



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
Subsecretaria de Competitividade e Melhorias Regulatórias
Coordenação-Geral de Desregulamentação e Competitividades

PARECER SEI Nº 2133/2021/ME

Assunto: Audiência Pública nº 019/2020 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com o objetivo de obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relacionados à proposta de licitação do projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), bem como da concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho.

Acesso: Público.

Processo SEI nº 10099.100031/2021-12

Brasília, 08 de fevereiro de 2021

1. Sumário Executivo

1. Avalia-se a proposta de licitação do projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA)[1], e da concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, submetido à Audiência Pública pela Antaq.
2. Trata-se da análise da documentação (técnica e jurídica), materializada por meio de Estudos Técnicos, Minutas de Edital, Contrato e respectivos anexos, com foco no modelo regulatório institucional e nas regras da concessão, disponibilizada pela Antaq.
3. A modelagem submetida à Audiência Pública tem como objetivo contribuir para o incremento de investimentos privados no setor de infraestrutura, de forma a contribuir para a redução do descompasso entre a expansão da capacidade da infraestrutura portuária frente ao crescimento do setor.
4. Destaque-se que o modelo institucional-regulatório proposto para as concessões de portos organizados visa a assegurar maior liberdade, flexibilidade e agilidade ao futuro concessionário, de forma a permitir a otimização do uso do espaço (público) portuário e as adaptações das operações requeridas pelos fluxos de comércio (nacional e internacional).
5. A despeito do mérito da proposta de modelagem, da análise das questões de natureza concorrencial e regulatória envolvidas, observam-se aspectos passíveis de aprimoramento da proposta, nos termos dos Itens 30, 31, 36, 33, 38, 40, 41, 42, 43, 44 e 45 deste Parecer.
6. Trata-se de manifestação em conformidade com as atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019.

2 - Da Análise

2.1 - Da Fundamentação Legal

7. A Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA, juntamente com um conjunto de empreendimentos públicos federais do setor de transportes, incluindo o setor portuário e aeroportuário, obteve indicação favorável do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – CPPI à qualificação dos estudos visando a sua desestatização junto ao Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, conforme Resolução nº 14[2] do CPPI, de 23 de agosto de 2017.
8. A inclusão do empreendimento sob análise no Programa Nacional de Desestatização – PND e a qualificação no âmbito do PPI foram realizadas por meio do Decreto nº 9.852, de 25 de junho de 2019.
9. Destaque-se que o mencionado Decreto nº 9.852/19 estabeleceu o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES como o responsável pela execução e pelo acompanhamento das medidas de desestatização.
10. Nesse contexto, após a realização de Estudos, a Antaq submete à Audiência Pública a documentação técnica e jurídica relacionada à proposta de licitação do projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), bem como da concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho. Além da documentação técnica e jurídica (estudos técnicos, minutas de edital, contratos e respectivos anexos), foram disponibilizadas as Notas Técnicas nº 2/2020/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 12 de novembro de 2020 e a Nota Técnica nº 6/2020/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 7 de dezembro de 2020, contendo o Ato Justificatório para a modelagem do processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA.
11. A seguir, apresenta-se a descrição da proposta submetida à Audiência Pública, e a análise da documentação correspondente, sob as óticas concorrencial e regulatória.

2.2 - Da Proposta de Desestatização da CODESA e Concessão Portuária

12. A proposta de licitação sob análise consiste de projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), bem como da concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho.
13. De acordo com o Item 1.4 do Edital (fl. 11), objetiva-se a transferência do controle acionário da CODESA, mediante a venda da totalidade das ações de titularidade da União e de emissão da CODESA, associada com a outorga do Contrato de Concessão dos mencionados portos.
14. O prazo previsto para a Concessão é de 35 anos[3], com possibilidade de prorrogação, de uma única vez, pelo prazo de até 5 anos[4].
15. De acordo com o Item 5.12 da minuta de Edital (fl. 35), o critério de julgamento do leilão será o de maior valor de Bonificação pela Outorga a ser pago ao Poder Concedente. Além do pagamento do valor de Bonificação pela Outorga, o Item 6.3 da minuta de Contrato (fl. 12) prevê a obrigação de pagamento de Contribuição Variável, correspondente ao montante anual em reais, resultante da aplicação de alíquota de 7,5% sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais, auferida no ano anterior ao do pagamento.
16. Caso o leilão tenha mais de uma proposta, os itens 5.16 e 5.17 (fl. 35) da minuta de Edital prevê a realização de leilão em viva-voz, desde que as ofertas das Proponentes classificadas estejam entre as 3 maiores propostas ou o seu valor seja igual ou superior a 90% da maior proposta.
17. Relativamente aos cenários de demanda utilizados na modelagem, os estudos utilizaram a demanda projetada para o cluster do Espírito Santo, destacando-se as cargas de minério de ferro, de carvão mineral, de fertilizantes, de derivados de petróleo, de celulose, de veículos, de contêineres e da navegação de apoio offshore [5].
18. Quanto aos aspectos tarifários, a modelagem proposta adota como premissa a manutenção da eficiência, de forma a estimular a realização de investimentos, a proteção dos usuários contra práticas monopolísticas e outros abusos dos operadores e o incentivo à competição e prevenção contra discriminação de preços. Nesse contexto, com o objetivo de alcançar um ponto de equilíbrio entre a liberdade e flexibilidade para o concessionário na gestão de seu

negócio e a existência de mecanismos de regulação tarifária que limitem a possibilidade de abusos de posição dominante ou prática de atos anticoncorrenciais, a modelagem propõe a adoção de um sistema misto de regulação, conjugando-se o sistema de regulação ex-post, com o sistema de regulação Price cap, combinado com Revenue cap[6].

19. Dessa forma, adota-se a regulação tarifária ex-post para os grupos de tarifas portuárias que compõem as tabelas básicas de serviços da concessionária, bem como para as novas negociações com os possíveis parceiros comerciais e cessionário de áreas dentro do Porto Organizado. Em relação à infraestrutura operacional ou terrestre e infraestrutura de acesso aquaviário, a modelagem propõe a regulação tarifária Price-cap, associada ao Revenue-Cap, por considerar que, dado o caráter dos serviços prestados, de natureza eminentemente monopolística[7], não haveria justificativa para a liberdade empresarial, cabendo neste caso específico, a imposição de barreiras regulatórias.
20. Destaque-se que, nos termos do Item 2.6 (fl. 05) do Anexo 3 da Minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária poderá praticar tarifas portuárias distintas entre usuários e promover a segmentação dos mercados atendidos, desde que baseada em critérios objetivos isonômicos de contratação, tais como prazo, volume, sazonalidade, infraestrutura utilizada, recorrência na contratação dos serviços, características das cargas e condições de pagamento, em alinhamento com as boas práticas adotadas em diversos setores de infraestrutura.
21. Outro aspecto relevante associado às tarifas, é a imposição de um Limite de Dispersão, que estabelece limites para os valores máximos e mínimos a serem cobrados dos usuários, calculado nos termos do Apêndice B do Anexo 3 (fl. 14) da minuta de contrato.
22. Cabe salientar a imposição de obrigação constante do item 5.39 (fl. 38) da minuta de Edital, de a proponente vencedora do leilão submeter ao CADE, nos termos da Lei nº 12.529/2011 e do Regimento Interno do CADE, todas as informações e os documentos indispensáveis à instauração de processo administrativo para análise de ato de concentração econômica. Trata-se de expediente preventivo, de caráter meritório, com vistas a coibir eventuais práticas de natureza anticoncorrencial.
23. Merece menção o fato de que o Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho ser composto pelos portos organizados de Vitória e de Barra do Riacho, administrados pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) e por terminais de uso privado (TUP), que possuem exploração autorizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e que compartilham acessos terrestres e/ou aquaviários com os portos organizados ou realizam operações envolvendo as mesmas cargas movimentadas nos portos organizados. Dessa forma, de acordo com a documentação disponibilizada[8], o Complexo Portuário é formado por 14 TUP, sendo 11 instalações em operação e três em fase de projeto, o que caracteriza um ambiente concorrencial.
24. Com o objetivo de resguardar o cumprimento das obrigações contratuais, o Item 11.11 da minuta de Contrato (fl. 26), prevê a obrigatoriedade de o Concessionário constituir Garantia de Execução do Contrato[9], durante toda a vigência do contrato, assim como uma garantia exigida no período de 24 meses subsequentes ao término do contrato (com redução de valores em relação àquela exigida na vigência do contrato), com o objetivo de assegurar o cumprimento de pendências relacionadas ao contrato.
25. Finalmente, em relação aos investimentos a serem realizados, a modelagem prevê um conjunto de investimentos obrigatórios, constantes do Anexo 1 da minuta de Contrato, que deverão, ao termo da Concessão, retornar à União, juntamente com todos os demais Bens Reversíveis, sem direito a qualquer indenização para a Concessionária, nos termos Item 29.11.3 (fl. 46) da minuta de Contrato de Concessão, exceto na hipótese de caducidade, hipótese em que o valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis ainda não amortizados integrará o cálculo da indenização devida à Concessionária, deduzidas de eventuais prejuízos causados pela Concessionária em decorrência do descumprimento de obrigações contratuais ou as multas contratuais aplicadas à Concessionária que não tenham sido pagas até a data do pagamento do montante da indenização, nos termos do Item 29.20 da minuta de Contrato (fl. 47).
26. A relação dos Investimentos Obrigatórios, que totalizam R\$ 699.722.136,02, encontra-se no Apêndice A (fl. 28) do Caderno de Engenharia, conforme a tabela a seguir.

Tabela 01 - Quadro Síntese dos Investimentos Obrigatórios a serem Realizados pela Concessionária

(em R\$)

Discriminação Ano	Total do Investimento nos 35 anos
Berço 206 - PAUL / PEIÚ	19.628.238,85
Berço 905 - PAUL / GUSA	13.109.030,61
Acesso e Via de Circulação Ferroviários	6.236.148,64
Dragagem de Manutenção - Porto de Vitória	284.939.502,37
Cabeços de Amarração - Berços 201 e 202	758.027,86
Defensas - Berço 905	2.196.426,32
Sistema de Combate à Incêndio - Berço 207	4.003.028,23
Manutenção dos Armazéns e Calçada Cidadã	3.349.542,94
Reforma dos Armazéns Graneleiros do Terminal de Cereais de Capuaba (SILOS HORIZONTAIS)	6.538.966,03
Operação e Manutenção VTMS	189.217.656,00
Operação e Manutenção Sinalização Náutica	53.220.343,75
Dragagem de Manutenção - Barra do Riacho	116.525.224,42
Total	699.722.136,02

Fonte: Antaq. Apêndice A do Caderno de Engenharia (fl. 28)

27. Destaque-se que a modelagem proposta é pioneira, em razão de a licitação para concessão constituir-se na primeira iniciativa de licitação de porto organizado no Brasil, que incorpora práticas adotadas em diversos países.

2.3 - Da Análise dos Aspectos Concorrenciais

28. A metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE[10] consiste na verificação de um conjunto de questões na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. De acordo com a mencionada metodologia, o impacto competitivo pode ocorrer por meio de quatro efeitos: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação da concorrência entre empresas; iii) diminuição de incentivos para as empresas competirem e iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível.
29. Da análise da documentação submetida à Audiência Pública Antaq 019/2020, apresentam-se as recomendações relacionadas aos aspectos concorrenciais.
30. Um importante aspecto relacionado ao pagamento de outorga, é o fato de o mecanismo de julgamento da proposta limitar-se ao maior valor de outorga, sem levar em consideração outros aspectos previstos no art. 6º da Lei nº 12.8015, de 2013, que estabelece a utilização, como critério de julgamento em licitações dos contratos de concessão e arrendamentos portuários, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga. Dessa forma, considerando que a modelagem não incorpora nenhum dos critérios da lei, limitando, portanto, potenciais indutores de produtividade e/ou ganhos aos usuários, recomenda-se à Antaq avaliar a incorporação de outros mecanismos de julgamento da proposta, especialmente o de menor tarifa (pelos referidos ganhos), em linha com a Lei nº 12.815/13. (CONTRIBUIÇÃO 01)
31. Considerando a relevância e o porte da licitação, seria conveniente classificá-la como licitação internacional, de forma a prover maior número de competidores e expertise técnica, com a eventual participação de licitantes estrangeiros. Nesse contexto, recomenda-se à Antaq estabelecer a classificação da licitação como internacional e disponibilizar a documentação técnica e jurídica na língua inglesa. (CONTRIBUIÇÃO 02)

2.4 - Da Análise de Onerosidade Regulatória

32. A Instrução Normativa Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020, prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória:

i) obrigações regulatórias;

- Padrão pró-concorrência: a obrigação não deve provocar distorção concorrencial entre agentes econômicos; onerosidade da obrigação não deve representar barreira econômica ou prejudicar agentes econômicos de menor porte ou potenciais entrantes; deve haver acessibilidade e isonomia aos meios de cumprimento da obrigação.

ii) requerimentos técnicos;

- Padrão pró-concorrência: a exigência de requerimento técnico não deve onerar mercado a ponto de limitar a concorrência; o requerimento técnico não deve inviabilizar produto ou serviço de oferta ampla e global; o requerimento técnico não deve submeter os produtores brasileiros a ambiente mais oneroso que concorrentes que produzam em solo estrangeiro; e o requerimento técnico não deve inviabilizar o desenvolvimento de tecnologias ou modelos disruptivos que possam potencialmente ocorrer na margem da regulação.

iii) restrições e proibições;

- Padrão pró-concorrência: a regulação não deve limitar o uso de técnicas, meios ou resultados úteis ao mercado que não apresentem comprovado risco a terceiros ou caráter sistêmico; a regulação não deve inviabilizar o livre desenvolvimento tecnológico de diferentes alternativas concorrentes; a regulação não deve inviabilizar a oferta de produtos ou serviços de livre e amplo acesso em mercados desenvolvidos.

iv) licenciamento; e

- Padrão pró-concorrência: a regulação deve garantir isonomia, transparência e previsibilidade entre agentes econômicos estabelecidos e potenciais entrantes, inclusive para o desenvolvimento de modelos econômicos disruptivos; onerosidade do cumprimento do licenciamento, incluindo custos diretos e indiretos, não deve representar barreira de entrada ou distorção concorrencial; Licenciamento não deve sujeitar o produtor brasileiro a ambiente menos competitivo que seus concorrentes estrangeiros.

v) complexidade normativa.

- Padrão pró-concorrência: a regulação deve ser clara, objetiva, previsível e isonômica, a fim de garantir simetria de informação regulatória entre os agentes econômicos do setor; a regulação deve ser consolidada, harmonizada e íntegra, a fim de garantir ampla acessibilidade a potenciais novos entrantes, incluindo de origem estrangeira.

33. Da análise da documentação disponibilizada, identifica-se agravo da proposta sob o aspecto de onerosidade regulatória, especificamente na questão de restrições e proibições. Isso porque o Item 3.3.7 (fl. 17) da minuta de Edital estabelece que no caso de Consórcio com integrantes estrangeiros e nacionais, a liderança competirá necessariamente a uma empresa nacional. Trata-se de proibição que poder inibir a formação de arranjos societários mais eficientes e competitivos, constituindo barreiras à entrada a determinados agentes econômicos. São circunstâncias que limitam a concorrência. Da análise da documentação disponibilizada, não se constatou nenhuma justificativa para a restrição apresentada. Em decorrência do exposto, recomenda-se à Antaq suprimir a restrição comentada neste parágrafo. (CONTRIBUIÇÃO 03).

34. No entanto, com o intuito de contribuir com o aprimoramento da modelagem proposta, apresentam-se recomendações para o aperfeiçoamento da documentação disponibilizada, de forma a torná-los mais claros e objetivos.

35. Da análise da minuta de Edital, observa-se haver um possível conflito entre os Itens 1.31 (fl. 15) e 1.23.1 (fl. 14), vez que enquanto o Item 1.23.1 não impede a participação de interessados que eventualmente tenham dado entrada em solicitação de impugnação de edital, o Item 1.31 relaciona a participação no Leilão à integral e incondicional aceitação de todos os termos, disposições e condições do Edital e Anexos. In verbis:

"1.23. A impugnação ao Edital deverá ser dirigida ao presidente da Comissão de Licitação.

1.23.1. O protocolo de impugnação não impedirá a participação do interessado no Leilão.

.....

1.31. A participação no Leilão implica a integral e incondicional aceitação de todos os termos, disposições e condições do Edital e Anexos, bem como das demais normas aplicáveis ao Leilão."

36. Dessa forma, recomenda-se à Antaq avaliar eventual conflito entre os Itens 1.23.1 e 1.31 da minuta de Edital, procedendo aos ajustes, se for o caso. (CONTRIBUIÇÃO 04)
37. Da análise do Limite de Dispersão Tarifário, constante do Apêndice B do Anexo 3 (fl. 14) da minuta de contrato, parece haver erro na fórmula proposta, tendo em vista que ambos os limites (superior e inferior) têm o mesmo valor, associados à média populacional dos quocientes (i) da Tarifa Portuária praticada, aumentada/deduzida de 1,96 x o desvio padrão. Nesse contexto, recomenda-se à Antaq proceder à revisão da fórmula do Limite de Dispersão Tarifário. (CONTRIBUIÇÃO 05)
38. Nas alíneas "a" e "b" do Item 3.5.10.4 (fl. 19) da minuta de Edital, que estabelece restrições à participação de arrendatárias no leilão, parece conter redundância, razão pela qual se recomenda à Antaq avaliar eventual ajuste redacional. (CONTRIBUIÇÃO 06)
39. Da análise do Anexo I da minuta de contrato, observa-se uma nota de rodapé (fl. 12), que declara que para o detalhamento técnico dos investimentos a serem realizados, deve-se consultar o estudo de engenharia. In verbis.

" Para o maior detalhamento técnico dos investimentos a serem realizados, deve-se consultar o estudo de engenharia."

40. No entanto, considerando que a minuta de contrato faz menção explícita ao Anexo I como documento descritivo dos investimentos obrigatórios, com o objetivo de dar maior transparência e reduzir eventual insegurança jurídica, recomenda-se que a Antaq inclua no Anexo I da minuta de Contrato o Quadro Síntese dos investimentos obrigatórios, remetendo ao Caderno de Engenharia o seu detalhamento. (CONTRIBUIÇÃO 07)
41. O mecanismo de "Proposta Apoiada", constante do Item 20 (fl. 36) da minuta de contrato, a despeito de se constituir em proposta inovadora e de flexibilização dos mecanismos regulatórios, é omissa, em razão da ausência de caracterização do quórum requerido para caracterizar o "apoio" de exploradores das instalações portuárias, razão pela qual se recomenda à Antaq definir o quórum mínimo requerido para caracterizar o "apoio" no mecanismo de Proposta Apoiada. (CONTRIBUIÇÃO 08).
42. O Item 16.1.8 (fl. 31) da minuta de Contrato aloca à Concessionária o risco associado a manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das atividades relacionadas ao Contrato de Concessão. Da análise do referido dispositivo, verifica-se que o evento se constitui em motivo de força maior, alheio à governança da Concessionária. Analogamente, o Item 16.1.13 (fl. 32) da minuta de Edital, aloca ao Concessionário riscos associados a caso fortuito e força maior que possa ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência, em condições normais do mercado de seguros. Ocorre que a disponibilidade de seguros nas condições de mercado para os eventos, na época da contratação ou renovação da apólice de seguros, se não especificada e registrada formalmente, pode ser passível de interpretações distintas, dando margem a litígio judicial em decorrência de tais divergências potenciais. Dessa

forma, a Seae recomenda à Antaq que, nos casos decorrentes de caso fortuito ou força maior seguráveis e cujos riscos sejam alocáveis ao arrendatário, que os especifique no contrato e exija a contratação do seguro, alocando ao Poder Concedente os riscos oriundos das demais situações. Com isso, obtém maior clareza das condições contratuais e reduz a insegurança jurídica do contrato de arrendamento portuário. (CONTRIBUIÇÃO 09)

43. O Item 21.7 (fl. 39) da minuta de Contrato, que estabelece a manutenção de todas as obrigações da Concessionária no decorrer da análise dos pedidos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pela Antaq, há erro de redação, tendo em vista a ausência de menção a Cláusula relacionada ao assunto, razão pela qual se recomenda à Antaq a proceder o ajuste redacional cabível. (CONTRIBUIÇÃO 10)
44. Outro aspecto passível de aperfeiçoamento da proposta seria dar maior clareza aos mecanismos de regulação tarifária, constantes do Anexo 3 da minuta de Contrato, vez que o documento não é claro em relação aos mecanismos regulatórios aplicáveis aos casos de descumprimento da Diretriz Regulatória de Receitas-Teto - Apêndice A (fl. 12) do Anexo 3 do Contrato de Concessão. Em síntese, no formato da redação proposta, não fica clara a ação regulatória aplicável ao eventual descumprimento do mecanismo de receita-teto. Nesse contexto, recomenda-se à Antaq revisar a redação do dispositivo, de forma a permitir o entendimento objetivo do mecanismo de ajuste aplicável nas hipóteses de descumprimento dos limites (de receitas) estabelecidos. (CONTRIBUIÇÃO 11)
45. Finalmente, relativamente à transferência do controle acionário da CODESA, mediante a venda da totalidade das ações de titularidade da União e de emissão da CODESA, associada com a outorga do Contrato de Concessão, conforme previsto no Item 1.4 (fl. 11) do Edital, a documentação não esclarece a situação patrimonial das mencionadas ações após o término da Concessão. Destaque-se que o Anexo I da minuta de Edital, contendo a minuta de Contrato de Compra e Venda de Ações, onde supostamente deveria constar esta informação, não foi disponibilizada na Audiência Pública. Nesse contexto, recomenda-se à Antaq esclarecer a situação patrimonial das ações da CODESA após o término da Concessão e disponibilizar o Anexo I do Edital. (CONTRIBUIÇÃO 12)

3 - Considerações Finais

46. Este parecer apresentou considerações sobre a Audiência Pública Antaq nº 019/2020, com o objetivo de obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relacionados à proposta de licitação do projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), bem como da concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho.
47. De acordo com a documentação disponibilizada, a modelagem de licitação e concessão possui aspectos de natureza concorrencial a serem aperfeiçoados. Quanto aos aspectos relacionados à onerosidade regulatória, a despeito de não terem sido problemas a serem equacionados, apresentam-se considerações para o aperfeiçoamento da proposta da modelagem.

i) avaliar a incorporação de outros mecanismos de julgamento da proposta, especialmente o de menor tarifa, em linha com a Lei nº 12.815/13, nos termos do Item 30 deste Parecer;

ii) estabelecer a classificação da licitação como internacional e disponibilizar a documentação técnica e jurídica na língua inglesa, nos termos do Item 31 deste Parecer;

iii) avaliar eventual conflito entre os Itens 1.23.1 e 1.31 da minuta de Edital, procedendo aos ajustes, se for o caso, nos termos do Item 36 deste Parecer;

iv) eliminar a restrição relacionada à liderança obrigatória de empresa brasileira em caso de consórcios com empresas estrangeiras ou suprimi-la, nos termos do Item 33 deste Parecer;

v) proceder à revisão da fórmula do Limite de Dispersão Tarifário, nos termos do Item 37 deste

Parecer;

vi) avaliar eventual ajuste redacional, visando à supressão de redundância, nos termos do Item 38 deste Parecer;

vii) proceder à inclusão no Anexo I da minuta de Contrato o Quadro Síntese dos investimentos obrigatórios, remetendo ao Caderno de Engenharia o seu detalhamento, nos termos do Item 40 deste Parecer;

viii) definir o quórum mínimo requerido para caracterizar o "apoio" no mecanismo de Proposta Apoiada, nos termos do Item 41 deste Parecer;

ix) nos casos decorrentes de caso fortuito ou força maior seguráveis e cujos riscos sejam alocáveis ao arrendatário, que os especifique no contrato e exija a contratação do seguro, alocando ao Poder Concedente os riscos oriundos das demais situações, nos termos do Item 42 deste Parecer;

x) proceder o ajuste redacional cabível no Item 21.7 (fl. 39) da minuta de Contrato, relacionado à manutenção de todas as obrigações da Concessionária no decorrer da análise dos pedidos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pela Antaq, nos termos do Item 43 deste Parecer;

xi) dar maior clareza aos mecanismos de regulação tarifária, constantes do Anexo 3 da minuta de Contrato, nos termos do Item 44 deste Parecer;

xii) esclarecer a situação patrimonial das ações da CODESA após o término da Concessão e disponibilizar o Anexo I do Edital, nos termos do Item 45 deste Parecer.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador

Documento assinado eletronicamente

MAURICIO MARINS MACHADO

Coordenador-Geral

Documento assinado eletronicamente

ADRIANO DE CARVALHO PARANAÍBA

Subsecretário de Competitividade e Melhorias Regulatórias - SUREG

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

GEANLUCA LORENZON

Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] Empresa pública vinculada ao Ministério da Infraestrutura – MINFRA, responsável pela administração dos Portos Organizados de Vitória e de Barra do Riacho, além de ser responsável pela gestão de ativos localizados em Praia Mole (Item 26 - fl. 02 da Nota nº 2/2020/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 12 de novembro de 2020).

[2] Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/conselho1>. Acessado em 04/02/2021.

[3] Prazo disposto no Item 4.1 (fl. 11) da minuta de contrato..

[4] Nos termos do Item 28.1. (fl. 43) da minuta de contrato.

[5] Informação constante do Item 123 (fl. 10) da Nota Técnica SEI nº 2/2020/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA.

[6] Informação constante dos Itens 66 e 68 (fl. 07) da Nota Técnica SEI nº /2020/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA.

[7] Item 69 (fl. 07) da Nota Técnica SEI nº /2020/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA.

[8] Item 132 (fl. 12) da Nota Técnica SEI nº /2020/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA.

[9] A garantia poderá ser prestada sob a forma de caução, em dinheiro ou títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, conforme as condições estabelecidas nos Itens 11.10.1, 11.10.2 e 11.10.3.da minuta de Contrato (fl. 25).

[10] Referência: OCDE (2017). Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acesso em 11 de abril de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon**, **Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 10/02/2021, às 16:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maurício Marins Machado**, **Coordenador(a)-Geral**, em 10/02/2021, às 16:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa**, **Coordenador(a)**, em 10/02/2021, às 16:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriano de Carvalho Paranaíba**, **Subsecretário(a) de Competitividade e Melhorias Regulatórias**, em 10/02/2021, às 16:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?



[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](#), informando o código verificador **13568423** e o código CRC **AA4073E2**.

Referência: Processo nº 10099.100031/2021-12

SEI nº 13568423