



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ

COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO – CEL

ATA DE ESCLARECIMENTOS AO EDITAL DO LEILÃO Nº 6/2016-ANTAQ

O PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ, no uso das atribuições conferidas pela Portaria ANTAQ nº 90, de 15 de abril de 2016, e considerando o que consta do Processo nº 50300.002179/2013-56 e na legislação de regência, informa os seguintes esclarecimentos ao Edital do Leilão nº 6/2016-ANTAQ.

DOCUMENTO	ITEM	CONTRIBUIÇÃO	RESPOSTA
ANEXO 2 - DIRETRIZES TÉCNICAS E PARÂMETROS DO ARRENDAMENTO	4.2. Acesso Marítimo: por meio de cais existente.	Dragagem Há mais de dois anos, administração do Porto do Recife licitou uma dragagem, chegando a escolher a empresa que faria o serviço. Não saiu do papel, porque o recurso não foi repassado pela União, argumenta Thiago Norões secretário de desenvolvimento do estado de Pernambuco e presidente de Suape. O serviço custaria cerca de R\$ 170 milhões. Fonte Jornal do Comercio 13/07/2016. Atualmente, só os cais de número do 0 ao 6 conseguem receber navios com restrições, os demais, principalmente o 7 destinado as OP do TMP estão impossibilitados, devido o assoreamento existente alagamento da complementação do cais (extensão, complemento do 6 e largura) Com a impossibilidade de atracação dos navios de passageiros no cais do TMP, a operação sofre um ônus significativo apresentando o maior custo para ao Operador devido a locação de veículos para transportar os passageiros do cais do 2 até a área do terminal. Em virtude da proximidade do certame do Terminal de Passageiros, restou-nos a dúvida a respeito da execução da Dragagem do Porto do Recife, como pressuposto determinante de viabilidade do negócio. Quais garantias e ou compensações que terão o vencedor do Leilão, em virtude dessa situação, face o valor mensal despendido para operacionalizar e manter o terminal?	Informa-se, primeiramente, que não há previsão no Edital acerca de quaisquer garantias e/ou compensações em virtude do valor a ser dispendido para operacionalizar o terminal. Todavia, de acordo com as informações obtidas junto à administração do Porto do Recife, comunica-se que o início das obras de acostagem e dragagem está diretamente ligado a liberação de recursos pela União, por se tratar de investimentos na infraestrutura portuária.

<p>ANEXO 2 - DIRETRIZES TÉCNICAS E PARÂMETROS DO ARRENDAMENTO</p>	<p>5. Atividades</p>	<p>PDZ Retirada do ARM 8 da zona primaria do Porto do Recife, o qual compõe o Complexo do TMP: Até o presente momento o TMP (ARM 8) ainda consta na zona secundaria do Porto. Conforme o edital, uma das fontes de receitas do empreendimento será a locação de espaço para uso comercial, uma vez que essas receitas são complementares e de significativa importância para viabilizar o Empreendimento. Como está o processo de retirada do Terminal da zona primaria e qual a data que irá se concretizar? Caso isso não ocorra no início da operação, quais compensações terão o vencedor até a sua conclusão?</p>	<p>De acordo com o item 4.3 das Condições gerais do edital, a Comissão não prestará esclarecimentos a pedidos que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados que não constem expressamente do Edital e seus Anexos. Tais informações podem ser obtidas junto à Autoridade Portuária.</p>
<p>ANEXO 3 - MINUTA DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO - PARTE GERAL</p>	<p>1.1 Definições</p>	<p>1- Como será realizado o convívio entre áreas alfandegadas (para uso de passageiros e bagagens) e área de eventos? Normalmente a Receita Federal impõem regras de difícil convívio entre as partes; 2- De quem será a responsabilidade pelo manuseio das bagagens? O valor deste serviço deveria ser separado dos valores regulares de preços para embarque desembarque e transito; 3- O arrendatário será obrigado a se tornar OPERADOR PORTUÁRIO? Qual o valor mensal/anual para ter este direito? Esta pergunta é muito importante, pois, em alguns portos, como o Rio, para um terminal se tornar Op. Portuário, deve se filiar ao OGMO que por sua vez cobra taxas altíssimas, além de potenciais responsabilidades sobre passivos econômicos, financeiros e ambientais do passado. 4- Não estão claros os custos gerais na operação de cruzeiros. No Rio, criaram nova taxa a ser cobrada os armadores quando os navios atracarem "longe" do terminal a título de utilização de infra-estrutura terrestre. Como será dado este entendimento em Recife?</p>	<p>1 – De acordo com o item 4.3 das Condições gerais do edital, a Comissão não prestará esclarecimentos a pedidos que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados que não constem expressamente do Edital e seus Anexos. Tais informações podem ser obtidas junto à Autoridade Portuária. 2 - O transporte de bagagens é de responsabilidade da arrendatária nos termos da alínea "d" do item 3.2 do Anexo 4 – Minuta do Contrato de Arrendamento – Parte Específica. 3 - O arrendatário de áreas e instalações portuárias pode contratar um operador portuário pré-qualificado pela Autoridade Portuária ou qualificar-se, conforme item 7.1.1, XXVII, do Anexo 3 – Minuta do Contrato do Arrendamento – Parte Geral. Os valores podem ser obtidos junto à Autoridade Portuária. 4 - De acordo com o item 4.3 das Condições gerais do edital, a Comissão não prestará esclarecimentos a pedidos que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados que não constem expressamente do Edital e seus Anexos. Tais informações podem ser obtidas junto à Autoridade Portuária.</p>

Brasília, 29 de julho de 2016.



LUIZ OSMAR SCARDELLI JUNIOR

Presidente da Comissão Especial de Licitação