

**MINISTÉRIO DA FAZENDA**

Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência  
Subsecretaria de Promoção da Produtividade, Concorrência e Inovação  
Coordenação-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento

**PARECER SEI Nº 28/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF**

Brasília, 28 de maio de 2018.

**Assunto:** Audiência Pública nº 2/2018, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que tem por objetivo obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das minutas jurídicas e técnicas (edital de licitação, contrato de arrendamento, documentos técnicos e seus respectivos anexos), necessários à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação de granéis líquidos combustíveis, localizado no Porto Organizado de Vitória/ES, denominado VIX-30.

**Acesso:** Público

Processo SEI nº 10099.100113/2018-53

**1. Introdução**

1. A Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência do Ministério da Fazenda (Seprac/MF) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a Audiência Pública nº 02/2018, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com a intenção de contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor portuário, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.033, de 13 de março de 2017<sup>[1]</sup>.

2. A mencionada audiência pública tem o objetivo de obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das minutas jurídicas e técnicas (edital de licitação, contrato de arrendamento, documentos técnicos e seus respectivos anexos), necessários à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de terminal portuário denominado VIX-30, destinado à movimentação de granéis líquidos combustíveis, localizado no Porto Organizado de Vitória/ES, sob jurisdição da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que é uma sociedade de economia mista instituída pelo Decreto nº 87.560, de 9 de setembro de 1982, atualmente vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA).

**2. Da Análise****2.1. Das Informações Gerais**

3. Além das minutas de edital e contrato para a área VIX-30 – empreendimento *greenfield* –, a Antaq disponibilizou, na presente audiência pública, atos justificatórios para o leilão. Os estudos foram realizados elaborados pela Codesa, que os doou ao Poder Concedente, encaminhando-os à Empresa de

Planejamento e Logística (EPL) para alinhá-los aos demais estudos portuários realizados no âmbito do programa “Avançar Parcerias” do Governo Federal.

4. O Quadro 1 traz algumas informações sobre a área VIX-30:

Quadro 1: Alguns valores constantes nos documentos disponibilizados na Audiência Pública Antaq nº 2/2018. Valores em milhões de Reais.

	<b>VIX-30</b>
<b>(a) Tipo de carga</b>	GLC*
<b>(b) Prazo (anos)</b>	25
<b>(c) Valor do Contrato (R\$ mi)</b>	884,93
<b>(d) Garantia de Proposta (R\$ mi)</b>	8,85
<b>(e) G. de Proposta - d/c (%)</b>	1,00%
<b>(f) Garantia de Execução (R\$ mi)</b>	44,25
<b>(g) G. de Execução - f/c (%)</b>	5,00%
<b>(h) Capital Social Mínimo (R\$ mi)</b>	23,47
<b>(i) Capex (R\$ mi)</b>	117,34
<b>(j) Capital Social Mínimo - h/c (%)</b>	2,65%
<b>(k) Capital Social Mínimo - h/i (%)</b>	20,00%

**Fonte:** Documentos disponibilizados pela Antaq na presente audiência pública.

\* GLC: Granéis Líquidos Combustíveis.

5. A agência justificou a adoção de preços livres para esta área quanto às atividades de movimentação e armazenagem de Granéis Líquidos Combustíveis (GLC), pois, de acordo com os documentos disponibilizados na presente audiência pública, previu-se a existência de três terminais

concorrendo nesse mercado.

6. O critério para definir o vencedor do leilão é o de maior valor de outorga, com lance mínimo estabelecido em R\$ 1,00.

7. As minutas de contrato definem o “valor global estimado do contrato de arrendamento” como sendo o “montante estimado de receitas a serem obtidas pela Arrendatária para explorar as Atividades durante o prazo de vigência do Contrato”, tendo efeito apenas indicativo e não podendo ser utilizado para pleitear recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

8. O Custo Médio Ponderado de Capital (WACC, sigla em inglês para *Weighted Average Capital Cost*) utilizado nos estudos que embasam a presente audiência pública foi de 8,03% ao ano, conforme Nota Técnica nº 052/2017/STN/SEAE/MF, de 23 de novembro de 2017.

9. Conforme se pode ver no Quadro 1 acima, optou-se que a garantia de proposta fosse 1% do valor estimado do contrato, enquanto a garantia de execução ficou em 5%. Para o Capital Social Mínimo (CSM), estabeleceu-se que este seria 20% do valor dos investimentos estimados (Capex).

## **2.2. Da Participação no Leilão e da Liberdade no Estabelecimento de Preços**

10. Da mesma forma que nas minutas de edital da Audiência Pública Antaq nº 1/2018, a minuta de edital da audiência pública ora analisada possibilita a participação, no leilão, de empresas de forma isolada ou em consórcio. Permite-se, inclusive, a participação de empresa estrangeira de forma isolada. Por outro lado, obriga que as empresas estrangeiras, no caso de formarem consórcio para participar do leilão, sejam lideradas por empresas brasileiras.

11. Conforme já mencionado no Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF, de 18 de maio de 2018[2], “tal obrigação não parece razoável, dado que as empresas estrangeiras podem participar de forma isolada do leilão. Pode-se interpretar, inclusive, que é possível haver consórcio formado exclusivamente por empresas estrangeiras. Em ambos os casos, não haveria participação de empresa brasileira”.

12. Nesse sentido, reafirmando o mencionado parecer, recomenda-se que não haja tal obrigação nos leilões objeto da presente audiência pública.

13. Também de forma semelhante à Audiência Pública Antaq nº 1/2018, a minuta de edital ora analisada também estabelece que não poderão participar do leilão as pessoas jurídicas que tenham, entre seus dirigentes ou responsáveis técnicos, pessoas que tenham sido ocupantes de cargo na Antaq, no MTPA ou na Administração Direta da União nos últimos 180 dias anteriores à data de publicação do edital.

14. Estende-se que esta restrição é razoável para garantir a lisura de todo o processo. Por outro lado, a minuta de edital prevê que tal restrição não se aplicará aos ocupantes dos Conselhos de Administração, Fiscal e Consultivo dos eventuais participantes do leilão.

15. Assim, esta Secretaria repete a recomendação presente no Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF, de 18 de maio de 2018, para que a restrição seja aplicada inclusive aos participantes dos conselhos dos eventuais proponentes do leilão, de forma a evitar qualquer questionamento quanto a isso, garantindo lisura ao processo.

16. Diferentemente dos Portos de Belém/PA, Vila do Conde/PA e Cabedelo/PB – os dois primeiros com áreas para arrendamento objeto da Audiência Pública Antaq nº 1/2018 e o último com áreas objeto da Audiência Pública Antaq nº 3/2018 –, o Porto de Vitória/ES é servido por concessionárias de ferrovia que levam carga ao porto[3]. Mas não há, na minuta de edital ora analisada, dispositivo que discipline a participação de empresas concessionárias de transporte ferroviário de cargas no certame licitatório.

17. Sobre este tema, veja-se trecho do Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 228

/COGTL/SEAE/MF, de 05 de setembro de 2013:

“7. É possível, portanto, que uma empresa que detenha a outorga para prestação de serviços de transporte associados à exploração da infraestrutura seja declarada vencedora em uma ou mais áreas, inclusive em áreas onde haja ligação ferroviária operada por esta concessionária. Neste caso, haveria a possibilidade de ocorrência de incentivos à discriminação de usuários por esta operadora, que poderia favorecer o transporte ferroviário de cargas movimentadas no seu terminal, bem como a movimentação de cargas próprias transportadas nas linhas ferroviárias por ela operadas.

8. Problemas derivados da verticalização de ferrovias são comuns na literatura sobre concorrência. Assim, sugere-se que se avalie a necessidade de impor limitações à participação das atuais concessionárias de ferrovias no leilão, em lotes e terminais específicos, buscando promover o bem-estar econômico e a maior eficiência econômica no setor portuário, e a mitigação de riscos de eventuais abusos de poder de mercado pela empresa verticalizada.”

18. Assim, esta Secretaria reitera a recomendação do mencionado parecer para que a agência avalie limitar a participação de concessionárias de ferrovia no leilão para arrendamento da área VIX-30.

19. De acordo com os documentos disponibilizados na audiência pública ora analisada, o arrendatário de VIX-30 poderá estabelecer livremente o preço que praticará; Veja-se o que diz a Nota Informativa nº 1/2018/CGMO-SNP/DOUP/SNP-MTPA, de 25 de janeiro de 2018, disponibilizada no âmbito da presente audiência pública:

“104. A definição de preços para remuneração das atividades no âmbito dos estudos de viabilidade possui caráter referencial, utilizado exclusivamente para precificar o valor do empreendimento e a abertura de licitação. Portanto, vale destacar que o estabelecimento do nível de preços que será efetivamente praticado ao longo do **horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação**, observada a modicidade dos mesmos.

105. A previsão de liberdade na definição de preços para os terminais de combustíveis na região se dá em razão da existência de competição intraporto e interporto, *prevendo-se a existência de três operadores no Porto de Vitória*. Desse modo, **não se identifica a necessidade de inclusão de mecanismo de regulação de preços** para as respectivas atividades, por se tratar de estrutura econômica concorrencial.

(...)

172. No caso do terminal objeto desta Nota Justificativa, não se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário. Portanto, não se julgou necessário estabelecer preços máximos nesses empreendimentos”. (Negritos e sublinhados presentes no original; itálico não constante no original)

20. Como se pode ver, a liberdade na fixação de preços foi estabelecida no pressuposto de que haverá três operadores concorrendo no Porto de Vitória/ES. Mas a minuta de edital ora analisada não traz limitação a que os atuais detentores de terminal no neste porto participem do certame. Assim, é possível que haja, futuramente, apenas dois operadores, em vez dos três previstos na citada nota informativa.

21. A constatação de que a configuração para o certame é necessária e suficiente para garantir a concorrência pelo mercado e no mercado exige que sejam apresentados estudos que demonstrem como é a dinâmica da concorrência no mercado relevante de terminais de GLC na área de influência do Porto de

Vitória/ES.

22. Considerar a existência de concorrência para justificar o procedimento licitatório sem fixação de restrições pode não ser o caminho mais adequado, vez que a decisão do agente privado depende de elementos associados com a infraestrutura do porto e a decisão do proprietário da mercadoria depende, entre outras coisas, da distância entre o seu estabelecimento e da infraestrutura de transporte ao redor do porto.

23. De acordo com os julgados do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), a expansão ou redução do mercado relevante está associado, entre outras coisas, com as características dos produtos e com a infraestrutura oferecida pelo porto. Ou seja, a jurisprudência do Cade[4] não tem sido uníssona no sentido de definir que o mercado relevante geográfico de serviços portuários é adstrito ao porto (concorrência intraporto) nem que envolve outros portos (concorrência interporto).

24. Tendo por base o entendimento de que a definição de concorrência no mercado de serviços portuários depende de vários outros elementos, esta Secretaria recomenda que seja realizado estudo de estrutura de mercado para o mercado relevante de terminais de GLC na área de influência do porto de Vitória/ES. Esse estudo deve apresentar:

- i. A definição do mercado relevante geográfico (raio em km) de movimentação e armazenagem de GLC;
- ii. A estrutura de oferta dos concorrentes (participações de mercado) no mercado relevante definido;
- iii. Análise das relações verticais existentes no mercado relevante geográfico definido;
- iv. Exercício para avaliar os riscos concorrenciais derivados da possibilidade de este certame – nos moldes propostos na presente audiência pública – gerar, no Porto Organizado de Vitória/ES, concentração horizontal e vertical nos mercados de movimentação e armazenagem de GLC.

25. No caso de se ficar demonstrado que a estrutura de mercado existente em Vitória/ES não comporta certames com as regras apresentadas nessa audiência pública, a Seprac recomenda que: (a) seja estabelecido, no edital, limitação que impeça os atuais operadores de GLC no Porto de Vitória/ES de participarem do leilão; e (b) que seja reavaliado o estabelecimento de liberdade de preços entre os arrendatários, dado que, conforme a Nota Informativa nº 1/2018/CGMO-SNP/DOUP/SNP-MTPA assim o fez no pressuposto de que haverá três operadores concorrendo no mercado pode não se realizar, o que pode não se realizar.

### **2.3. Da Possibilidade de Prorrogação do Contrato**

26. A minuta de contrato disponibilizada na presente audiência pública permite, a critério do Poder Concedente, que haja sucessivas prorrogações do prazo do arrendamento até o prazo total de 70 anos.

27. Apesar de esta ser uma possibilidade trazida no Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013[5], entende-se que a possibilidade de prorrogação contratual deveria ser restrita pelos motivos a seguir, como mencionado no Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF:

“Do ponto de vista concorrencial e regulatório, a licitação é um momento importante para mercados monopolísticos de prestação de serviços públicos, pois promove a concorrência pelo mercado além de dar transparência para todas as informações que estão envolvidas no processo. Esta concorrência possibilita que diversos agentes econômicos realizem suas próprias projeções sobre o futuro e façam suas ofertas para obter o direito de exploração dos serviços. Nesse sentido, a licitação permite que os agentes concorram, o que tende a levar a que o agente mais eficiente obtenha o direito de exploração do serviço, promovendo efeitos positivos para toda a sociedade. Cabe ainda mencionar que a concorrência comportará um ajuste contratual modernizado de acordo com as práticas então vigentes, incorporando melhorias advindas da curva de aprendizado experimentada pelo poder concedente”.

28. Assim, esta Secretaria reitera a recomendação presente no mencionado parecer para que a prorrogação do prazo dos arrendamentos seja permitida unicamente para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e apenas uma única vez, a exemplo do Contrato de Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração dos Aeroportos de Porto Alegre – Salgado Filho, de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães, de Florianópolis – Hercílio Luz e de Fortaleza – Pinto Martins[6].

#### **2.4. Da Garantia de Proposta**

29. A minuta de edital ora em comento menciona a necessidade de os licitantes constituírem garantia de proposta, nos valores mencionados no Quadro 1. Também explicita que o prazo de validade de tal garantia é de, no mínimo, um ano. Por fim, menciona que a garantia de proposta poderá ser prorrogada “de acordo com a necessidade”, e que, neste caso, os proponentes deverão renovar as garantias por pelo menos seis meses, às suas expensas. Acrescente-se que as propostas pelo arrendamento terão validade de um ano – podendo ser prorrogado por até um ano pela Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da Antaq (CPLA), conforme as minutas de edital.

30. Pelo exposto, é possível ocorrer uma situação em que acontece o leilão, os proponentes fazem as ofertas, e há uma paralisação no certame. Transcorrido o período de 10 meses, a CPLA prorroga por um ano a validade das propostas, sem consultar nenhum dos licitantes, que se veem obrigados, também, a renovar as garantias de proposta.

31. Obviamente, a situação hipotética é indesejável, mas possível, constituindo-se uma barreira a que haja mais interessados no certame. Por isso, esta Secretaria já recomendou que, no caso de tal prorrogação das propostas (com conseqüente renovação da garantia de proposta), os licitantes sejam previamente consultados se têm a intenção de continuar concorrendo no certame. Nesse sentido, vejam-se os Pareceres Analíticos sobre Regras Regulatórias nº 344/2014[7], nº 345/2014[8], nº 152/2016[9] e nº 78/2017/COGTL/SEAE/MF[10]. Quanto a este último parecer, a Antaq respondeu, no Relatório da Audiência Pública Antaq nº 03/2017[11], que “entende-se que a Garantia de Proposta deve ser mantida, independentemente da vontade do licitante, de modo a garantir consecução do procedimento licitatório. Portanto, não cabe consulta para verificação da intenção de permanência no certame”.

32. Mesmo tendo ciência da resposta da agência, esta Secretaria reitera sugestão de que os licitantes sejam previamente consultados sobre sua intenção de permanecer no certame para que seja possível a prorrogação das propostas, reiterando o disposto, inclusive, no Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF.

#### **2.5. Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato**

33. A minuta de edital ora analisada menciona, como algumas das obrigações prévias à celebração do contrato de arrendamento, que o adjudicatário apresente ao Poder Concedente estatuto social e inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) em que conste, dentre outras, que a “finalidade exclusiva será explorar o arrendamento”.

34. Não há, por outro lado, obrigação de que seja constituída uma Sociedade de Propósito Específica (SPE) para explorar o arrendamento.

35. Por outro lado, as minutas de contrato mencionam que, quando a arrendatária estiver constituída sob a forma de SPE, poderá haver a assunção do controle da arrendatária por parte dos financiadores e garantidores (mecanismo de *step-in rights* trazido no art. 27-A da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995).

36. Como mencionado no Parecer SEI N° 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF, *in verbis*:

“Esta Secretaria entende que a constituição de SPE é relevante, pois segrega a operadora do serviço concedido – segregação financeira, contábil, de patrimônio etc. – do seu grupo controlador. Ademais, pode ter importante aspecto regulatório, ao tornar claro o objeto de competência da agência reguladora: a SPE que explora determinado serviço concedido. Ademais, esta Secretaria não tem conhecimento de que a obrigatoriedade de constituição de SPE seja motivo que afaste eventuais licitantes do certame. Acrescente-se que, na audiência pública em tela, mesmo que não seja obrigatória a constituição de SPE, é obrigatória a constituição de uma empresa cuja finalidade específica é operar o arrendamento (...)”

37. Assim, reitera-se o recomendado no mencionado parecer de que seja adotada a obrigatoriedade de constituição de SPE para explorar o arrendamento.

38. Outra das obrigações prévias à celebração do contrato é a obrigatoriedade de integralização de 100% do valor do Capital Social Mínimo – CSM (valores mostrados no Quadro 1).

39. Sobre a obrigatoriedade de integralização total do CSM como obrigação prévia à assinatura do contrato, esta Secretaria já se manifestou diversas vezes no sentido de que se avalie exigir, como requisito para assinatura do contrato, a integralização de uma parcela do capital social mínimo exigido, com a posterior complementação do valor restante em prazo razoável a ser definido pela agência[12]. Isto é o que foi feito, por exemplo, na concessão dos aeroportos de Fortaleza/CE, Florianópolis/SC, Porto Alegre/RS e Salvador/BA, realizada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac)[13]. Mesmo sabendo que Antaq já discorreu sobre o tema com entendimento diverso[14], reitera-se a recomendação.

## **2.6. Da Alocação de Riscos e do Processo de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato**

40. A alocação de riscos é um item muito relevante nos contratos administrativos devido ao fato de, em regra, serem caracterizados como contratos incompletos na medida em que não é possível prever, a priori, todos os eventos que podem afetar a adequada execução do contrato. Nesse sentido, as boas práticas recomendam que cada risco elencado no contrato seja alocado à parte que tenha melhores condições de lidar com ele. De outra forma, se o vencedor do leilão fosse responsável por todo e qualquer risco, a licitação poderia, no limite, ser inviabilizada.

41. Nesse sentido, esta Secretaria identificou, na minuta de contrato objeto da presente audiência pública, os mesmos problemas encontrados na Audiência Pública Antaq n° 1/2018. Veja-se o seguinte trecho do Parecer SEI N° 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF:

“(…) observa-se que as minutas de contrato alocam riscos ao arrendatário sobre os quais ele não tem o menor controle. Por exemplo, o arrendatário tem que suportar o risco de o Porto Organizado ter sua licença ambiental cassada (...); a ocorrência de casos fortuitos ou de força maior para os quais não haja cobertura de seguros (...)

(...) as minutas de contrato obrigam que o arrendatário suporte riscos que seriam mais bem controlados pelo Poder Concedente, o que pode reduzir consideravelmente o valor dos contratos, dado que, em tese, os proponentes consideram, em suas projeções, os riscos que devem suportar (...)

(...) as minutas não trazem nenhuma forma pela qual será realizado o reequilíbrio contratual, remetendo o tema a regulamento sem mencionar explicitamente a que normativo se refere.



Isso representa uma incompletude contratual que pode ser sanada a priori, elencando-se, no contrato, os métodos que poderão ser utilizados para a recomposição do equilíbrio contratual ou, pelo menos, citando explicitamente em que regulamento estão essas formas de recomposição (...)

(...) acrescenta-se que os eventos geradores de desequilíbrio contratual podem ter repercussão no tempo. Nesse sentido, tem sido praxe a utilização do mecanismo de Fluxo de Caixa Marginal (FCM) para cada evento gerador de desequilíbrio, calculando-se a compensação financeira que anule os impactos financeiros positivos ou negativos do evento. A utilização do FCM para casos de recomposição do equilíbrio contratual está prevista, por exemplo, no mencionado contrato de aeroportos e nos contratos de concessão de rodovias federais.” (grifos não constantes no original)

42. Pelo exposto, reiterando-se o disposto no mencionado parecer, recomendando-se que: (a) seja reavaliada a realocação de riscos contratuais, de forma a que estes sejam alocados à parte que tem mais condições de lidar com cada evento; (b) explicita-se, no contrato, os métodos que serão utilizados para a recomposição do equilíbrio contratual ou, alternativamente, que haja remissão explícita ao regulamento que enumera tais métodos; e (c) o contrato preveja a metodologia de FCM para o cálculo de compensação financeira que anule os impactos financeiros positivos ou negativos do evento ensejador de desequilíbrio contratual.

### 3. Conclusão

43. O presente parecer apresentou considerações sobre os documentos disponibilizados na Audiência Pública Antaq nº 2/2018, que trata da realização de certame licitatório referente a arrendamento de terminal portuário denominado VIX-30, destinado à movimentação de granéis líquidos combustíveis, localizado no Porto Organizado de Vitória/ES, sob jurisdição da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

44. As sugestões feitas pela Seprac podem ser assim brevemente sintetizadas:

- i. Não haja a obrigação de, no caso de consórcio formado por empresas estrangeiras e brasileiras, a liderança do consórcio seja exercida por alguma destas em detrimento daquelas;
- ii. A obrigatoriedade de quarentena para quem ocupou cargo na administração pública seja estendida aos ocupantes de Conselho de Administração, Fiscal e Consultivo das proponentes;
- iii. Seja avaliada a limitação da participação de concessionárias de ferrovia no leilão para arrendamento da área VIX-30;
- iv. Seja realizado estudo de estrutura de mercado para o mercado relevante de movimentação e armazenagem de GLC na área de influência do Porto de Vitória/ES e, a depender do estudo: (a) que seja estabelecido, no edital, limitação que impeça os atuais operadores de GLC no Porto de Vitória/ES de participarem do leilão; e (b) seja reavaliado o estabelecimento de liberdade de preços entre os arrendatários;
- v. A faculdade de prorrogação do prazo do arrendamento esteja restrita a apenas uma única vez e somente para fins de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos;
- vi. Que os licitantes sejam previamente consultados sobre sua intenção de permanecer no certame para que seja possível a prorrogação das propostas;
- vii. Seja necessária a constituição de SPE para exploração do arrendamento como condição prévia à assinatura do contrato;
- viii. Não seja necessária a integralização de 100% do Capital Social Mínimo como condição prévia à assinatura do contrato, mas apenas de parte considerada razoável pela agência para garantir a



- exequibilidade das atividades do arrendamento;
- ix. Seja reavaliada a realocação de riscos contratuais, de forma que estes sejam alocados à parte que tem mais condições de lidar com cada evento;
- x. Esteja explícito, no contrato, os métodos que serão utilizados para a recomposição do equilíbrio contratual ou, alternativamente, que haja remissão explícita ao regulamento que enumera tais métodos;
- e
- xi. O contrato preveja a metodologia de FCM para o cálculo de compensação financeira que anule os impactos financeiros positivos ou negativos do evento ensejador de desequilíbrio contratual.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

JÔNATAS BEZERRA DE SOUZA

Coordenador de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento

Documento assinado eletronicamente

ANDREY GOLNER BAPTISTA SILVA

Coordenador-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANGELO JOSÉ MONT ALVERNE DUARTE

Subsecretário de Promoção da Produtividade, Concorrência e Inovação

---

[1] Redação dada pelo Decreto nº 9.266, de 15 de janeiro de 2018.

[2] Parecer com manifestação da Seprac sobre a Audiência Pública nº 1/2018, da Antaq, sobre minutas de documentos necessários ao leilão de arrendamentos em áreas no Porto Organizado de Belém/PA e no Porto Organizado de Vila do Conde/PA.

[3] Excerto do documento “Seção A – Apresentação”, disponibilizado na presente audiência pública: “O acesso ferroviário ao Porto de Vitória se dá por meio de uma linha da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), como também através da Ferrovia Centro Atlântica (FCA). Ambas são concessionárias do transporte ferroviário de carga, havendo um histórico de movimentação de

mercadorias junto ao porto. As duas ferrovias têm bitola métrica, e se interligam, além do porto, nas proximidades da capital mineira, onde há também cruzamento com a concessionária MRS”.

[4] Disponível em: <http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/CadernosDoCadePortos26092017.pdf>. Acesso em 23/05/2018.

[5] Decreto nº 8.033/2013: “Art. 19. Os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo determinado de até trinta e cinco anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite máximo de setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações.” (Redação dada pelo Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017).

[6] Item 2.8 do mencionado contrato: “2.8. O Contrato poderá ser prorrogado por até 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato.” Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/andamento/contrato-e-anexos-1/01-contrato.pdf/view>. Acesso em 10/05/2018.

[7] Parecer analítico sobre Regras Regulatórias nº 344/COGTL/SEAE/MF, de 17 de dezembro de 2014, sobre a Audiência Pública nº 6/2014 da Antaq, que tratou das minutas jurídicas e técnicas (edital de licitação, contrato de arrendamento, documentos técnicos e seus respectivos anexos) para a realização de certame licitatório para o arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Salvador/BA.

[8] Parecer analítico sobre Regras Regulatórias nº 345/COGTL/SEAE/MF, de 17 de dezembro de 2014, sobre a Audiência Pública nº 7/2014 da Antaq, que tratou das minutas jurídicas e técnicas (edital de licitação, contrato de arrendamento, documentos técnicos e seus respectivos anexos) para a realização de certame licitatório para o arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Recife/PE.

[9] Parecer analítico sobre Regras Regulatórias nº 152/COGTL/SEAE/MF, de 03 de junho de 2016, sobre Audiência Pública nº 1/2016 da Antaq, que tratou das minutas jurídicas e técnicas (edital de licitação, contrato de arrendamento, documentos técnicos e seus respectivos anexos) para a realização de certame licitatório para o arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza/CE.

[10] Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 78/COGTL/SEAE/MF, de 23 de março de 2017, sobre Audiência Pública nº 3/2017 da Antaq, que tratou das minutas jurídicas e técnicas (edital de licitação, contrato de arrendamento, documentos técnicos e seus respectivos anexos), para realização de certame licitatório para o arrendamento do terminal portuário IQI18 para movimentação de papel e celulose, no Porto de Itaquí/MA.

[11] Relatório disponível em [http://web.antaq.gov.br/Sistemas/AudienciaPublica03\\_2017/](http://web.antaq.gov.br/Sistemas/AudienciaPublica03_2017/). Acesso em 07/05/2018.

[12] Vide Pareceres Analíticos sobre Regras Regulatórias nº 228/2013, nº 290/2013, nº 327/2014, nº 344/2014, nº 345/2014, nº 152/2016 e nº 78/2017/COGTL/SEAE/MF; e Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF.

[13] Vide itens 6.2.4.6 e 6.2.4.7 do Edital do Leilão nº 1/2016, da Anac, disponível em <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/andamento/processo-licitatorio/edital-e-anexos>. Acesso em 07/05/2018.

[14] A Antaq discorreu sobre o tema por meio do Relatório da Audiência Pública Antaq nº 03/2017, disponível em [http://web.antaq.gov.br/Sistemas/AudienciaPublica03\\_2017/](http://web.antaq.gov.br/Sistemas/AudienciaPublica03_2017/). Acesso em 07/05/2018.



Documento assinado eletronicamente por **Jônatas Bezerra de Souza, Coordenador(a)**, em 28/05/2018, às 18:37, 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 **Andrey Goldner Baptista Silva, Coordenador(a)-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento**, em 28/05/2018, às 18:41, 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 **Angelo José Mont'Alverne Duarte, Subsecretário(a) de Promoção da Produtividade, Concorrência e Inovação**, em 30/05/2018, às 11:47, 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 [http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0708016** e o código CRC **F6527369**.

---

**Referência:** Processo nº 10099.100113/2018-53

SEI nº 0708016