

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS
PORTUÁRIOS DA ANTAQ

Relatório de Respostas às Contribuições ao Projeto MUC05

O Presidente 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 Respostas às Contribuições ao Projeto MUC05, recebidas até 11/05/2026:

ID	Document o	Item do document o	Contribuição	Resposta
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 grânéis 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	Agradecemos pela contribuição. Preliminarmente, cumpre destacar que o EVTEA foi elaborado em estrito alinhamento com as diretrizes do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e com o Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém, publicado pelo Ministério da Infraestrutura (fevereiro de 2020). O estudo incorporou as projeções de demanda e o plano de ações e investimentos do Poder Concedente, garantindo, simultaneamente, total aderência ao Planejamento Estratégico e ao Plano de Ações da Companhia Docas do Ceará (CDC). Dessa forma, a modelagem assegura o respeito aos princípios administrativos da eficiência, do planejamento integrado e da supremacia do interesse público. Ademais, ressalta-se a estratégia de destinação multicarga adotada para as áreas previstas para a movimentação integrada de Carga Geral e Granel Sólido Mineral. Essa versatilidade não apenas acompanha a vocação e o uso atual dessas áreas (hoje sob exploração direta da CDC), mas também cumpre o papel fundamental de flexibilizar a modelagem do projeto. O objetivo dessa medida é adaptar as áreas às dinâmicas do mercado, mitigando riscos e incrementando significativamente a atratividade desses ativos para a futura exploração indireta pela iniciativa privada. A partir de decisão de política pública setorial emanada do Poder Concedente, representado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, MPOR, que estabeleceu a previsão dos arrendamentos MUC03, MUC04 e MUC05 na área do Porto Organizado de Fortaleza, com base nos estudos técnico-econômico-financeiros prévios desenvolvidos para exploração do arrendamento da área MUC05, verificou-se a desnecessidade da realização de estudo concorrencial específico para o futuro terminal nele a ser instalado. Com efeito, o principal fundamento para a desnecessidade de estudo concorrencial específico reside no fato de que a própria modelagem já demonstrou a inexistência de risco relevante de concentração de mercado a ser sanado. Nos termos do EVTEA, o arrendatário da área MUC05 será o operador especializado na movimentação de coque de petróleo e de clínquer no Porto Organizado de Fortaleza. Ainda que a área MUC03 também contemple a movimentação de coque de petróleo, não se configura potencial concorrência entre os empreendimentos, por dois motivos principais: sob o aspecto do planejamento, o coque de interesse do MUC05 destina-se à indústria cimenteira regional, integrando cadeia já consolidada e diretamente

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.

correlacionada ao embarque de clínquer, ao passo que a demanda do MUC03 decorre do Projeto Santa Quitéria, empreendimento minero-industrial associado à Jazida Itataia, e caracteriza fluxo logístico novo, não contemplado nas projeções do Plano Mestre. Sob o aspecto físico, a capacidade do MUC03 está dimensionada e comprometida com essa demanda específica. Não há, portanto, capacidade ociosa apta a absorver as cargas do MUC05, de modo que a relação entre as áreas é de complementaridade. Essa circunstância em que, num complexo portuário, um terminal se especializa na movimentação de determinada carga para um mercado específico não constitui fato incomum no setor portuário e é situação até recorrente. A existência de um único operador para uma carga específica não configura, por si só, distorção concorrencial a ser previamente equacionada por meio de estudo próprio, mas sim uma característica ordinária de mercados de nicho, que a regulação setorial está plenamente aparelhada para acompanhar. É precisamente para cenários dessa natureza que existe a atuação da Agência Reguladora: o eventual exercício abusivo dessa posição, e não a posição em si, é que constitui o objeto da tutela regulatória, a ser exercida de modo contínuo ao longo de toda a vigência contratual. Nesse sentido, no que tange especificamente às preocupações suscitadas na contribuição, quais sejam, o eventual risco de fechamento estrutural de mercado, de verticalização econômica, de recusa ou dificuldade de acesso de terceiros à infraestrutura, de elevação artificial de custos logísticos, de degradação das condições operacionais de terceiros e de priorização de cargas próprias em detrimento de concorrentes, importa esclarecer que tais matérias se inserem, com precisão, no núcleo das competências legais atribuídas à ANTAQ. Com efeito, a Lei nº 10.233, de 2001, e a Lei nº 12.815, de 2013, conferem à Agência a atribuição de fiscalizar a atuação de todos os agentes do setor portuário e de disciplinar a utilização, por qualquer interessado, das instalações portuárias arrendadas, cabendo-lhe justamente prevenir e reprimir as condutas anticoncorrenciais e discriminatórias descritas na contribuição. Não se trata, portanto, de riscos deixados à margem da tutela regulatória, são exatamente as hipóteses que a atuação regulatória e fiscalizatória contínua da ANTAQ tem por finalidade coibir. A conduta abusiva ou discriminatória do arrendatário, caso viesse a se verificar, não configuraria uma falha da modelagem, mas sim um ilícito sujeito à ação corretiva e sancionatória da Agência, independentemente da realização de estudo concorrencial prévio adicional.

				Esse arcabouço de tutela, ademais, não permanece em plano abstrato, encontrando-se materializado em obrigações concretas e exigíveis na própria minuta de contrato. O subitem 7.1.1, alínea xii, impõe à arrendatária o dever de prestar contas e fornecer informações econômico-financeiras e operacionais ao Poder Concedente, à ANTAQ e aos órgãos competentes, o que assegura à Agência a transparência necessária ao monitoramento contínuo do terminal. O subitem 7.1.1, alínea xvi, por sua vez, obriga a arrendatária a ajustar-se às medidas e determinações do Poder Concedente e da ANTAQ relacionadas à correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou em sua Área de Influência, dispositivo que endereça diretamente a preocupação central da contribuição e confere à Agência instrumento contratual expreso para intervir diante de qualquer distorção concorrencial, inclusive a eventualmente decorrente dos efeitos agregados dos arrendamentos MUC03, MUC04 e MUC05. Já o subitem 7.1.1, alínea xxiv, exige o atendimento não discriminatório de terceiros interessados nos serviços do terminal, com observância da Resolução ANTAQ nº 75, de 2022, e comunicação de eventual descumprimento à Agência, respondendo de forma específica ao pleito de garantia de acesso de terceiros à infraestrutura. Por fim, o subitem 10.1, embora estabeleça a liberdade dos preços das operações de movimentação e armazenagem, faculta à ANTAQ estabelecer valores de cobrança, mediante prévio procedimento administrativo, de modo a coibir abuso de poder econômico, endereçando a hipótese de elevação artificial de custos ou de imposição de condições comerciais desvantajosas a terceiros. Diante do exposto, entende-se que as preocupações legítimas manifestadas na contribuição encontram-se adequadamente tuteladas, de um lado, pela própria conclusão da modelagem quanto à inexistência de risco relevante de concentração a ser previamente equacionado e, de outro, pelo conjunto de competências legais da ANTAQ e pelas salvaguardas contratuais acima referidas, as quais permitem à Agência prevenir, monitorar e reprimir, de modo contínuo e ao longo de toda a vigência do arrendamento, quaisquer condutas que comprometam a concorrência intraporto, o acesso não discriminatório de terceiros ou a modicidade das condições ofertadas aos usuários, função para a qual a regulação setorial se encontra estruturada. Ratifica-se, por conseguinte, a desnecessidade de realização de estudo concorrencial específico adicional como condição para a publicação do edital.
2	Minuta de Contrato	10.1 Serão livres os	CONTRIBUIÇÃO 4 à CONTRADIÇÃO CONCORRENCIAL E NECESSIDADE	Agradecemos pela contribuição. Novamente, cumpre destacar que o

Preços das atividades relacionadas às operações de movimentação e armazenagem em 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

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.

EVTEA foi elaborado em estrito alinhamento com as diretrizes do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e com o Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém, publicado pelo Ministério da Infraestrutura (fevereiro de 2020). O estudo incorporou as projeções de demanda e o plano de ações e investimentos do Poder Concedente, garantindo, simultaneamente, total aderência ao Planejamento Estratégico e ao Plano de Ações da Companhia Docas do Ceará (CDC). Dessa forma, a modelagem assegura o respeito aos princípios administrativos da eficiência, do planejamento integrado e da supremacia do interesse público. Quanto à questão do nível de preços estabelecido, o valor considerado na modelagem tem caráter referencial e foi obtido por meio de pesquisa de mercado em que foram considerados terminais com operações de cargas semelhantes às pretendidas para o MUC05 e que contempla uma cesta de serviços que suplanta apenas a operação portuária, como devidamente destacado na Seção B - Estudo de mercado, tais como: pesagens, armazenagem, movimentação portuária, dentre outros. No tocante ao pleito de fixação de preço-teto, esclarece-se que o estabelecimento de teto tarifário é medida reservada às hipóteses em que os próprios estudos de viabilidade apontem para ambiente concorrencial imperfeito no qual a Agência Reguladora vislumbra dificuldades para coibir abusos e assegurar a modicidade tarifária, o que não se verifica no presente caso. Ademais, a imposição de teto tarifário em terminais que operam cesta heterogênea de serviços, como é o do MUC05, mostra-se tecnicamente inadequada e potencialmente danosa ao mercado, na medida em que a multiplicidade de serviços com valores distintos inviabiliza a regulação por um teto único e pode gerar assimetria de informação, precificação defasada e até desabastecimento de serviços menos rentáveis. Por essa razão, optou-se pelo regime de preços livres, acompanhado da prerrogativa da ANTAQ de intervir na cobrança sempre que caracterizado abuso de poder econômico, nos termos do subitem 10.1 da minuta de contrato, solução que confere proteção equivalente aos usuários sem os efeitos distorsivos do controle prévio de preços. Reitera-se, ainda que de forma objetiva, o quanto já consignado em resposta à contribuição anterior: as preocupações relativas à discriminação operacional, à recusa de atendimento, ao aumento artificial de custos, ao fechamento vertical de mercado e à inviabilização logística de concorrentes e traders independentes inserem-se no núcleo das competências legais da ANTAQ, a quem incumbe fiscalizar os agentes do setor e disciplinar o acesso de terceiros às instalações portuárias arrendadas.

Tais preocupações encontram-se materializadas em obrigações contratuais concretas e exigíveis, notadamente a de ajustar-se às determinações da Agência voltadas à correção de competição imperfeita (subitem 7.1.1, xvi), a de atender de forma não discriminatória terceiros interessados, com observância da Resolução ANTAQ nº 75, de 2022 (subitem 7.1.1, xxiv), e a de prestar contas e fornecer informações econômico-financeiras e operacionais à Agência (subitem 7.1.1, xii), dispositivos que asseguram a tutela contínua do acesso não discriminatório e da modicidade das condições ao longo de toda a vigência contratual. Especificamente quanto à hipótese de que empresa verticalmente integrada à cadeia cimenteira venha a vencer o certame, cumpre esclarecer que a integração vertical não constitui, por si só, ilícito concorrencial ou fator necessariamente prejudicial ao mercado. Trata-se de entendimento já consolidado no âmbito da própria regulação setorial e da doutrina concorrencial, segundo o qual a verticalização pode, inclusive, gerar eficiências e reduzir custos de transação. O que se sujeita à tutela do Estado não é a estrutura verticalizada em si, mas o eventual exercício abusivo dela decorrente, o qual deve ser aferido à luz das circunstâncias concretas e das condutas efetivamente praticadas. A ANTAQ dispõe das ferramentas regulatórias e fiscalizatórias necessárias para identificar e reprimir tais abusos, caso venham a se verificar, sem que isso demande a imposição prévia das salvaguardas estruturais pleiteadas. Por fim, no que se refere à eventual submissão da modelagem à análise do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), esclarece-se que a atuação daquele órgão não se dá neste momento do processo. O CADE exerce controle de condutas de natureza repressiva, atuando na apuração e sanção de infrações à ordem econômica efetivamente praticadas, bem como no controle de estruturas em operações de concentração sujeitas a notificação, hipóteses que não se confundem com a etapa de modelagem e licitação de área portuária ora em curso. Não há, portanto, fundamento para submissão prévia da modelagem àquele Conselho, cuja competência poderá ser oportunamente acionada caso, no curso da exploração do terminal, venha a se configurar conduta anticoncorrencial concreta, sem prejuízo da atuação regulatória própria da ANTAQ. Diante do exposto, entende-se que as preocupações manifestadas na contribuição encontram-se adequadamente endereçadas pelo caráter referencial do valor adotado, pela opção tecnicamente fundamentada pelo regime de preços livres com possibilidade de intervenção da ANTAQ,

				e pelo conjunto de competências legais e salvaguardas contratuais que asseguram o acesso não discriminatório e a repressão a eventuais abusos, razão pela qual não se acolhe o pleito de revisão da modelagem para inclusão de preço-teto, reserva de capacidade e demais mecanismos estruturais propostos.
3	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 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.	Agradecemos pela contribuição. Os valores considerados no EVTEA possuem caráter referencial, tendo sido obtidos por meio de pesquisa de mercado baseada em instalações e operações portuárias com perfil semelhante ao pretendido para o empreendimento. Cabe reiterar que tal valor contempla cesta de serviços que suplanta a mera operação portuária, abrangendo, entre outros, pesagem, armazenagem e movimentação, razão pela qual não é diretamente comparável a patamares que reflitam apenas parcela dessas atividades. As demais preocupações veiculadas na contribuição, notadamente o pleito de fixação de tarifa-teto ou fórmula de controle tarifário, a transparência tarifária, a fiscalização sobre discriminação de preços e a revisão periódica das condições aplicáveis a terceiros, coincidem substancialmente com as questões já enfrentadas em resposta às contribuições anteriores, para cujas razões ora se remete, de modo a evitar repetição desnecessária. Em síntese, esclarece-se que o estabelecimento de tarifa-teto é medida reservada às hipóteses em que os estudos de viabilidade apontem ambiente concorrencial imperfeito no qual a Agência vislumbre dificuldade para coibir abusos e assegurar a modicidade, o que não se verifica no caso, sendo ainda tecnicamente inadequada a imposição de teto único a terminal que opera cesta heterogênea de serviços. Optou-se, por isso, pelo regime de preços livres, acompanhado da prerrogativa da ANTAQ de intervir na cobrança sempre que caracterizado abuso de poder econômico, nos termos do subitem 10.1 da minuta de contrato. Os riscos de discriminação de preços e de imposição de condições comerciais desvantajosas a terceiros, por sua vez, já se encontram adequadamente mitigados pelo conjunto de competências legais da ANTAQ e pelas salvaguardas contratuais previstas na minuta, em especial a obrigação de atendimento não discriminatório de terceiros interessados, com observância da Resolução ANTAQ nº 75, de 2022 (subitem 7.1.1, xxiv), a obrigação de ajustar-se às determinações da Agência voltadas à correção de competição imperfeita (subitem 7.1.1, xvi) e o dever de prestar contas e fornecer informações econômico-financeiras e operacionais à ANTAQ (subitem 7.1.1, xii), dispositivo este que assegura a transparência necessária ao

				monitoramento contínuo das condições praticadas e que endereça, de forma direta, o pleito de transparência tarifária e de fiscalização sobre eventual discriminação de preços. Diante do exposto, entende-se que as preocupações manifestadas encontram-se adequadamente endereçadas pelo caráter referencial do valor adotado, pela opção tecnicamente fundamentada pelo regime de preços livres com possibilidade de intervenção da Agência e pelas salvaguardas contratuais e competências fiscalizatórias que asseguram o acesso não discriminatório, a transparência e a repressão a eventuais abusos ao longo de toda a vigência contratual, razão pela qual não se acolhe o pleito de inclusão de tarifa-teto ou de mecanismo de controle tarifário aplicável a terceiros.
4	Minuta de Contrato	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	Agradecemos pela contribuição. As questões suscitadas nesta contribuição, relativas ao acesso não discriminatório de terceiros, à transparência tarifária e operacional, à vedação de discriminação entre usuários e à mitigação dos riscos decorrentes de eventual arrendatário verticalizado, coincidem, em essência, com os pontos já enfrentados em resposta às contribuições anteriores, para cujas razões ora se remete, a fim de evitar repetição desnecessária. Reitera-se, de forma objetiva, que tais preocupações já se encontram adequadamente endereçadas pelo conjunto de competências legais da ANTAQ e pelas salvaguardas contratuais expressamente previstas na minuta, em especial: a obrigação de atendimento não discriminatório de terceiros interessados, com observância da Resolução ANTAQ nº 75, de 2022 (subitem 7.1.1, xxiv); a obrigação de ajustar-se às medidas e determinações da Agência voltadas à correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou em sua Área de Influência (subitem 7.1.1, xvi); e o dever de prestar contas e fornecer informações econômico-financeiras e operacionais ao Poder Concedente e à ANTAQ (subitem 7.1.1, xii), dispositivo que assegura a transparência necessária ao monitoramento contínuo da capacidade ocupada e disponível e das condições praticadas pelo terminal. Quanto à proteção contra abusos econômicos e à discriminação de preços, registre-se ainda a prerrogativa da ANTAQ de intervir na cobrança sempre que caracterizado abuso de poder econômico, nos termos do subitem 10.1 da minuta de contrato. No que se refere à hipótese de arrendatário verticalmente integrado, reitera-se que a integração vertical não constitui, por si só, ilícito concorrencial, sujeitando-se à tutela do Estado apenas o eventual exercício abusivo dela decorrente, o qual a Agência dispõe de instrumentos regulatórios e fiscalizatórios para

			divulgação periódica de capacidade disponível e cargas recusadas.	identificar e reprimir. Cabe acrescentar que o descumprimento das obrigações contratuais está sujeito à atuação sancionatória da ANTAQ, na forma da regulação aplicável, bem como aos canais próprios de recebimento e apuração de reclamações de usuários mantidos pela Agência, de modo que os pleitos relativos a penalidades por recusa injustificada de atendimento e a mecanismo de solução de conflitos encontram-se contemplados pelo arcabouço regulatório vigente. Diante do exposto, entende-se que as preocupações manifestadas já se encontram devidamente mitigadas pelas competências legais da ANTAQ e pelas salvaguardas contratuais existentes, as quais asseguram o acesso não discriminatório, a transparência e a repressão a eventuais abusos ao longo de toda a vigência contratual, razão pela qual não se acolhe o pleito de inclusão das cláusulas adicionais propostas.
5	Minuta de Contrato	13.1.19 Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação o de novos portos organizado s ou novas Instalações Portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado;	CONTRIBUIÇÃO 5 – 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.	Agradecemos pela contribuição. Inicialmente, é oportuno destacar que o percentual adotado para o cálculo da Movimentação Mínima Exigida (MME) decorre da aplicação da metodologia Value at Risk (VaR), atualmente utilizada em modelagens portuárias e alinhada às orientações constantes do Acórdão TCU nº 1.750/2021-Plenário. A metodologia busca capturar a volatilidade histórica da movimentação das cargas consideradas no estudo, permitindo mensurar adequadamente os riscos associados às projeções de demanda. No caso do MUC05, o VaR apurado foi de 38,1%, aplicando-se à demanda projetada o redutor correspondente para a definição da MME. Cumpre esclarecer que a MME não constitui piso de plena ocupação do terminal, mas mecanismo de compartilhamento de risco entre o Poder Concedente e a arrendatária, calibrado a partir da volatilidade efetivamente observada para o coque de petróleo e o clínquer, razão pela qual sua fixação em patamar aderente a essa volatilidade é justamente o que confere consistência técnica ao indicador. No que se refere à gestão dos riscos operacionais, ambientais e de implantação, a minuta de contrato já estabelece, de forma objetiva, a alocação de riscos entre a futura arrendatária e o Poder Concedente (subitens 13.1 e 13.2), contemplando, entre os riscos alocados à arrendatária, os relativos a projeto, engenharia e construção (subitem 13.1.1), obtenção de licenças (subitens 13.1.3 e 13.1.20), atraso no cumprimento de cronogramas (subitem 13.1.5), passivo e danos ambientais (subitens 13.1.14 e 13.1.16) e não efetivação da demanda projetada (subitem 13.1.19). As demais matérias correlatas, notadamente a definição de penalidades por descumprimento de indicadores de desempenho, serão tratadas nas etapas subsequentes de estruturação do arrendamento, por

				ocasião da documentação licitatória e da minuta contratual, observadas as competências da Autoridade Portuária, da ANTAQ e dos demais órgãos competentes. Quanto à não exigência de garantia de execução, o Poder Concedente (MPOR), em observância à sua atribuição legal, sopesou inoportuna tal medida, respaldando-se na alteração da Lei nº 12.815, de 2013, promovida pela Lei nº 14.047, de 23 de agosto de 2020, bem como em orientações e jurisprudência do Tribunal de Contas da União (TCU), nos seguintes termos: "É facultado à Administração exigir prestação de garantia nas contratações de bens, obras e serviços, de modo a assegurar a plena execução do contrato e a evitar prejuízos ao patrimônio público. Antes de estabelecer no edital exigência de garantia, deve a Administração, diante da complexidade do objeto, avaliar se realmente é necessária ou se servirá apenas para encarecer o objeto". Diante do exposto, entende-se que as preocupações manifestadas encontram-se adequadamente endereçadas pela consistência técnica da metodologia de cálculo da MME, pela alocação objetiva de riscos já prevista na minuta de contrato e pela fundamentação legal e jurisprudencial que respalda a não exigência de garantia de execução.
6	Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA - Seção B - Estudo de Mercado	CONTRIBUIÇÃO 1 – 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 vantajosidade econômica e operacional da área MUC05 Texto sugerido Solicita-se complementação do EVTEA para inclusão de análise comparativa de vantajosidade 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	Agradecemos pela contribuição. Cumpre destacar que o EVTEA foi elaborado em estrito alinhamento com as diretrizes do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e com o Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém, publicado pelo Ministério da Infraestrutura (fevereiro de 2020). O estudo incorporou as projeções de demanda e o plano de ações e investimentos do Poder Concedente, garantindo, simultaneamente, total aderência ao Planejamento Estratégico e ao Plano de Ações da Companhia Docas do Ceará (CDC). Dessa forma, a modelagem assegura o respeito aos princípios administrativos da eficiência, do planejamento integrado e da supremacia do interesse público de forma geral. Ademais, ressalta-se a estratégia de destinação multicarga adotada para as áreas previstas para a movimentação integrada de Carga Geral e Granel Sólido Mineral. Essa versatilidade não apenas acompanha a vocação e o uso atual dessas áreas exploradas pela CDC, mas também cumpre o papel fundamental de flexibilizar a modelagem do projeto. O objetivo dessa medida é adaptar as áreas às dinâmicas do mercado, mitigando riscos e incrementando significativamente a atratividade desses ativos para a futura exploração indireta pela iniciativa privada.

			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 vantajosidade 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 vantajosidade do arrendamento à luz desses elementos.	
7	Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA - Seção B - Estudo de Mercado	CONTRIBUIÇÃO 2 – 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: grãos 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	Agradecemos pela contribuição. Cumpre destacar que o EVTEA foi elaborado em estrito alinhamento com as diretrizes do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e com o Plano Mestre do Complexo Portuário de Fortaleza e Pecém, publicado pelo Ministério da Infraestrutura (fevereiro de 2020). O estudo incorporou as projeções de demanda e o plano de ações e investimentos do Poder Concedente, garantindo, simultaneamente, total aderência ao Planejamento Estratégico e ao Plano de Ações da Companhia Docas do Ceará (CDC). Dessa forma, a modelagem assegura o respeito aos princípios administrativos da eficiência, do planejamento integrado e da supremacia do interesse público de forma geral. Em adendo é digno de menção que a área objeto do arrendamento, incluindo o Armazém A-3 e áreas adjacentes, possui histórico consolidado de armazenamento e movimentação de coque e clínquer, cargas tradicionalmente operadas no Porto de Fortaleza. Desde a aprovação do PDZ, em 2022, a Autoridade Portuária não recebeu propostas concretas para utilização da área por outras cadeias logísticas ou segmentos de carga que justificassem a revisão da vocação estabelecida. Destaca-se que o coque e o clínquer referem-se às cargas âncora do empreendimento e que, portanto, a modelagem pautou-se sobre as projeções de movimentação para essas cargas. No entanto, não há impedimento quanto à movimentação de outros grãos sólidos minerais, uma vez que a MME foi estabelecida de forma genérica para essa natureza de carga e não de forma específica para as cargas âncora.

			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.	Agradecemos pela contribuição. Quanto à solicitação de revisão da projeção de demanda para o clínquer, convém destacar que a análise foi, inicialmente, pautada no histórico recente de movimentação dessa carga por meio do Porto de Fortaleza, que desde 2020 apresenta fluxo crescente e recorrente de movimentação dessa carga. Por outro lado, o alinhamento de sua projeção de demanda com a projeção do coque de petróleo está vinculado de forma direta, e não indireta, uma vez que as cargas pertencem à mesma cadeia produtiva, a do cimento. Nesse contexto, não há justificativa que indique a projeção de movimentação de clínquer não siga uma trajetória semelhante à do coque, uma vez que essa trajetória semelhante, é confirmada pela análise do histórico de movimentação das cargas, como pode ser observado por meio do Gráfico 4 da Seção B - Estudo de mercado (p. 19) do EVTEA em questão. A respeito dos impactos da transição energética sobre a demanda futura do coque de petróleo, foi apurado em entrevistas com três cimenteiras que atuam no estado do Ceará que o coque permanecerá sendo a principal fonte energética do segmento, uma vez que a substituição desse insumo deverá ocorrer até o limite de 40% do total da demanda por energia nas cimenteiras, movimento que já se encontra em andamento e que, de acordo com os representantes da indústria, não impactará na redução da importação de coque, uma vez que a capacidade produtiva das plantas ainda não está exaurida. Por fim, quanto à necessidade de projeções sensíveis a cenários de perda de cliente âncora, substituição energética, retração setorial ou mudança logística regional, cumpre destacar que a partir do estudo de mercado estão estabelecidos, além do cenário tendencial de demanda, um cenário otimista e um cenário pessimista a fim de abarcar as oscilações comuns do mercado, como os mencionados anteriormente.
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 grãos sólidos minerais inicia com	Agradecemos pela contribuição. Quanto à questão do nível de preços estabelecido, o valor considerado na modelagem tem caráter referencial e foi obtido por meio de pesquisa de mercado em que foram considerados terminais especializados com operações de cargas semelhantes às pretendidas para o MUC05 e que contempla uma cesta de serviços que suplanta apenas a operação portuária, como devidamente destacado na Seção B - Estudo de mercado, tais como: pesagens, armazenagem, movimentação portuária, dentre outros.

			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: â€¢ Operador Portuário - Embarque de granéis sólidos - R\$ 28,41 â€¢ Operador Portuário - Serviço extra com requisição de mão de obra para operador de máquina - R\$ 2,31 â€¢ Operador Portuário - Locação de baias para embarque - R\$ 3,00 â€¢ Docas - Utilização da infraestrutura terrestre (Tab. III) e utilização da infraestrutura de proteção e acesso aquaviário (Tab. I) - R\$ 9,89 â€¢ 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: â€¢ Operador Portuário - Descarga média - R\$ 21,50 â€¢ Operador Portuário - Locação de grabs para descarga e escavadeiras hidráulicas nos armazéns - R\$ 7,54 â€¢ Operador Portuário - Capatazia: (OGMO) faina de operadores de máquinas e (OGMO) faina de descompactador das moegas - R\$ 11,32 â€¢ Docas - Utilização da infraestrutura terrestre (Tab. III) - R\$ 4,74 â€¢ 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.	Entende-se que, atualmente, o Porto de Fortaleza não conta com um terminal especializado e que os custos com os serviços obtidos estão relacionados, exceto pelo serviço de operação portuária, à utilização de instalações públicas para os quais são pagas as tarifas públicas. No contexto de um terminal especializado arrendado, é comum que os custos portuários sejam superiores devido aos compromissos assumidos com a manutenção adequada das condições operacionais, bem como com o nível de especialização dos serviços oferecidos que, por sua vez, culminarão em maior eficiência e, portanto, tendem a reduzir os custos com estadia no porto, dentre outros aspectos.
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	Agradecemos pela contribuição. Durante a concepção do projeto conceitual da área de arrendamento MUC05, foi avaliada a adoção de sistema mecanizado de carregamento de clínquer, incluindo alternativa com equipamento do tipo shiploader. Nesse sentido, foi analisado um modelo de equipamento indicado pela Companhia Docas do Ceará (CDC). O equipamento em questão, fornecido pela empresa chinesa Zhejiang Hefei, é composto por transportador de correia principal, integrado a duas estações de recebimento compostas por moega e transportador auxiliar. A alternativa analisada apresentava capacidade operacional estimada em aproximadamente 750 t/h, podendo, em tese, proporcionar ganhos de produtividade no carregamento das embarcações, com potencial redução do tempo de permanência dos navios no berço e consequente aumento da

			indústria cimenteira, que buscam justamente otimizar operações e maximizar ganhos por meio da redução de custos logísticos.	eficiência operacional. Adicionalmente, foram consultados três modelos de equipamentos (TB 42 – Titan, TB 58 para carregamento de dois porões e TB 58 para carregamento de três porões) fornecidos pela empresa Telestack, especializada em equipamentos móveis para movimentação de granel sólido. Entretanto, durante a avaliação técnica da solução, verificou-se que a implantação do referido equipamento, independente do fornecedor, apresentaria restrições de compatibilidade física com a infraestrutura atualmente disponível no cais associado à área MUC05 (Berço 104). Conforme identificado na ficha técnica do equipamento indicado pela CDC e dos equipamentos da Telestack, o sistema demandaria, no mínimo, cerca de 22 m de faixa operacional no cais para instalação e manobra. Todavia, a faixa operacional disponível no cais da área em estudo foi estimada em aproximadamente 20 m, dimensão considerada insuficiente para acomodação segura do equipamento e realização das manobras operacionais necessárias. Adicionalmente, o Berço 104 é compartilhado com a área de arrendamento adjacente, denominada MUC03, de modo que a implantação da estrutura do shiploader poderia comprometer a flexibilidade operacional e a utilização compartilhada do cais. Diante desse cenário, após reunião de alinhamento quanto às limitações em relação ao equipamento realizada entre o LabTrans/UFSC, CDC e SNP, ocorrida em 09/10/2025, foi decidido pela manutenção do arranjo operacional atualmente praticado, no qual a operação de carregamento é realizada por meio de guindaste de bordo. Ressalta-se que, a partir das pranchas médias históricas constantes no Estatístico Aquaviário, verificou-se que a operação atualmente realizada apresenta desempenho compatível com a prancha mínima de 350 t/h para movimentação de clínquer estabelecida pela Companhia Docas do Ceará (CDC) na Resolução nº 09/2022. Assim, a solução adotada no projeto conceitual buscou compatibilizar os requisitos operacionais do terminal com as limitações físicas e funcionais da infraestrutura portuária existente, preservando a operacionalidade do berço e a convivência operacional com as demais áreas arrendadas.
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	Agradecemos pela contribuição. Durante reunião realizada na sede da Companhia Docas do Ceará (CDC), em 13 de agosto de 2025, com a Diretoria de Infraestrutura e Gestão Portuária (DIEGEP), foi informado pelos representantes da referida diretoria que o fluxo de veículos com origem ou destino à área MUC05 poderia continuar utilizando a portaria pública existente, sem necessidade de implantação de gates exclusivos para o arrendamento.

			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?	Na mesma ocasião, a DIEGEP ressaltou que as balanças rodoviárias atualmente existentes na área pública do porto apresentam limitações, especialmente para o atendimento de veículos do tipo bitrem, e não se encontram em estado de conservação adequado. Conforme informado, a pesagem atualmente é realizada por eixo, em razão das restrições dos equipamentos existentes, o que motivou a previsão de novas balanças rodoviárias compatíveis com a tipologia veicular prevista para a operação do terminal. Adicionalmente, em reunião virtual realizada em 23 de outubro de 2025, com participação de representantes da CDC e da Receita Federal do Brasil (RFB), foi considerado oportuno que os veículos com origem ou destino à área MUC05 sejam pesados em balanças vinculadas ao próprio arrendamento. Na referida reunião, a RFB também recomendou a consideração de fluxo alternativo para os veículos que realizam operação em carrossel, tendo em vista que, embora a aferição de carga usualmente ocorra por meio da arqueação do navio, em situações específicas pode ser necessária a pesagem dos veículos. Cabe mencionar ainda a Portaria nº 143, de 11 de fevereiro de 2022, da Receita Federal do Brasil (RFB), a qual estabelece normas gerais e procedimentos para o alfandegamento de local ou recinto. A referida portaria, em seu Artigo 13, informa que a administradora do local ou recinto deve disponibilizar, quando aplicável, balança rodoviária compatível com o porte dos veículos terrestres que transitam pelo recinto. Dessa forma, a previsão de implantar duas balanças rodoviárias na área de arrendamento MUC05 decorre da necessidade de adequação operacional e funcional da infraestrutura às condições previstas para o terminal, considerando: (i) as limitações técnicas e o estado de conservação das balanças públicas existentes; (ii) a necessidade de atendimento adequado a veículos do tipo bitrem; e (iii) as recomendações operacionais apresentadas pela CDC e pela RFB quanto à possibilidade de realização de pesagem em equipamento próprio do arrendamento, inclusive para atendimento de fluxos específicos, como operações carrossel. (iv) a Portaria RFB nº 143, de 11 de novembro de 2022.
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	Agradecemos pela contribuição. Conforme verificado durante visita técnica realizada à área de arrendamento MUC05, em agosto de 2025, as condições de conservação do Armazém A3 não se mostraram adequadas para a armazenagem de coque de petróleo, destacando-se, entre outros aspectos, a existência de falhas na cobertura e limitações estruturais da edificação. De forma similar, constatou-se que o Armazém C3 não dispõe de infraestrutura compatível com a

			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.	operação pretendida para armazenamento desse tipo de carga, tendo sido informado pela Diretoria de Infraestrutura e Gestão Portuária (DIEGEP), na ocasião da visita, que o referido armazém atualmente encontra-se cedido à Receita Federal do Brasil (RFB). Diante das condições observadas em campo, das informações prestadas pela DIEGEP e da previsão de utilização de ambos os armazéns para a armazenagem de coque de petróleo, verificou-se a necessidade de intervenções de reforma e adequação estrutural das edificações, visando atender aos requisitos operacionais, estruturais e de segurança associados à movimentação e armazenagem da carga prevista. Nesse contexto, foram consideradas, entre outras, as seguintes intervenções: Armazém A3: - Demolição da alvenaria existente e remoção das telhas de fibrocimento; - Reforço das fundações e da estrutura das paredes, de modo a suportar as cargas operacionais previstas; - Execução de paredes de concreto até a altura de contenção das pilhas de coque, com fechamento complementar em alvenaria estrutural; - Implantação de nova cobertura metálica com telhamento em fibrocimento; - Instalação de sistema de proteção e combate a incêndio e de sistema de proteção contra descargas atmosféricas (SPDA); - Implantação de sistema de iluminação e Circuito Fechado de Televisão (CFTV). Armazém C3: - Demolição da alvenaria e dos alambrados existentes; - Reforço das fundações; - Execução de paredes de concreto para contenção das pilhas de coque, com fechamento complementar em alvenaria estrutural; - Instalação de sistema de proteção e combate a incêndio e de sistema de proteção contra descargas atmosféricas (SPDA); - Implantação de sistema de iluminação e Circuito Fechado de Televisão (CFTV). Assim, os valores estimados para os investimentos decorrem da natureza e da complexidade das intervenções necessárias para adequação das estruturas existentes às condições operacionais e de segurança requeridas para a armazenagem de coque de petróleo. Para a composição dos custos das intervenções, foram adotadas como referência as composições e os valores constantes do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI). A partir dessas referências, estimou-se, aproximadamente, o montante de R\$ 6.350.000 para reforma do Armazém A3 e de R\$ 2.400.000 para reforma do Armazém C3. Ressalta-se ainda que os valores unitários apresentados na Seção C – Engenharia correspondem ao valor global estimado de reforma de cada armazém dividido pela respectiva área construída.
13	Seção C - Engenharia	EVTEA - Seção C -	Solicita-se esclarecimentos detalhados acerca dos valores definidos para as	Agradecemos pela contribuição. A estimativa dos custos para implantação

	a	Engenharia	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.	das edificações de apoio foi elaborada com base em parâmetros referenciais de mercado, adotando-se como referência o Custo Unitário Básico (CUB) do estado do Ceará, referente ao mês de julho de 2025, considerando padrão comercial normal (CAL-8). A metodologia adotada consistiu na multiplicação do valor unitário de referência do CUB pela área prevista para cada edificação de apoio. Complementarmente, foram considerados os custos associados aos sistemas de fundação, cujos valores referenciais foram obtidos a partir do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI) e do Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO). Ressalta-se que os quantitativos e as áreas adotadas para as edificações de apoio foram definidos em nível conceitual, considerando as necessidades operacionais mínimas previstas para o funcionamento do terminal, incluindo suporte administrativo, operacional, controle de acesso e apoio aos motoristas. Dessa forma, os valores apresentados representam estimativas paramétricas compatíveis com instalações de apoio necessárias à operação do terminal, elaboradas a partir de referências técnicas usualmente adotadas em estudos de engenharia e viabilidade.
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.	Agradecemos pela contribuição. A área considerada para implantação de nova pavimentação corresponde à totalidade da área de arrendamento MUC05, excluindo-se as áreas ocupadas pelos armazéns e pelas edificações de apoio, totalizando aproximadamente 10.618 m². Embora a área atualmente possua pavimentação, o projeto conceitual prevê intervenções significativas na área do arrendamento, incluindo a implantação de nova estrutura para armazenagem de clínquer, construção de edificações de apoio, execução de fundações, movimentação de terra, remoção e demolição de estruturas existentes. Nesse contexto, as intervenções previstas tendem a impactar diretamente o pavimento existente em razão da execução das obras civis. Assim, a previsão de recomposição integral da pavimentação foi adotada como premissa de projeto em nível conceitual, visando assegurar a plena funcionalidade operacional do terminal após a conclusão das intervenções. Portanto, a estimativa de nova pavimentação representa uma previsão compatível com o conjunto de intervenções estruturais e operacionais previstas para adequação da área arrendada às necessidades futuras do terminal.
15	Relatório de Diretrizes e	EVTEA - Relatório de Diretrizes e	CONTRIBUIÇÃO 4 – ESTUDO DE IMPACTO TRABALHISTA-PORTUÁRIO Documento EVTEA / Estudos técnicos Tema Impacto sobre trabalhadores	Agradecemos pela contribuição. Inicialmente, é importante destacar que por se tratar de um arrendamento em área pública, a utilização de mão de

	Premissas do Projeto	Premissas do Projeto	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.	obra avulsa, mesmo que o terminal seja arrendado, continua sendo uma obrigatoriedade para o arrendatário. Assim, entende-se que a reserva de trabalho para os TPAs está devidamente protegida, dado que o terminal a ser desenvolvido na área MUC05 movimentará cargas que já são, historicamente, movimentadas no Porto de Fortaleza. É relevante destacar que o cálculo do custo com mão de obra avulsa no âmbito do arrendamento MUC05 foi desenvolvido tendo por base as fainas atualmente empregadas nas operações, conformações obtidas com o próprio OGMO, indicando, assim, que a modelagem prevê a manutenção da mão de obra avulsa no contingente empregado atualmente. Além disso, é importante mencionar que o OGMO subsidiou a análise do custo variável com mão de obra por meio da disponibilização de Acordos Coletivos e Convenções Coletivas de Trabalho, que balizaram os cálculos realizados, bem como validou os resultados obtidos, em que se buscou refletir, o mais fielmente possível, o contexto atual quanto à demanda por mão de obra avulsa. Quanto à solicitação de elaboração de estudos específicos de impacto trabalhista-portuário, análise quantitativa de impactos sobre TPAs e avaliação sobre a preservação das operações abertas, é importante destacar que tais estudos não são desenvolvidos para as licitações de arrendamento portuário definidas pelo Poder Concedente (MPOR) e conduzidas pela ANTAQ, não sendo considerados dentro do escopo de elaboração do EVTEA para um projeto de arrendamento portuário.
16	Relatório de Diretrizes e Premissas do Projeto	EVTEA - Relatório de Diretrizes e Premissas do Projeto	CONTRIBUIÇÃO 5 ª 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	Agradecemos pela contribuição. A modelagem do EVTEA da área MUC05 foi desenvolvida tendo como base as premissas estabelecidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Fortaleza (2022). Nesse contexto, menciona-se que foram realizados alinhamentos com a CDC, ANTAQ e SNP quanto à ajustes necessários na poligonal da área MUC05, bem como necessidade de revisão do PDZ para abarcar os ajustes identificados para a referida área.

			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, 12 de agosto de 2026

YGOR DI PAULA J. S. DA COSTA

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