarifária aplicável; adote critérios transparentes de fila e janelas operacionais; mantenha segregação objetiva entre carga própria e carga de terceiros; e não pratique discriminação operacional ou econômica. Sugere-se, ainda: instituição de mecanismo rápido de resolução de conflitos perante a ANTAQ; obrigação de relatório periódico de capacidade ocupada e disponível; e previsão de penalidades específicas para recusa injustificada de atendimento. Justificativa Em ambiente de reduzida concorrência intraporto, a proteção regulatória do usuário torna-se essencial para evitar: abuso de posição econômica; discriminação entre usuários; retenção artificial de capacidade; e aumento abusivo de custos logísticos. A modelagem atual não prevê mecanismos suficientemente robustos para impedir que eventual arrendatário verticalizado utilize a infraestrutura portuária como instrumento de vantagem competitiva no mercado downstream. A inexistência de salvaguardas contratuais claras poderá gerar: exclusão de traders independentes; aumento de custo para rivais; redução de competitividade; e transferência artificial de renda logística. Pedido Requer-se inclusão contratual de: obrigação expressa

			de acesso não discriminatório; transparência tarifária; critérios objetivos de atendimento; penalidades por discriminação; mecanismo rápido de reclamação perante a ANTAQ; e obrigação de divulgação periódica de capacidade disponível e cargas recusadas.
5	Minuta de Contrato	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;	CONTRIBUIÇÃO 5 à "RISCO OPERACIONAL, BAIXA MME E AUSÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO Documento Minuta de Contrato / EVTEA Tema Proteção insuficiente da Autoridade Portuária Item sugerido Revisão da MME e inclusão de garantia de execução Texto sugerido Solicita-se revisão da modelagem contratual do MUC05 para: aumento da proteção econômica da Companhia Docas do Ceará; revisão da Movimentação Mínima Exigida; e inclusão obrigatória de garantia de execução contratual. Justificativa A MME prevista admite frustração aproximada de 38% da demanda projetada, permitindo que: a área permaneça imobilizada por 25 anos; sem correspondente obrigação mínima compatível com as projeções utilizadas para justificar o arrendamento. Além disso, a modelagem dispensa garantia de execução mesmo diante de: demolição de estruturas existentes; desmobilização de infraestrutura reefer; implantação de novo armazém; adequações ambientais; impermeabilização; drenagem; e operação simultânea durante fase de transição. A ausência de garantia transfere risco excessivo à Autoridade Portuária, especialmente em cenário de: atraso de obras; dificuldades ambientais; subestimação de CAPEX; ou insuficiência financeira do futuro arrendatário. Pedido Requer-se: revisão da metodologia da MME; aumento das obrigações mínimas de movimentação; previsão de penalidades mais robustas por performance insuficiente; inclusão de garantia de execução; e elaboração de matriz específica de riscos operacionais, ambientais e de implantação.

6	Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA - Seção B - Estudo de Mercado	CONTRIBUIÇÃO 1 à€" AUSÊNCIA DE DEMONSTRAÇÃO DE VANTAJOSIDADE ECONÔMICA PARA A AUTORIDADE PORTUÁRIA Documento EVTEA / Nota Técnica Tema Necessidade de demonstração da melhor destinação econômica do ativo público Item sugerido Avaliação comparativa de vantagensidade econômica e operacional da área MUC05 Texto sugerido Solicita-se complementação do EVTEA para inclusão de análise comparativa de vantagensidade econômica, operacional e estratégica da área MUC05, considerando usos alternativos da retroárea atualmente operacional no Porto de Fortaleza. A modelagem demonstra a viabilidade econômico-financeira do terminal especializado projetado, mas não comprova que o arrendamento representa a melhor destinação possível para uma área pública escassa, funcional e estrategicamente relevante do porto organizado. A Nota Técnica apresenta: receita bruta global estimada de aproximadamente R\$ 1,121 bilhão; remuneração total à Companhia Docas do Ceará de aproximadamente R\$ 94,49 milhões ao longo de 25 anos; valor médio mensal aproximado inferior a R\$ 11/m²; e valor fixo mensal aproximado de R\$ 4,85/m². Todavia, não demonstra: qual a receita atual gerada direta ou indiretamente pela área; qual a receita potencial de usos alternativos; qual o custo da eliminação de área operacional flexível; qual o impacto sobre operações de contêineres e reefers; nem o valor econômico da preservação de retroárea multipropósito em porto fisicamente limitado. Justificativa O EVTEA responde apenas se o terminal projetado é economicamente viável para o futuro arrendatário. Não responde se a especialização da área por 25 anos representa a melhor alocação econômica e estratégica para o Porto de Fortaleza. A ausência de estudo de custo de oportunidade compromete a demonstração de vantagensidade do arrendamento sob a ótica do interesse público portuário. Pedido Requer-se: estudo comparativo de usos alternativos da área; avaliação do custo de oportunidade da perda de retroárea flexível; demonstração da receita atual e potencial da área; análise do impacto econômico da retirada das operações de contêineres e reefers; e reavaliação da vantagensidade do arrendamento à luz desses elementos.
7	Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA - Seção B - Estudo de Mercado	CONTRIBUIÇÃO 2 à€" REDUÇÃO DA FLEXIBILIDADE OPERACIONAL E DA VOCAÇÃO MULTIPROPÓSITO DO PORTO Documento EVTEA / PDZ / Nota Técnica Tema Impacto da especialização excessiva da área MUC05 Item sugerido Compatibilidade da modelagem com a vocação multipropósito do Porto de Fortaleza Texto sugerido Solicita-se revisão da modelagem do MUC05 para inclusão de análise específica acerca dos impactos da especialização da área sobre: a flexibilidade operacional do Porto de Fortaleza; a disponibilidade futura de retroáreas; a expansão de novas cargas; a operação de contêineres; a armazenagem pública; e a capacidade de adaptação comercial do porto organizado. Justificativa A área MUC05 possui histórico operacional multipropósito, incluindo movimentação de: grânéis sólidos minerais; contêineres; cargas diversas; e infraestrutura reefer atualmente instalada. A especialização integral da área para coque de petróleo e clínquer por prazo de 25 anos poderá: reduzir a capacidade de absorção de novas cadeias logísticas; limitar operações futuras de maior valor agregado; aumentar o estrangulamento de retroáreas; reduzir a atratividade do porto para novos operadores; e diminuir a flexibilidade estratégica da Autoridade Portuária. O próprio EVTEA projeta crescimento relativamente modesto para as cargas centrais do terminal, entre aproximadamente 1% e 1,8% ao ano, o que reforça a necessidade de avaliação cautelosa da imobilização de área estratégica por longo prazo. Pedido Requer-se: estudo de impacto sobre a flexibilidade operacional do porto; avaliação da compatibilidade da modelagem com a vocação multipropósito do Porto de Fortaleza; demonstração das áreas remanescentes aptas a novas cargas e operações; análise comparativa entre especialização e preservação de retroárea flexível; e revisão substancial do PDZ antes da consolidação do leilão.

8	Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA - Seção B - Estudo de Mercado	CONTRIBUIÇÃO 3 – FRAGILIDADE DA PROJEÇÃO DE DEMANDA E RISCO DE CONCENTRAÇÃO COMERCIAL Documento EVTEA / Estudos de demanda Tema Fragilidade metodológica das projeções de clínquer e coque de petróleo Item sugerido Revisão das premissas de demanda do terminal MUC05 Texto sugerido Solicita-se revisão das premissas de demanda do EVTEA, especialmente quanto: à projeção de clínquer por proxy de coque de petróleo; ao risco de concentração comercial; e aos impactos da transição energética sobre a demanda futura de coque. Justificativa O próprio estudo reconhece que: o Plano Mestre não apresentava projeção própria para clínquer; a demanda de clínquer foi estimada por correlação indireta com coque de petróleo; e a movimentação atual de clínquer está concentrada em único operador relevante. Além disso, a Nota Técnica registra a existência de metas setoriais de substituição gradual do coque de petróleo por: coprocessamento; resíduos industriais; e alternativas energéticas. Apesar disso, tais elementos não parecem ter sido adequadamente tratados como fatores estruturais de risco da demanda. A alienação operacional de área pública estratégica por 25 anos exige projeções de demanda robustas, independentes e suficientemente sensíveis a cenários de: perda de cliente âncora; substituição energética; retração setorial; ou mudança logística regional. Pedido Requer-se: estudo independente de demanda para clínquer; análise específica de risco de substituição do coque; testes de sensibilidade com queda relevante de demanda; avaliação do risco de concentração comercial; e revisão da modelagem econômico-financeira considerando cenários adversos.
9	Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA - Seção B - Estudo de Mercado	Considerando a definição do preço médio de mercado para o EVTEA, existe alguma cotação dos preços já praticados nas operações portuárias locais? Poderiam fornecer informações sobre como esses valores estão sendo compatibilizados com as práticas atuais do mercado local, garantindo que o parâmetro utilizado esteja alinhado com a realidade das operações portuárias na região? De acordo com levantamento com empresas que usufruem do serviço, atualmente, no Porto de Fortaleza, o preço praticado para armazenagem de granéis sólidos minerais inicia com tempo de permanência de 60 dias isentos de tarifas (free time). Considerando esta informação, foram coletadas por meio de entrevistas os detalhamentos dos valores pagos para movimentação das cargas de Coque e Clínquer. Relacionado ao embarque do Clínquer (Cabotagem), o valor total pago atualmente pelos usuários dos serviços de operadores portuários é de R\$ 43,61 por tonelada, considerando os seguintes valores: – Operador Portuário - Embarque de granéis sólidos - R\$ 28,41 – Operador Portuário - Serviço extra com requisição de mão de obra para operador de máquina - R\$ 2,31 – Operador Portuário - Locação de baias para embarque - R\$ 3,00 – Docas - Utilização da infraestrutura terrestre (Tab. III) e utilização da infraestrutura de proteção e acesso aquaviário (Tab. I) - R\$ 9,89 – Operador Portuário - Free Time 60 dias - (sem cobrança) Relacionado ao desembarque do Coque (Importação), o valor total pago atualmente pelos usuários dos serviços de operadores portuários é de R\$ 45,10 por tonelada, considerando os seguintes valores: – Operador Portuário - Descarga média - R\$ 21,50 – Operador Portuário - Locação de grabs para descarga e escavadeiras hidráulicas nos armazéns - R\$ 7,54 – Operador Portuário - Capatazia: (OGMO) faina de operadores de máquinas e (OGMO) faina de descompactador das moegas - R\$ 11,32 – Docas - Utilização da infraestrutura terrestre (Tab. III) - R\$ 4,74 – Operador Portuário - Free Time 60 dias - (sem cobrança) Ainda sobre a avaliação dos preços praticados atualmente no Porto de Fortaleza, destaca-se que durante Audiência Pública presencial, manifestou-se uma representante do sindicato dos estivadores indicando que os preços praticados atualmente para carga e descarga dão em média R\$ 25,00 por tonelada.

10	Seção C Engenharia	-	EVTEA - Seção C - Engenharia	Questiona-se quais alternativas ao shiploader foram avaliadas. Visto que a adoção de equipamentos para a operação de carregamento do clínquer pode proporcionar ganhos operacionais significativos. A escolha de inserir no CAPEX equipamento equivalente em termos de produtividade, pode otimizar a prancha média para o carregamento do Clínquer, elevando a eficiência das operações e aumentando a disponibilidade do berço. Com isto, obtém-se possibilidade de maior movimentação do terminal objeto do estudo, bem como para as demais movimentações do Porto de Fortaleza. A relevância deste ponto reside no fato de que a mudança de status do terminal permite uma economia real, ao reduzir o tempo de permanência do navio no berço, o que implica diretamente na diminuição do custo final do produto. Esse benefício é um fator determinante para o interesse de investidores e da indústria cimenteira, que buscam justamente otimizar operações e maximizar ganhos por meio da redução de custos logísticos.
11	Seção C Engenharia	-	EVTEA - Seção C - Engenharia	Tendo em vista que foi ressaltado na própria apresentação do estudo em Audiência Pública que as operações atualmente são realizadas sem a utilização de balanças rodoviárias, baseando-se apenas na pesagem de entrada e saída dos caminhões, solicita-se esclarecimento sobre a justificativa para a inclusão de novos equipamentos de pesagem no terminal em questão. Considerando ainda que não há previsão de instalação de gates independentes e que todo o fluxo rodoviário deverá obrigatoriamente passar pelos gates já existentes no porto, qual a razão para a necessidade da duplicidade de pesagem? O que fundamenta tecnicamente a proposta de instalar balanças adicionais, mesmo diante do cenário operacional vigente?
12	Seção C Engenharia	-	EVTEA - Seção C - Engenharia	Solicita-se esclarecimento quanto à justificativa para a adoção de valores unitários elevados na composição dos preços dos investimentos destinados às reformas dos armazéns A-3 e C-3. É fundamental entender se esses valores refletem aspectos técnicos específicos, como a complexidade das intervenções, materiais diferenciados ou exigências normativas, ou se há outros fatores que possam estar inflacionando os custos previstos. Ademais, seria importante disponibilizar comparativos com benchmarks de mercado e detalhar os critérios utilizados para a formação desses preços, garantindo transparência e alinhamento com as práticas adotadas em projetos similares de infraestrutura portuária.
13	Seção C Engenharia	-	EVTEA - Seção C - Engenharia	Solicita-se esclarecimentos detalhados acerca dos valores definidos para as instalações das edificações de apoio, bem como sobre os quantitativos considerados no orçamento. É fundamental compreender se os critérios adotados para a estimativa de custos e os quantitativos previstos estão devidamente justificados em função das necessidades do terminal. Tais investimentos podem ser considerados superdimensionados frente às necessidades do terminal.
14	Seção C Engenharia	-	EVTEA - Seção C - Engenharia	Solicita-se esclarecimento quanto à área considerada para aplicação de nova pavimentação, estimada em 10.618 metros quadrados. Considerando que o porto atualmente apresenta pavimentação e sistema de drenagem em bom estado de conservação, questiona-se a justificativa técnica para a necessidade de intervenção em tal extensão, bem como os critérios utilizados para definição dessa área. É importante avaliar se o investimento proposto está alinhado com as reais demandas do terminal e se não representa uma superposição de custos desnecessários.
15	Relatório de Diretrizes e Premissas do Projeto	de e do	EVTEA - Relatório de Diretrizes e Premissas do Projeto	CONTRIBUIÇÃO 4 – ESTUDO DE IMPACTO TRABALHISTA-PORTUÁRIO Documento EVTEA / Estudos técnicos Tema Impacto sobre trabalhadores portuários avulsos e OGMO Item sugerido Avaliação trabalhista-portuária específica Texto sugerido Solicita-se elaboração de Estudo de Impacto Trabalhista-Portuário específico, com participação formal: do OGMO; do Sindicato da Estiva; e das demais

			categorias de trabalhadores portuários avulsos. O estudo deve avaliar: impacto sobre requisições de mão de obra; impacto sobre fainas portuárias; efeitos sobre estiva, capatazia, conferência, bloco e demais categorias; e consequências decorrentes da redução de áreas operacionais comuns e flexíveis. Justificativa A reorganização estrutural das áreas operacionais do Porto de Fortaleza poderá produzir efeitos relevantes sobre o mercado de trabalho portuário local. Embora o EVTEA considere custos de mão de obra do OGMO, não há demonstração de avaliação específica acerca: da preservação das oportunidades de trabalho avulso; da manutenção das operações abertas; ou dos impactos decorrentes da concentração operacional em áreas arrendadas especializadas. Nos termos da Lei nº 12.815/2013, o trabalho portuário avulso possui função institucional relevante no porto organizado, sendo necessária avaliação específica dos impactos regulatórios e sociais decorrentes da modelagem proposta. Pedido Requer-se: elaboração de Estudo de Impacto Trabalhista-Portuário; manifestação formal do OGMO e entidades sindicais; análise quantitativa de impactos sobre TPAs; avaliação sobre preservação de operações abertas; e inclusão de cláusulas de proteção ao trabalho portuário avulso quando legalmente aplicável.
16	Relatório de Diretrizes e Premissas do Projeto	de e do	EVTEA - Relatório de Diretrizes e Premissas do Projeto CONTRIBUIÇÃO 5 – PRESERVAÇÃO DA VOCAÇÃO MULTIPROPÓSITO DO PORTO DE FORTALEZA Documento PDZ / EVTEA / Nota Técnica Tema Preservação da flexibilidade operacional do porto organizado Item sugerido Compatibilidade da modelagem com o planejamento portuário Texto sugerido Solicita-se revisão substancial do PDZ e da modelagem do MUC05, considerando os impactos cumulativos dos arrendamentos MUC03, MUC04 e MUC05 sobre: disponibilidade futura de áreas flexíveis; capacidade de atração de novas cargas; preservação de operações multipropósito; e crescimento de longo prazo do Porto de Fortaleza. Justificativa A especialização excessiva das áreas operacionais pode reduzir significativamente a flexibilidade comercial do porto organizado, dificultando: entrada de novas cargas; atuação de operadores independentes; expansão comercial futura; e adaptação dinâmica às demandas logísticas regionais. A modelagem aparenta privilegiar receitas previsíveis de arrendamento vinculadas a cargas específicas, sem demonstrar adequadamente: o custo econômico da perda de flexibilidade operacional; o impacto sobre cargas futuras; ou os efeitos sobre a vocação multipropósito do porto. Pedido Requer-se: revisão substancial do PDZ; demonstração cartográfica e operacional das áreas remanescentes de uso comum; avaliação do custo de oportunidade da perda de flexibilidade; análise de cenários alternativos de crescimento de cargas; e preservação de áreas aptas à operação multipropósito e atendimento de terceiros.

Brasília, 07 de julho de 2026

JOÃO PAULO UNDICIATTI BARBIERI

Presidente Substituto da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários - CPLA