

## ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA

## COMISSÃO DE LICITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS – CLAP/APPA

**Respostas às Contribuições - Consulta Pública nº 002/2022-APPA - PAR14**

O PRESIDENTE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS – CLAP da ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA, no uso das atribuições conferidas pela Portaria nº 036/2024-Appa, de 09 de fevereiro de 2024, pela legislação de regência e considerando o que consta no Processo nº 18.486.755-9, divulga as respostas às contribuições recebidas na Consulta Pública nº 002/2022-APPA, área **PAR14**, ao total de **221 (duzentas e vinte e uma) contribuições**.

| Nº | DOCUMENTO DE REFERÊNCIA                                      | CONTRIBUIÇÃO   | RESPOSTA APPA/PODER CONCEDENTE   |
|----|--|--|--|
| 01 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Para a construção, montagem e instalação das estruturas civis de responsabilidade do arrendatário do PAR14, será necessário dispor de área para instalação de canteiro de obras junto ao píer. O projeto de engenharia não atribui nenhuma área para essa finalidade e não existem custos projetados referente a construção, administração e desmobilização do canteiro de obras, bem como de custos com o transporte das estruturas, dependendo do local do canteiro de obras, cujos valores serão significativos. Isto posto, é preciso que o projeto seja revisto, sendo incluída uma área para a construção do canteiro de obras (incluindo o preço com a sua construção, manutenção e desmobilização) e, de acordo com a distância do local, o custo com o transporte das estruturas e componentes montados entre o canteiro até o local de sua instalação.   | Agradecemos a contribuição. Informamos que para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.   |
| 02 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)                        | Existem limitações de capacidade (gargalos) que o porto enfrentará nos próximos anos, caso não haja ampliação da infraestrutura de berços do porto organizado. Por isso a modelagem adotada tem como pano de fundo a viabilização de novos e vultosos investimentos em berços públicos por parte da iniciativa privada. Para tanto, o dimensionamento do terminal PAR14 (e do PAR15) foi feito de modo a comportar o grande volume de investimentos previstos para construção da 1ª fase do Píer T, alocando-o em um número restrito de agentes, isto é, os vencedores das licitações dos terminais PAR14 e PAR15. Tal estratégia, aparentemente, visa simplificar e facilitar a atividade de fiscalização das obrigações contratuais por parte da autoridade portuária, dado que haverá poucos agentes para executar as obras. Além disso, a estratégia engendrada afastou também da autoridade portuária | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo. |

**ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA**

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>(APPA) a responsabilidade de construção e equipamentação dos novos berços. Conforme descrito nos estudos de viabilidade e as minutas de contrato divulgadas, os entes privados deverão realizar a integralidade das obras dos berços públicos, incluindo as obras civis a aquisição e instalação dos equipamentos especificados. Cumpre salientar que os berços públicos não fazem parte das áreas de arrendamento responsáveis pelos investimentos e obras (PAR14 e PAR15). Portanto, os motivos determinantes para a definição do (sobre)dimensionamento das áreas visaram simplificar a gestão da autoridade portuária no porto organizado, afastando sua responsabilidade primária, conforme prescreve o modelo portuário landlord. A escolha adotada, dentre as diversas alternativas igualmente viáveis, entretanto, desconsiderou as diretrizes estabelecidas no marco legal do setor portuário (Leis dos Portos), com destaque para o dever de estimular a concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos organizados (art. 3º, inciso V). A modelagem, em decorrência do (sobre)dimensionamento, além de gerar concentração de mercado, conferindo vantagem competitiva aos vencedores das licitações PAR14 e PAR15, gera, também, barreiras de entrada à participação na licitação para as empresas de pequeno e médio porte, fazendo com que a licitação seja direcionada aos grandes players de mercado. Portanto, embora o incentivo à ampliação da infraestrutura seja importante e necessário, percebe-se nitidamente o desvio de finalidade, no que tange à decisão de licitar 3 (três) terminais independentes constantes do PAR14 (Silão, Centro Sul e área verde), de forma conjugada. Certamente, tal decisão deveria ter considerado outros aspectos também importantes para o desenvolvimento equilibrado e saudável do mercado e da comunidade portuária. Em uma análise preliminar, identifica-se diversas alternativas para construção de novos berços, todas legalmente viáveis, expostas a seguir, em ordem natural: 1. Realização das obras diretamente pela APPA utilizando recursos próprios ou oriundos de financiamento, como no caso do Moegão ; 2. Realização das obras diretamente pela APPA a partir de revisão tarifária (extraordinária), nos termos da Resolução ANTAQ nº 61, de 30 de novembro de 2021, a qual estabelece que o modelo regulatório dos portos organizados contempla o ressarcimento e à amortização anual por investimentos alinhados ao planejamento setorial; 3. Realização das obras diretamente pela APPA a partir da antecipação de receitas tarifárias, nos termos do art. 42-B do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. A APPA poderia realizar um chamamento público para identificar agentes dispostos a antecipar tarifas públicas; 4. Realização das obras diretamente pela APPA a partir da antecipação de receitas de valores de arrendamento, nos termos do art. 42-C do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. A APPA poderia realizar um chamamento público para identificar agentes dispostos a antecipar valores de arrendamento; e 5. Realização das obras diretamente pela APPA a partir de recursos orçamentário do governo do estado do Paraná/PR, nos termos do Convênio de Delegação nº 37, de 11 de dezembro de 2001. A infraestrutura portuária do porto público é gerida exclusivamente pela APPA, a qual cobra tarifas públicas para uso desses ativos, visando remunerar os custos de manutenção e de ampliação da infraestrutura. É o princípio do serviço adequado, aplicável aos portos organizados. Nessa linha, visando garantir a isonomia entre os usuários do porto organizado, sugere-se que os investimentos na infraestrutura portuária sejam</p> |  |
|--|---|--|

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |  |  |
|----|---|--|--|
|    |   | realizados pela APPA, mediante custeio por meio de tarifas públicas, socializando os dispêndios de forma proporcional a todos usuários.  |  |
| 03 | Seção C - EVTEA PAR14 (ENGENHARIA)                              | Atualmente as estruturas dos silos públicos são utilizadas por empresas que não possuem terminais próprios em Paranaguá. Essa forma de operação viabiliza a utilização da infraestrutura portuária para exportação dos produtos de pequenos e médios produtores, cerealistas, empresas exportadoras e cooperativas, bem como a atividade de operadores portuários. Trata-se de modelo existente há décadas. Assim, os produtores que não possuem silo próprio podem planejar a exportação de sua safra contando com a estabilidade e isonomia da operação. Somente assim os pequenos produtores têm acesso à exportação de suas safras. O arrendamento do silo público em razão do PAR14 implicará a restrição do acesso dos pequenos produtores a condições acessíveis para exportação de seus produtos. O futuro arrendatário terá como únicos objetivos o lucro e a amortização de seus investimentos, o que implicará a prática de preços inacessíveis, notadamente aos produtores com menor escala. É evidente que as operações no silo público também visam lucro. Contudo, não pode ser desconsiderado o interesse público na manutenção do acesso dos pequenos produtores ao comércio exterior, o que fortalece a economia local. Por outro lado, a diminuição da concorrência também diminuirá o acesso dos pequenos produtores em razão da concentração de mercado. O modelo previsto trará impacto significativo para esses produtores que, no modelo atual, planejaram as suas safras e assinaram contratos contando com a situação atual: silo público acessível para os pequenos produtores. O projeto, contudo, ignora tal situação e não contém nenhuma previsão a respeito de eventual acesso a ser garantido a esses pequenos e médios produtores à estrutura portuária, em substituição ao modelo que existe hoje. Por outro lado, verifica-se que a exclusão da estrutura do Silão do arrendamento não foi considerada pela APPA. Tal exclusão, que não tornaria o projeto insustentável ou desinteressante, traria diversos benefícios aos pequenos e médios produtores, garantindo seu adequado acesso à estrutura do porto e sua competitividade no mercado. Diante disso, sugere-se que a APPA estude a manutenção do Silão em regime de operação igual ou equivalente ao atual, com objetivo de garantir aos pequenos e médios produtores o acesso à estrutura portuária com preços acessíveis e que lhes permitirão continuar sua atividade. | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a inclusão do silo público no projeto visa regularizar, a exemplo de outros terminais públicos, uma área que hoje é regida sob um instrumento contratual precário, através de Acordo de Cooperação, cujo prazo de vigência é Junho/2025 será respeitado. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto, como parte do novo arrendatário. |
| 04 | Seção C - EVTEA PAR14 (ENGENHARIA)<br>PAR14 - Seção C           | Considerando que a construção do Píer em T irá interromper o berço 212, limitando a capacidade de expedição do Porto de Paranaguá durante os anos de obra, há por parte da APPA um estudo de repotencialização das correias transportadoras do COREX de forma comparativa e de ajuste dos volumes exportados em nosso porto para os próximos 25 anos?  | Agradecemos a contribuição. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214.   |
| 05 | Minuta de Edital<br>8.4. A recusa em fornecer esclarecimentos e | A Minuta de Edital prevê, no dispositivo em comento, a desclassificação da Proponente e consequente execução da Garantia de Proposta na hipótese de recusa na apresentação de esclarecimentos e documentos porventura solicitados ou em cumprir as exigências solicitadas pela Comissão Permanente de Licitação da ANTAQ (CPLA). Nesse sentido, uma vez que tal dispositivo apresenta linguagem concisa e sem detalhamentos suficientes, sugere-se a inclusão de subitem mencionando   | Agradecemos a contribuição. Informamos que a Cláusula em questão é padrão na maioria dos editais de licitação de arrendamentos realizados pela APPA e a Agência Reguladora - ANTAQ. Os dados são utilizados somente para fins de instrução do procedimento licitatório, tendo sua restrição e  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|                  |   |  |   |
|------------------|---|--|---|
|                  | <p>documentos ou em cumprir as exigências solicitadas pela CLAP, nos prazos por ela determinados e de acordo com os termos deste Edital, poderá ensejar a desclassificação da Proponente, com a consequente execução d</p>            | <p>que a documentação a que se refere o item 8.4 está limitada às exigências que constam expressamente no Edital, não consideradas, para este fim, informações sob sigilo da empresa ou quaisquer outras informações sensíveis da Proponente. Ademais, sugere-se que haja o direito de defesa da Proponente prévio à aplicação de quaisquer penalidades. Assim, propõem-se as seguintes alterações na redação do dispositivo: 8.4.1. Os esclarecimentos, documentos e exigências a que se refere o item anterior correspondem àqueles expressamente contidos no presente Edital, não abrangendo informações confidenciais das Proponentes. 8.4.2. A penalidade de execução da Garantia da Proposta a que se refere o item 8.4 acima apenas será aplicada após ter sido garantido o direito de ampla defesa e contraditório à(s) Proponente(s) .</p>  | <p>sigilo respeitados através da Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD.</p>   |
| <p><b>06</b></p> | <p>Minuta de Edital</p> <p><i>24.2.2. O prazo para apresentar contrarrazões será de 5 (cinco) dias úteis, tendo início a partir do encerramento do prazo recursal, respeitado o horário limite de 18h do último dia do prazo.</i></p> | <p>A Minuta do Edital prevê, no item 24.2.2, o prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados a partir do encerramento do prazo recursal, para apresentação de contrarrazões aos Recursos Administrativos. Não fica claro, entretanto, quando a CPLA pretender dar publicidade do inteiro teor dos recursos apresentados para que, então, sejam elaboradas as contrarrazões correspondentes pelos proponentes que possam ter sido afetados pelos recursos interpostos. Por isso, sugere-se a inclusão de dispositivo no qual conste expressamente a garantia de divulgação dos Recursos Administrativos interpostos e de todos os documentos deles integrantes, de modo a observar a efetivação do direito ao contraditório e ampla defesa. Diante do exposto acima, sugere-se a seguinte redação: 24.1.2 Eventuais interposições de Recursos Administrativos serão comunicadas pela ANTAQ em seu sítio eletrônico oficial até o 5º dia útil do prazo recursal, com a publicação do inteiro teor dos Recursos Administrativos .</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a referida Cláusula do Edital será avaliada.</p>  |
| <p><b>07</b></p> | <p>Minuta de Edital</p> <p><i>23.5. A inabilitação da Proponente que tenha sido considerada a vencedora do certame, garantida a ampla defesa e o contraditório, ensejará a fixação de multa, equivalente ao</i></p>                   | <p>O item 23.5 da Minuta do Edital dispõe acerca da inabilitação da Proponente caso tenha sido declarada vencedora do certame, com a fixação de multa equivalente ao valor da Garantia de Proposta. Sugere-se, acerca deste ponto, que a penalidade prevista nesse item esteja de acordo com o princípio da proporcionalidade (art. 2º da Lei 9.784/1999), tendo uma análise prévia sobre o caso concreto e os motivos apresentados pela Proponente que a conduziram à inabilitação do certame. Assim, sugere-se a seguinte redação para o item em comento: 23.5.1 A referida fixação de multa de que trata o item anterior será precedida de análise concreta dos motivos que conduziram à inabilitação .</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a citada cláusula é padrão em editais da APPA e da Agência Reguladora, e dispõe expressamente que será garantido o direito à ampla defesa e contraditório a licitante vencedora, bem como entende-se que a fixação da multa nos moldes apresentados no Edital configura-se proporcional e visa preservar o interesse público no sucesso do certame.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|           |   |   |  |
|-----------|---|---|--|
|           | <i>valor da Garantia de Proposta, a qual será integralmente executada para quitação</i>   |   |  |
| <b>08</b> | Minuta de Contrato<br><br>9.2.4 A Arrendatária deverá pagar à Autoridade Portuária cinco parcelas de R\$ _____ (_____ reais) a título de Valor da Outorga, correspondente à diferença entre o valor da oferta realizada no Leilão do presente Arrendamento e o valor já pago pela Arren | A título ilustrativo, o fato de os recursos da Outorga serem pagos à Autoridade Portuária, conforme disposto no Item 9.2.4 da minuta de Contrato, pode caracterizar um conflito de interesses, com a possibilidade de se privilegiar o valor da arrecadação de outorga em detrimento de um ambiente portuário mais competitivo. Nesse contexto, recomenda-se assegurar uma concorrência efetiva no leilão (pelo mercado) deve ser objetivo subordinado ao objetivo de garantir a concorrência após o leilão, ao longo da vigência do contrato de arrendamento (no mercado).                     | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que comumente é adotado nos contratos de arrendamento portuário do Brasil o critério de maior valor de outorga, nos termos do art. 9º inciso VII do Decreto nº 8.033/2013 e do Acórdão nº 2413/2015-TCU Plenário, cabendo o parcelamento do valor, como diretriz do Poder Público assegurada no art. 16, inciso II, da Lei nº 12.815/2013. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (BID) ofertado pelo licitante vencedor do deverá ser pago à APPA, conforme previsão do Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019. |
| <b>09</b> | Minuta de Contrato<br><br>19 Sociedade de Propósito Específico - SPE  | considera-se que a constituição de SPE configura-se como ferramenta efetiva e recomendável de segregação de dados e fluxos financeiros, visando a subsidiar as atividades de regulação, razão pela qual recomenda-se adotar como exigência obrigatória a constituição de SPE, suprimindo-se a possibilidade de utilização de unidade operacional ou de negócios.  | Agradecemos a contribuição. Entende-se que a criação de unidade operacional ou de negócios, nos termos da Subcláusula 19.1.1, é suficiente para possibilitar a regulação e fiscalização do contrato.   |
| <b>10</b> | Minuta de Contrato<br><br>3.3 O presente Contrato poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a exclusivo critério do Poder Concedente, nos termos deste Contrato e seus Anexos, até o limite   | Entende-se que a realização periódica de licitações é uma oportunidade de seleção de novos agentes prestadores de serviço, que neste momento podem apresentar propostas mais vantajosas, tanto sob a ótica dos preços ofertados aos usuários dos serviços, quanto sob a ótica da produtividade. Assim, sugere-se a limitação da possibilidade de prorrogação contratual por, no máximo, 5 anos e que as prorrogações sejam restritas às hipóteses de necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, a exemplo do que já é utilizado nos contratos de concessões de aeroportos. | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que, nos termos do art. 19, inciso II, do Decreto nº 8.033/13 e da Lei nº 12.815/2013, os contratos terão prazo de vigência de até trinta e cinco anos, com a possibilidade de prorrogação até o máximo de setenta anos, observado o regramento legal.  |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|           |  |  |  |
|-----------|--|--|--|
|           | <i>máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as sua</i>  |  |  |
| <b>11</b> | Minuta de Contrato<br><br><i>7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:</i>        | Para o caso sob análise, por se tratar de infraestrutura atualmente operada no formato público (Silão), com histórico de atendimento aos exportadores de menor escala, reforça-se a necessidade de análise sobre mecanismos de restrição de acesso a incumbentes e/ou a imposição de obrigações de acesso a terceiros. Sob esse aspecto, destaca-se que o mecanismo de Movimentação Mínima Exigida (MME), constante da Subcláusula 7.1.2.1 da minuta de Contrato (fl. 21), com o objetivo de estabelecer níveis de movimentação mínima pela infraestrutura a ser arrendada, não contém qualquer consideração ou análise relacionada ao atendimento de carga própria, no caso de adjudicação por agentes com foco na movimentação de cargas próprias. Este fato, somado ao fato de a proposta de arrendamento conter infraestrutura que atualmente opera em regime público (Silão), com atendimento a pequenos e médios exportadores, amplifica a necessidade de análise de eventual necessidade de imposição de percentual mínimo de atendimento de carga de terceiros nos volumes de MME estabelecidos. | Agradecemos a contribuição. Informamos que o atendimento a terceiros pelo terminal está assegurado tanto pela regulação setorial como pelas disposições contratuais. Conforme o inciso xxxi da Subcláusula 7.1.1 da minuta de Contrato, a Arrendatária é obrigada a atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de operação de cargas pelo terminal, considerando as disponibilidades e as condições gerais das atividades, observada a regulação sobre o tema. |
| <b>12</b> | Minuta de Contrato<br><br><i>13 Alocação de Riscos</i>   | A cláusula 7.1.2.3 impõe obrigações de investimento sobre dois ativos que não existem e tampouco são de responsabilidade do arrendatário, quais sejam, as obras civis do Píer T e o Moegão. O risco pela não disponibilização desses ativos nos prazos necessários não pode ser atribuído ao futuro arrendatário do PAR14, devendo estarem estes riscos explicitados na matriz de risco do Poder Concedente constante da Cláusula 13.  | Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.  |
| <b>13</b> | Minuta de Contrato<br><br><i>7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:</i>   | A cláusula 7.1.2.3 impõe obrigações de investimento sobre dois ativos que não existem e tampouco são de responsabilidade do futuro arrendatário do PAR14, quais sejam, as obras civis do Píer T e o Moegão. Caso essas obras não sejam realizadas no prazo contratual, ocorrerão graves impactos sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento. Assim, recomenda-se a inclusão de dispositivo contratual que traga segurança jurídica.   | Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.  |
| <b>14</b> | Minuta de Contrato<br><br><i>13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:</i> | Considerando que a conclusão e operacionalização da primeira etapa do Píer T compreende a realização de ações complementares das arrendatárias (PAR15 realizará as obras civis até o ano 3 e PAR14 instalará as estruturas eletromecânicas); Considerando ainda que estes investimentos são complementares, de forma que, na hipótese de um dos leilões restar deserto ou, por qualquer razão, um dos arrendatários vencedores não adimplir sua obrigação contratual, não será possível utilizar a infraestrutura do Píer T; Considerando, por fim, que este risco (não realização dos investimentos pelo outro arrendatário) pode ser mitigado pela assunção desta responsabilidade pela APPA, que concluiria os investimentos eventualmente não executados pelos arrendatários responsáveis pela realização da 1ª Etapa do Píer T Sugere-se a inclusão da seguinte previsão no contrato de   | Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.  |

**ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA**

|           |  |   |   |
|-----------|--|---|---|
|           |  | arrendamento: 13.2.9. Atraso e/ou não conclusão da parcela dos investimentos previstos para efetiva operação do Pier T ou implantação do Moegão alocadas à terceiros.   |   |
| <b>15</b> | Minuta de Contrato<br><br>7.2 <i>Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente.</i>  | Considerando que compete à Administração do Porto zelar pela área comum do porto organizado, devendo, inclusive, autorizar a realização de investimentos na área infraestrutura comum do porto organizado, seja a título de novos investimentos, seja a título de antecipação de receitas (art. 42-A e 42-C do Decreto n.º 8.033/2013); Considerando que as obras referentes ao Pier T serão realizadas pelos futuros arrendatários (PAR14 e PAR15), mas dentro da área comum do porto organizado, beneficiando direta e indiretamente todos os usuários das instalações a serem construídas; Considerando, por fim, que está em andamento junto ao IBAMA o pedido elaborado pela APPA para emissão de licença prévia para ampliação de toda a infraestrutura de acostagem do Porto de Paranaguá, questiona-se: qual o estágio da emissão desta licença e se já existem condicionantes impostas pelo órgão ambiental?   | Agradecemos a contribuição. Informamos que o licenciamento se encontra em fase avançada, já tendo sido realizada a audiência pública e com pareceres finais concluídos. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Pier T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. |
| <b>16</b> | Minuta de Contrato<br><br>7.2 <i>Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente.</i>  | O risco advindo da obrigação da construção da 1ª Etapa do Pier T a dois arrendatários distintos deve ser mitigado pela atribuição da responsabilidade à APPA de concluir os investimentos eventualmente não executados pelos arrendatários. Isso porque, caso a arrendatária do PAR15 não execute as obras civis da 1ª Etapa do Pier T, ou caso não haja arrendatária do PAR15, em razão de a licitação ter restado deserta, não há qualquer possibilidade da arrendatária do PAR14 finalizar a obra. Do mesmo modo, diante da imprescindibilidade do Moegão para que o PAR 14 opere tal como planejado, impõe-se que na hipótese de inadimplência do responsável por executar as respectivas obras, o Poder Concedente assumira a responsabilidade de execução e conclusão dessas obras. Em face disso, para evitar transtorno operacionais ao Porto de Paranaguá e ao PAR15, faz-se indispensável a previsão de responsabilidade do Poder Concedente pelos investimentos previstos para plena operação da 1ª Etapa do Pier T, bem como pela execução das obras do Moegão, caso os investimentos obrigatórios não sejam realizadas pelos potenciais responsáveis no tempo e modo estabelecidos. Sugestão de acréscimo do item 7.2.2 na Cláusula 7.2: 7.2.2. O Poder Concedente se responsabilizará pela realização dos investimentos previstos na cláusula 7.1.2.3, item b, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nas seguintes hipóteses: (i) a licitação destinada a seleção de novo arrendatário da área PAR15 restar deserta; (ii) o Arrendatário responsável pela execução dos investimentos previstos para plena operação da 1ª Etapa do Pier T, bem como o responsável pela execução das obras do Moegão não adimplirem suas obrigações no tempo e modo estabelecidos. | Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Pier T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.   |
| <b>17</b> | Minuta de Contrato<br><br>4.3 <i>O PBI poderá ser alterado a qualquer tempo, mediante solicitação da Arrendatária ou da ANTAQ, desde que comunicado a APPA e</i> | A cláusula 4.3 da minuta do contrato prevê que o Plano Básico de Implantação poderá ser alterado a qualquer tempo, mediante solicitação do Arrendatário ou da ANTAQ, desde que comunicado à APPA. No entanto, essa previsão é excessivamente genérica e desconsidera que alterações no PBI podem implicar em consequências, especialmente financeiras, ao projeto, sendo necessária a inclusão de limitações para essa situação, destacando especialmente o dever de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em caso de alterações do PBI.  | Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 4.3 da minuta de contrato já prevê que eventual solicitação de alteração do PBI observará as demais regras do Contrato, Anexos, legislação e regulamentação aplicável. Desse modo, eventuais impactos financeiros decorrentes da alteração do PBI deverão observar, por exemplo, as regras relativas ao reequilíbrio econômico-financeiro contratual.     |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|           |   |   |   |
|-----------|---|---|---|
|           | <i>observadas as regras do Contrato, Anexos e a legislação e regulamentação.</i>  |   |   |
| <b>18</b> | Minuta de Contrato<br><br><i>xxi. Pagar as Tarifas Portuárias nos prazos previstos pela regulamentação aplicável ao Porto Organizado;</i>   | A cláusula 7.1.1, item xxi, da minuta do contrato estabelece que a arrendatária deverá pagar as tarifas portuárias nos prazos previstos pela regulamentação aplicável ao Porto Organizado. Contudo, faz-se necessário um detalhamento maior das Tarifas Portuárias que deverão ser arcadas pela Arrendatária, assim como de eventuais isenções aplicáveis. Deste modo, recomenda-se que a minuta do contrato seja complementada para especificar as tarifas portuárias e eventuais isenções aplicáveis ou, quando menos, para discriminar qual Tabela de Tarifas será aplicável ao contrato em questão.   | Agradecemos a contribuição. As tarifas portuárias são aquelas estabelecidas pela Administração do Porto Organizado, mediante tabelas formalizadas por meio de atos normativos, como Ordens de Serviço. No caso do Porto de Paranaguá, as tarifas aplicáveis podem ser encontradas em: <a href="https://www.portosdoparana.pr.gov.br/Operacional/Pagina/Tabela-de-Tarifas-Portuarias">https://www.portosdoparana.pr.gov.br/Operacional/Pagina/Tabela-de-Tarifas-Portuarias</a> |
| <b>19</b> | Minuta de Contrato<br><br><i>v. Implantar as ações necessárias à eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas,</i> | A cláusula 7.1.1.v da minuta de contrato impõe à futura arrendatária a obrigação de implantar as ações necessárias à eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado (...) devendo a Arrendatária arcar com todas as despesas respectivas. No entanto, para que o futuro arrendatário possa considerar as providências e especialmente os custos resultantes das demolições necessárias na sua proposta, é essencial que haja uma definição clara e explícita das estruturas que deverão ser demolidas. Além disso, a referida cláusula dispõe que caberá ao futuro arrendatário obter a prévia autorização da Administração do Porto e da ANTAQ. Contudo, a obtenção de autorização para realização de demolições já indicadas de forma específica nos documentos da licitação é desnecessária, uma vez que se considera que a Administração do Porto já autorizou essas demolições com o instauração do procedimento licitatório e a previsão das demolições necessárias. Assim, pede-se que a minuta do contrato seja ajustada neste sentido.  | Agradecemos a contribuição. O inciso v da Subcláusula 7.1.1 da minuta de Contrato estabelece uma disposição geral acerca da arrendatária de realizar eventuais ações necessárias à realocação ou demolição de instalações ou equipamentos. Desse modo, sua aplicação será no caso de uma eventualidade, dependendo do caso específico. As demais situações já identificadas que demandarão intervenção nesse sentido, estão especificadas na minuta de contrato.              |
| <b>20</b> | Minuta de Contrato<br><br><i>7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:</i>  | A cláusula 7.1.2.3 impõe obrigações de investimento sobre dois ativos que não existem e tampouco são de responsabilidade do arrendatário, quais sejam, as obras civis do Pier T e o Moegão. O contrato estabelece que a arrendatária deverá realizar os investimentos para execução dos itens estruturas metálicas, equipamentos eletromecânicos, instalações elétricas e automação da 1ª Etapa do Pier T e execução do item Conexão PAR14 do Moegão, até o 5º ano contratual e a implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do corredor Leste, denominado Moegão, até o 7º ano contratual. No entanto, tais investimentos dependem que as obras civis previstas no contrato de arrendamento da área PAR15 e as obras previstas no contrato a ser celebrado no âmbito da Licitação nº 006/2022 (Moegão) sejam concluídas no prazo previsto. Caso não o sejam, é possível que os investimentos previstos no contrato de arrendamento precisem ser postergados, implicando o descumprimento contratual por parte da futura arrendatária do PAR14, risco este que foi alocado expressamente à arrendatária (cláusula 13.4.5). Assim, o ideal seria rever todo o projeto, de modo a se prever contratos que não dependam um do outro. Quando menos, sugere-se a inclusão de dispositivo | Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Pier T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.   |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |   |   |
|----|--|---|---|
|    |  | contratual que preveja que a futura arrendatária não será responsabilizada pelo descumprimento do cronograma caso as dificuldades decorram do descumprimento do cronograma dos outros contratos.  |   |
| 21 | <p>Minuta de Contrato</p> <p><i>xxii. Ajustar-se às medidas e determinações do Poder Concedente e da ANTAQ relacionadas à correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou na Área de Influência do Porto Organizado</i></p> | <p>A cláusula estabelece obrigação de a Arrendatária atender a determinações do Poder Concedente e da ANTAQ relacionadas à correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou na Área do Porto Organizado. Sugerimos a exclusão dessa cláusula. Caso a exclusão não seja aceita, sugerimos a substituição do texto original para que a obrigação da Arrendatária seja cumprir decisões administrativas do CADE sobre infrações da ordem econômica referente ao objeto do arrendamento, nos seguintes termos: 7.1.1(xxii) Ajustar-se às decisões administrativas do CADE - Conselho Administrativo de Defesa Econômica que tenham adjudicado infração da ordem econômica relacionada ao objeto deste Contrato. A competência para avaliar aspectos concorrenciais e adjudicar as infrações concorrenciais é exclusiva do CADE - Conselho Administrativo de Defesa Econômica, nos termos da Lei 12.529/2011. Inclusive, o art. 31 da Lei 10.233/2001 indica que cabe à ANTAQ acionar as autoridades concorrenciais quando tomar conhecimento de fato que possa importar infração concorrencial. As competências específicas da ANTAQ para regular o setor e aplicar, coercitivamente, as disposições regulatórias já decorrem da lei e já tem caráter impositivo. Não cabe ao Contrato estabelecer sobreposições de competências entre diversos reguladores, nem ainda fazer atribuições específicas em matéria concorrencial diluindo as competências legais do CADE para adjudicar a matéria. Além disso, não está claro o que poderia caracterizar competição imperfeita para fins dessa disposição, o que aumenta os níveis de incerteza, e reforça que a matéria deve ser deixada a cargo do CADE, que tem competência e expertise para fazer análise concorrencial.</p>                                     | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que as áreas já são operacionais. Dessa forma, além das competências próprias do CADE, cabe à ANTAQ, conforme sua lei de criação, garantir a isonomia do acesso e uso da infraestrutura portuária, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores. Portanto, a previsão contratual mencionada é devida.</p>   |
| 22 | <p>Minuta de Contrato</p> <p><i>7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:</i></p>   | <p>A cláusula estabelece volume mínimo de movimentação anual para todo o prazo do arrendamento. Sugerimos a realização de estudo visando aferir custos e benefícios da obrigação de movimentação mínima e que sejam avaliadas formas alternativas de precificação do objeto do leilão e de maximização da oferta, com participação das autoridades concorrenciais e regulatórias. Isso porque obrigações de movimentação mínima podem gerar distorções relevantes, na forma de (i) distorções de longo prazo; (ii) vantagens para licitantes com carga assegurada; e (iii) risco de arbitragem regulatória. Esses riscos deveriam ser devidamente avaliados a fim de conferir se não haveria solução alternativa para os propósitos visados que gerariam menos impactos concorrenciais. Sugerimos a suspensão do processo licitatório até que essa análise seja concluída, posto que se trata de etapa essencial para avaliar e tratar preventivamente essas questões. Obrigações de movimentação mínima podem causar distorções de mercado no futuro, dado que exigem estimativa de demanda futura para prazo bastante longo (35 anos, que é o prazo previsto a cláusula 3.1 da minuta de contrato colocada em consulta pública). O risco de essas estimativas se revelarem insubsistentes é alto, por maior que tenha sido a diligência da autoridade licitante, diante da grande incerteza que existe em antecipar a demanda futura dessa atividade em prazo tão longo. Essas obrigações também criam vantagens para licitantes com carga assegurada (e.g., licitantes verticalmente integrados com carga própria ou incumbentes com contratos de armazenagem vigentes e de longo prazo). Essa circunstância pode privilegiar determinados participantes em detrimento de outros por fatores que podem não ter</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a função da Movimentação Mínima Exigida - MME nos contratos de arrendamento portuário já foi amplamente analisada e seus riscos avaliados. Em linhas gerais, a MME pode ser utilizada como mecanismo para o estabelecimento de certas diretrizes perseguidas pelo Poder Concedente. Portanto, em que pese as questões colocadas, a MME é essencial para o cumprimento das funções mencionadas e deverá ser mantida, conforme consta nos demais contratos de arrendamento portuário do Brasil, celebrados pelo Poder Concedente na vigência da atual Lei dos Portos.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |  |   |
|----|---|--|---|
|    |   | relação com a eficiência na operação do terminal. Esse risco sequer foi avaliado. Elas geram também riscos de arbitragem regulatória em favor de incumbentes - eventuais players titulares de outorgas no mesmo complexo portuário podem ser capazes de cumprir a exigência de movimentação mínima simplesmente aumentando a ociosidade no seu outro terminal porventura não sujeito a obrigações similares, o que vai contra ao objetivo de aumentar a oferta que se supõem está na base dessa obrigação. Esse é outro risco que sequer foi avaliado. No contexto presente, não é possível descartar se essas questões trarão preocupações concorrenciais futuras, algo que só poderá ser confirmado com a realização de análise específica (especialmente a análise de impacto concorrencial).   |   |
| 23 | Minuta de Contrato<br><br>7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:   | A cláusula prevê que o arrendatário deverá fazer uma expansão da capacidade estática total para, no mínimo, 323 mil toneladas, até o 7º ano contratual. Expansões de capacidade podem ter efeitos concorrenciais positivos ou negativos, dependendo do excesso de capacidade que vierem a gerar. Se não houver demanda suficiente para sustentar essa expansão da capacidade, a tendência será geração de forte capacidade ociosa para alguns terminais, podendo levar ao seu fechamento ou desestímulo aos investimentos. É necessário avaliar não somente a necessidade futura de expansão da capacidade, mas também o timing adequado para fazê-la, de forma a manter um equilíbrio adequado entre oferta e demanda.  | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR14 foram avaliados todos os berços vocacionados para graneis sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a capacidade estática de armazenamento de todos os terminais que utilizam a infraestrutura de atracação do porto de Paranaguá.                          |
| 24 | Minuta de Contrato<br><br>13.1.20 Atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, inclusive licenças relacionadas especificamente com a Área do Arrendamento, quando não houver estipulação de prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão pelas autoridades co | A minuta de contrato prevê que são riscos atribuídos ao Arrendatário aqueles decorrentes de (1) atrasos na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais em que não haja estipulação de prazo máximo legal ou regulamentar (excetuando os casos em que o atraso ou impossibilidade decorra da inexistência ou cassação das licenças ambientais do Porto Organizado - Cl. 13.2.5) e (2) atraso na disponibilização da Área do Arrendamento caso o prazo seja de até 12 meses da Data de Assunção ou não haja comprovação de prejuízo significativo. Ambos os casos dependem única e exclusivamente da atuação da Administração, seja do próprio Poder Concedente ou de outro órgão da Administração Pública. O futuro Arrendatário não possui qualquer controle sobre os atos decisórios da Administração, não podendo ser penalizado ou obrigado a assumir todos os prejuízos pelo atraso ou impossibilidade de disponibilização da área arrendada ou de emissão de licenças. É necessário que a minuta do contrato seja ajustada para que se garanta ao Arrendatário a impossibilidade de penalização e também o direito ao reequilíbrio do contrato nessas situações. | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a matriz de risco contratual em análise é basicamente a mesma constante nos demais contratos de arrendamentos portuários do Brasil celebrados na vigência da atual Lei dos Portos. Entende-se que os casos mencionados tratam-se de regras que buscam dividir os riscos, e naturalmente um equilíbrio entre as partes. |
| 25 | Minuta de Contrato<br><br>xxii. Ajustar-se às medidas e determinações do Poder Concedente e   | A minuta do contrato estabelece que a futura arrendatária deverá ajustar-se às medidas e determinações do Poder Concedente e da ANTAQ relacionadas à correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou na Área de Influência do Porto Organizado. Tal determinação é excessivamente abrangente. Caso mantida, a futura arrendatária ficará, durante todo o prazo de vigência contratual, à mercê de quaisquer novas medidas e determinações que visem à correção de competição imperfeita no Porto. No entanto, esse controle cabe ao Poder Concedente e à ANTAQ, e   | Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que cabe à ANTAQ, conforme sua lei de criação, garantir a isonomia do acesso e uso da infraestrutura portuária, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores. Contudo, essa atribuição deverá observar a segurança jurídica dos contratos. Portanto, a justa medida de quais          |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|                  |  |   |   |
|------------------|--|---|---|
|                  | <p><i>da ANTAQ relacionadas à correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou na Área de Influência do Porto Organizado</i></p>   | <p>preferencialmente deve ser prévio a alterações que possam minimizar ou inviabilizar a competição em cada área de influência, não cabendo à futura arrendatária simplesmente se ajustar a quaisquer alterações que visem a corrigir a competição imperfeita. Diante disso, sugere-se que tal dispositivo seja removido ou, quando menos, seja revisto para que passe a constar expressamente que quaisquer medidas e determinações do Poder Concedente e da ANTAQ relacionadas à correção de competição imperfeita imposta à futura arrendatária implicará a necessidade de se restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do ajuste, se for o caso.</p>   | <p>correções à competição imperfeita ensejarão reequilíbrio contratual ou outras medidas dependerão de análise do caso concreto.</p>  |
| <p><b>26</b></p> | <p>Minuta de Contrato<br/><br/><i>12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências d</i></p> | <p>A minuta do contrato estabelece que os passivos ambientais não conhecidos identificados no prazo de até 360 dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente (cláusula 12.2) e que apenas os custos com recuperação, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais indicados no laudo serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato (cláusula 12.3.3). No entanto, a minuta do contrato desconsidera que alguns passivos ambientais são ocultos e/ou de difícil constatação e, portanto, mesmo que pré-existentes ao contrato, podem não ser identificados dentro no prazo estabelecido. É plenamente possível que passivos ambientais venham a ser identificados após a apresentação do laudo, mesmo que tenham tido origem em momento anterior à celebração do contrato de arrendamento. Ademais, a minuta do contrato prevê, ainda, que caberá à ANTAQ avaliar, a qualquer tempo, se os passivos indicados poderiam ter sido conhecidos (cláusula 12.3.4). Não cabe a ANTAQ sozinha definir se os passivos indicados no laudo poderiam ter sido conhecidos, sobretudo porque a ANTAQ, na medida em que não se trata de órgão de fiscalização ambiental, não detém do conhecimento técnico para tanto. Assim, recomenda-se que a documentação seja revista para que o contrato preveja o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro na hipótese de se identificarem novos passivos de responsabilidade do Poder Concedente após o período de 360 dias da Data de Assunção, caso se comprove que os passivos eram pré-existentes a contratação. Além disso, sugere-se que a cláusula 12.3.4 seja removida, considerando a ausência de competência técnica da ANTAQ para avaliação de passivos ambientais.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. É essencial que haja prazo para a identificação de passivos ambientais existentes, caso contrário, há risco de que novos passivos causados pela própria arrendatária sejam indicados como passivos já existentes, por isso a referida cláusula é devida.</p>   |
| <p><b>27</b></p> | <p>Minuta de Contrato<br/><br/><i>3.2 A Arrendatária não terá direito à manutenção do Arrendamento por período superior ao Prazo do Arrendamento, ainda que pendente discussão judicial ou extrajudicial sobre o</i></p>   | <p>A minuta do contrato prevê que a Arrendatária não terá direito à manutenção do Arrendamento por período superior ao Prazo do Arrendamento, ainda que pendente discussão judicial ou extrajudicial sobre o pagamento de qualquer valor à Arrendatária pelo Poder Concedente, inclusive a título de indenização (cláusula 3.2). Além de tal previsão ser incompatível com a cláusula 3.3 da minuta do contrato, que estabelece a possibilidade de o contrato ser prorrogado por sucessivas vezes (...) até o limite máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, ela pode restringir e limitar a prorrogação eventualmente devida. Portanto, é necessário que a minuta seja complementada a fim de esclarecer o que ocorrerá caso o prazo necessário para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato ou indenizar o Arrendatário seja maior que o prazo do arrendamento.</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Os dispositivos em questão não são contraditórios, mas sim complementares. A Subcláusula 3.2 da minuta de Contrato estabelece que a Arrendatária não poderá usar discussão judicial ou extrajudicial como pretexto para se manter indevidamente na área após o término do prazo de arrendamento. Contudo, isso não impede que o contrato seja prorrogado, nos termos da Subcláusula 3.3. Quanto à eventual necessidade de reequilíbrio contratual, caberá ao Poder Concedente, nos termos da regulação aplicável, definir a forma de recomposição, que não é restrita à prorrogação do prazo de vigência contratual.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |  |  |
|----|---|--|--|
|    | <i>pagamento de qualquer valor à Arrendatária pelo Poder Concedente, inclu</i>  |  |  |
| 28 | <p>Minuta de Contrato</p> <p>2.1 <i>Compõem o Arrendamento objeto deste Contrato as áreas, instalações portuárias e infraestruturas públicas, localizadas dentro do Porto Organizado de Paranaguá, no Estado Paraná.</i></p>  | <p>A obra do Corredor Leste - Moegão é de responsabilidade de terceiros. O futuro arrendatário não terá qualquer ingerência sobre ela. O atraso na realização da obra impactará diretamente a operação do futuro arrendatário. A construção e operacionalização do Píer T também não é de responsabilidade exclusiva da futura arrendatária. Caberá ao vencedor do leilão do PAR 15 realizar essa obra em conjunto com o futuro arrendatário do PAR 14. Mesmo diante desse cenário, a cláusula 7.1.2.3 impõe obrigações de investimento sobre esses dois ativos que não são de responsabilidade do futuro arrendatário. Eventuais atrasos nas obras gerarão graves impactos sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato decorrente do PAR 14. Esses riscos devem ser considerados, por isso deve-se considerar a inclusão de cláusulas que diminuam ou compensem esses riscos.</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Ademais, a micro capacidade será revisada, havendo a subtração do berço afetado durante o período projetado para obras. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p> |
| 29 | <p>Minuta de Contrato</p> <p>13.1.19 <i>Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado;</i></p> | <p>As projeções do estudo de mercado do PAR14, embora tenham utilizado dados e informações de documentos oficiais de planejamento setoriais, distorcem a realidade ao utilizar a média nacional de produção de soja, farelo de soja, milho e açúcar. Desconsidera os dados locais proporcionando uma projeção irreal para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. A Demanda Micro não considera que com o arrendamento do PAR09 e a construção do Corredor de Exportação Oeste serão construídas novas instalações de silagem que passarão a utilizar esse novo corredor. Cita-se os projetos da AGTL, Coamo, Gransol, Interelli, Bunge, TOEX e SIPAL, além da construção do Porto Guará. Com base nessas informações, os cálculos para determinação da micro demanda precisam ser refeitos, refletindo a real micro demanda que o PAR14 poderá capturar. Mesmo diante desse cenário a cláusula 13.1.19 aloca à futura arrendatária os riscos pela não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive aqueles decorrentes da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da área de influência do Porto Organizado. A imputação desses riscos ao arrendatário é ilegal tendo em vista que os erros de projeção não decorrem de conduta do futuro arrendatário. A criação ou autorização de novos portos é decisão de competência do Poder Concedente. O futuro Arrendatário não poderá ter qualquer controle ou influência nesta decisão, o que impõe a existência de previsão contratual que garanta o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e impede a penalização do arrendatário. Diante disso, requer-se que esse risco seja excluído da matriz de risco do futuro arrendatário ou que seja esclarecido que o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro deverá ser avaliado em cada caso concreto, preservando-se, assim, o direito ao equilíbrio econômico-financeiro.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o risco de demanda é atribuído à arrendatária em todos os contratos de arrendamento portuário. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados. Entende-se que esse aspecto deve ser avaliado pela licitante, uma vez que alguns projetos citados são privados e sem horizonte de implantação definido.</p>    |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |  |  |
|----|--|--|--|
| 30 | Minuta de Contrato<br><i>21 Financiamento</i>  | Informa-se que há ação nº 0009730-06.2009.8.16.0129, onde a empresa responsável pela ampliação da capacidade de recebimento, armazenagem e expedição do complexo público Silão do Corredor de Exportação reque o ressarcimento de danos emergentes e lucros cessantes. A matriz de riscos do contrato deve considerar as consequências da eventual procedência dos pedidos.  | Agradecemos a contribuição. Conforme disposto na NOTA TÉCNICA Nº 64/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, informamos que a demanda judicial citada não possui relação com a licitação da área PAR14, tampouco com a assunção pelo futuro arrendatário, uma vez que a discussão não versa sobre a área, mas eventual ressarcimento de valores decorrentes da prestação de serviços executados à época, caso a Autoridade Portuária venha a ser condenada em sentença transitada em julgado. |
| 31 | Minuta de Contrato<br><i>13.1.15 Possibilidade de a inflação de um determinado período ser superior ou inferior ao índice utilizado para reajuste dos valores previstos no Contrato e em seus Anexos para o mesmo período;</i> | O contrato imputa ao Arrendatário os prejuízos caso a inflação de um determinado período seja superior ao índice utilizado para reajuste de valores. É necessário que se considere a impossibilidade de se impor ao Arrendatário risco por inflação que escape dos índices normais/usuais, pois o reajuste se presta tão somente a garantir a manutenção do valor efetivo das obrigações, ante a desvalorização da moeda. Não se trata de qualquer acréscimo, mas simples recomposição da paridade do valor. Portanto, espera-se que a minuta seja complementada neste sentido, alocando-se expressamente ao Poder Concedente o risco por inflação que ultrapasse os índices normais/usuais.   | Agradecemos a contribuição. A atualidade dos valores do contrato é estabelecida por índice de ajuste pré-determinado pela ANTAQ para os arrendamentos portuários, adotando-se o IPCA, o que já considera impactos inflacionários. Logo, não cabe a aplicação concomitante com outro índice sob a alegação da inflação.   |
| 32 | Minuta de Contrato<br><i>7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:</i>   | O item 7.1.2.3 do Edital impõe a implantação de sistema operacional de movimentação de mercadoria do terminal de forma a torná-lo compatível com a capacidade nominal dos novos berços do Pier T de 8.000t/h para cada berço, incluindo sistema de despoeiramento, torre de transferência, elevador de canecas e balança de fluxo até o 7º ano contratual. Contudo, atualmente o terminal utilizado pela Centro Sul e o Silão têm capacidade atual de expedição de 1.500 t/h em cada linha de embarque (duas linhas em cada terminal). Para atender ao estabelecido nos novos parâmetros (2.000 t/h em cada linha) será necessário substituir as esteiras de expedição nos túneis. Somente será possível fazê-lo em consonância com a legislação vigente e com a NR 12 mediante a reconstrução dos túneis das esteiras. Durante esse período não será possível operar. Os investimentos para a realização dessas obras não foram considerados no Capex. Ao contrário, o estudo previu a continuidade do faturamento nos primeiros anos do contrato, o que será inviável durante o período destas obras, que, em cenário otimista, deve consumir ao menos o período de 24 meses em cada terminal. | Agradecemos a contribuição. Informamos que a questão será avaliada no âmbito da revisão do estudo. Esclarecemos que, conforme diretriz da Autoridade Portuária, para a conexão do terminal com as estruturas públicas do Pier T, deverão ser utilizadas esteiras transportadoras com capacidade de no mínimo 3.000 t/h e no máximo 4.000 t/h, ficando facultado a adoção das estruturas pela futura arrendatária.  |
| 33 | Minuta de Contrato<br><i>2 Áreas e Infraestrutura</i>  | Uma das áreas objeto do arrendamento do PAR 14 é pública e operada por empresas que não têm terminais próprios. A existência de um silo público viabiliza a utilização da infraestrutura portuária de Paranaguá por pequenos e médios produtores, cerealistas, empresas exportadoras e cooperativas que não teriam condições de exportar suas safras, fortalecendo assim a economia local. A atual forma   | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a inclusão do silo público no projeto visa regularizar, a exemplo de outros terminais públicos, uma área que hoje é regida sob um instrumento contratual precário, através de Acordo de   |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|           |  |   |   |
|-----------|--|---|---|
|           | <p><i>Públicas do Arrendamento</i></p>   | <p>de operação dos silos públicos é eficiente, não apenas porque é um balizador tarifário, mas também porque a estrutura da AOCEP possui mecanismos para descentralização da originação da carga, viabilizando o acesso de quem atua na origem dos produtos. Todos esses fatores tornam a atual forma de funcionamento dos silos públicos eficiente e rentável não só para os produtores e operadores, mas para todo o Estado do Paraná. A operação é estável e isonômica há anos. Em razão disso a Associação dos Operadores do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá (AOCEP) tem firmado acordos de cooperação com a APPA para realização da operação, limpeza, serviços de manutenção preventiva, preditiva e corretiva do conjunto dos Silos Públicos do Porto de Paranaguá. O acordo mais recente foi firmado em 03/08/2020 e tem vigência de cinco anos. Os estudos do PAR 14 sequer consideram esse acordo - que, a rigor, impede que haja qualquer pretensão de licitação no atual momento. A arrendamento dos silos públicos implicaria a necessidade de rescisão do acordo, o que viola a segurança jurídica e os deveres de lealdade e boa-fé. Além disso, o arrendamento do silo público implicará a restrição do acesso dos pequenos produtores. Isto porque o silo público opera com tarifas que proporcionam condições acessíveis até mesmo para os pequenos produtores. O futuro arrendatário visará somente o lucro e a amortização de seus investimentos, ofertando preços inacessíveis aos produtores com menor escala. Deve-se considerar também que a diminuição da concorrência implicará concentração de mercado, fator que dificultará ainda mais o acesso dos pequenos produtores. Nada disso foi considerado. Sequer há regime de transição entre o regime público atual e o que estará vigente após o arrendamento. A omissão afronta as determinações da LINDB que determina A decisão administrativa, controladora ou judicial que estabelecer interpretação ou orientação nova sobre norma de conteúdo indeterminado, impondo novo dever ou novo condicionamento de direito, deverá prever regime de transição quando indispensável para que o novo dever ou condicionamento de direito seja cumprido de modo proporcional, equânime e eficiente e sem prejuízo aos interesses gerais (art. 23). A desconsideração dos direitos dos produtores que planejaram as suas safras e assinaram contratos considerando a possibilidade de exportação dos seus produtos em razão do modelo atual de funcionamento dos silos viola o princípio constitucional da segurança jurídica e quebram a confiança legítima que os administrados depositaram na Administração Pública.</p> | <p>Cooperação, cujo prazo de vigência é Junho/2025 será respeitado. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar com a manutenção e demais custos da estrutura existente atualmente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto, como parte do novo arrendatário.</p>  |
| <p>34</p> | <p>Minuta de Contrato<br/><br/>7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:</p> | <p>Solicita-se redesenhar as cláusulas de investimentos que dependam da performance de contrato de arrendamento paralelo, conforme recomendações do Estudo Técnico acostado em anexo à presente contribuição. Cumpre discutir a opção de política pública traduzida na estruturação do projeto de arrendamento em duas partes a serem arrendadas em leilões distintos. Trata-se de questionamento de caráter conceitual do desenho da política pública, em especial sobre a conveniência e solidez jurídica da divisão do arrendamento em dois lotes de licitações independentes, mas com mútua dependência em termos de investimento e operação portuária. Como se percebe pela modelagem das minutas disponibilizadas, a solução adotada para a ampliação da capacidade logística do Porto de Paranaguá depende do sucesso de ambos os procedimentos licitatórios. Isso porque as modelagens preveem obrigações de investimento e movimentação, além de outros aspectos operacionais, que</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Pier T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Pier T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |   |   |
|----|---|---|---|
|    |   | <p>tornam os arrendamentos de PAR 14 e PAR 15 mutuamente condicionados. Significa dizer que o funcionamento da solução logística projetada pelo Poder Concedente depende do cumprimento simultâneo das previsões estabelecidas para PAR 14 e PAR 15. A ABTP receia que a opção de política pública adotada pelo Poder Concedente possa não ser a mais adequada. Sem prejuízo da necessária discricionariedade da Administração Pública no desenho da política setorial, é prudente questionar se atende ao melhor interesse público que determinada área pública seja licitada sem que nela mesma estejam presentes as condições suficientes e necessárias para o sucesso da operação logística. Rearranjos e revisões ao longo dos contratos de concessão são comuns em projetos de infraestrutura. O longo prazo de vigência, inerente a esse tipo de relação jurídica, impõe a necessidade de que tanto o Contratante quanto o Contratado estejam dotados de instrumentos legais capazes de absorver riscos e incertezas que inevitavelmente venham a se concretizar. Não pode ser ignorado que eventuais obstáculos ao planejamento inicial do Poder Concedente possam impactar a realização antecipada dos projetos. No caso dos futuros terminais em PAR 14 e PAR 15, entende-se que o risco está majorado: eventual obstáculo a um dos arrendamentos impacta necessariamente o arrendamento paralelo. A codependência dos arrendamentos potencializa, desse modo, eventual incerteza sobre a modelagem inicial. Assim, registra-se que a concomitância dos editais, com duas áreas que vinculam arrendamentos a investimentos na infraestrutura logística do porto, gera incerteza jurídica. Isso porque seu sucesso dependeria do bom e regular andamento em paralelo de ambos os arrendamentos. Esse desenho paralelo é pouco flexível e oferece maior risco jurídico tanto às empresas do COREX como àqueles que eventualmente interessados nos leilões. Há, aqui, inclusive, uma justificativa de interesse público, relacionada com a conveniência de dois arrendamentos que prevejam investimentos que sejam, em si mesmos, autossuficientes, independentemente de outro contrato. No mais, considera-se importante destacar que a divisão em dois procedimentos licitatórios independentes também indica potencial de que os arrendamentos sejam destinados proponentes distintos. O cenário de arrendatários distintos majora as incertezas em torno do planejamento setorial. Não se identificaram na modelagem atual dos leilões mecanismos de coordenação por meio dos quais a Autoridade Portuária possa garantir o adequado concerto entre os investimentos dos arrendatários. Por todas as razões acima, antecipa-se como potencialmente adequada ao menos a inserção de dispositivos que diminuam os pontos de fragilidade da modelagem atual. Considera-se importante que a coordenação entre os futuros titulares dos projetos esteja melhor consolidada, com a devida observância do necessário respeito à competição em mercado a que estarão submetidos. Em especial, entende-se sensato refletir sobre a opção de investir na infraestrutura do Porto por meio de dois contratos de arrendamento independentes.</p> |   |
| 35 | <p>Minuta de Contrato<br/><i>b) Investimentos na Área Comum do Porto:</i></p> | <p>A Arrendatária de PAR14, nos termos da Cláusula 7.1.2.3.i.b da Minuta de Contrato de Arrendamento, deverá implantar conexão do seu terminal com o sistema de recepção ferroviária do corredor leste, denominado Moegão, até o 7º ano contratual. A este respeito, importa destacar que, em que pese as modelagens operacional e econômico-financeira para o leilão não tenham previsto a substituição do tombador rodoviário de PAR14, a construção de referida conexão com o Moegão está prevista, nos</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia, não havendo projeto e orçamento a nível executivo. Caberá ao futuro arrendatário avaliar, planejar e definir a melhor solução de engenharia para o layout e acesso ao terminal.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |   |  |
|----|---|---|--|
|    |   | <p>desenhos conceituais disponibilizados, exatamente para a localidade onde se encontra referido tombador. Como corolário da modelagem proposta, o tombador fisicamente não poderá permanecer onde atualmente se encontra - razão pela qual terá que ser construído um novo tombador para o terminal PAR14. A este respeito, ao menos 3 (três) questões exurgem: (1) Onde se espera que seja construído o novo tombador para PAR14? Tal localidade deverá ser prevista na modelagem, como forma de atestação da viabilidade de conexão do terminal com o Moegão; (2) Havendo a necessária obrigação (de acordo com os modelos conceituais disponibilizados) de reconstrução do tombador, os custos incorridos com tal investimento foram previstos na modelagem econômico-financeira do leilão? (3) A redução de capacidade que invariavelmente ocorrerá por conta da desativação do tombador integrante do terminal e a construção de um novo tombador foi contabilizada no âmbito da modelagem?</p>   |  |
| 36 | <p>Minuta de Contrato</p> <p><i>xiv. Manter a qualquer tempo durante a execução do Contrato, compatibilidade com as obrigações ora assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas e atendidas por o</i></p>   | <p>A Arrendatária tem a obrigação de manter, durante a execução do Contrato de Arrendamento, todas as condições de habilitação e qualificação às quais foram submetidas quando da realização da licitação. Nesse ponto, menciona-se especialmente a condição que diz respeito ao capital social mínimo exigido no Edital, o qual é definido com base no conjunto de investimentos que a Arrendatária é obrigada a realizar. Não parece fazer sentido, portanto, manter tal condição durante toda a execução do Contrato, na medida em que o racional para o estabelecimento de um valor elevado de capital social mínimo para a Arrendatária perde a razão de ser na medida em que os investimentos já tenham sido feitos no terminal. Assim, espera-se que a Arrendatária possa realizar reduções no capital social mínimo, sem a necessidade de prévia aprovação, à medida em que os investimentos obrigatórios tiverem sido concluídos, entendimento que deve ser refletido na Cláusula 20 da presente minuta de Contrato de Arrendamento.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Entende-se que o valor de capital social mínimo visa dar garantias não apenas em relação às obras a serem realizadas no início do arrendamento, mas também a eventuais danos que possam ser causados ao interesse público em razão do descumprimento contratual pela arrendatária. Portanto, entende-se que a exigência de manutenção do valor integral do capital social mínimo é devida.</p>  |
| 37 | <p>Minuta de Contrato</p> <p><i>3.1.1 O Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos, previsto no Apêndice 1 do Contrato, deverá ser celebrado pelas Partes em até 30 (trinta) dias, contados da comunicação de não objeção, pelo Poder Concedente, ao</i></p> | <p>A assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos marca a Data da Assunção do Contrato de Arrendamento e dos ativos disponibilizados para o Arrendatário, alguns dos quais poderão ser demolidos para viabilizar a concretização do Projeto Básico de Implantação (PBI). Esses ativos são bens públicos afetos à prestação de serviços públicos, que dependem, por conseguinte, de prévia desafetação para sua demolição. Esse também pode ser o caso de outros ativos existentes no local, em relação aos quais a Arrendatária manifeste desinteresse em recebê-los, e que deverão ser realocados. Sugere-se, assim, que a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos só ocorra após a efetiva desafetação dos bens públicos que, de acordo com o PBI, não serão utilizados pela nova Arrendatária.</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. A assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos corresponde à Data da Assunção, que marca o início da vigência do contrato. A assinatura do referido Termo deverá ocorrer nos moldes estabelecidos contratualmente, de modo a não causar impactos no cronograma de implantação das obras. A arrendatária poderá se manifestar sobre os ativos recebidos, de forma definitiva, através do Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso dos Ativos.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |   |  |
|----|--|---|--|
|    | Plano Básico de Implantação  |   |  |
| 38 | Minuta de Contrato<br><br><i>13.2.7 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na reg</i> | A Cláusula 13.2.7 da Minuta de Contrato de Arrendamento prevê que a Arrendatária não arque com os riscos relacionados a decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento. Ocorre que, qualquer decisão judicial ou administrativa que afete porções da Área do Arrendamento, especialmente o Silo Público Vertical - o Silão -, objeto de interesse de diversos operadores que atualmente fazem uso da instalação, poderá impactar diretamente as atividades da Arrendatária, ainda que não inviabilize a operação do Terminal como um todo, comprometendo a própria viabilidade econômico-financeira do empreendimento. Além do previsto na Cláusula 13.2.7 da Minuta de Contrato, é necessário endereçar os potenciais riscos à Arrendatária e à operação global do Terminal caso haja decisões administrativas ou judiciais acerca da operação do Silão, incluindo sobre a equação econômico-financeira do arrendamento à luz das receitas e contratos eventualmente impactados com a superveniente indisponibilidade do Silão, sobretudo à luz da probabilidade de que tais medidas sejam intentadas pelos operadores impactados. | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a Subcláusula 13.2.7 da minuta do Contrato atribui ao poder concedente o risco de decisão judicial ou administrativa que inviabilize a arrendatária de desempenhar as atividades objeto do contrato ou de usufruir a integralidade da área do arrendamento. |
| 39 | Minuta de Contrato<br><br><i>14.2.2 Após a conclusão da análise do EVTEA, a ANTAQ apresentará ao Poder Concedente cenários alternativos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de Arrendamento portuário, conforme diretrizes do Ministério da Infraestrutura.</i>   | A Cláusula 14.2.2 prevê que, uma vez finalizada a análise do EVTEA, a ANTAQ apresentará a pretensão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, de acordo com as diretrizes do Ministério da Infraestrutura. No entanto, os instrumentos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento deverão ser negociados em comum acordo com a Arrendatária, dentre os quais, a atribuição do pagamento da indenização para eventual novo arrendatário, conforme previsto na Cláusula 14.4. Assim, importa esclarecer quais seriam os eventuais instrumentos alternativos aptos à recomposição da equação econômico-financeira do Contrato, considerando: (i) a prorrogação do prazo do Contrato; (ii) a redução do valor de arrendamento; (iii) a redução do valor de outorga devido; (iv) a revisão de cronograma de investimentos; (v) a indenização direta pelo Poder Concedente; ou (vi) a utilização conjugada de uma ou mais dessas modalidades.   | Agradecemos a contribuição. Conforme a Portaria MINFRA nº 530/2019, cabe ao Poder Concedente definir a forma de reequilíbrio econômico-financeiro de contrato de arrendamento portuário, mediante os meios elencados no referido dispositivo.  |
| 40 | Minuta de Contrato   | A Cláusula 4.1 da minuta de Contrato de Arrendamento prevê que o Poder Concedente terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da assinatura do Contrato para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar esclarecimentos/modificações ao PBI. Este ponto é extremamente relevante  | Agradecemos a contribuição. Tendo em vista que o item 4.1 do edital já estabelece prazo para que a APPA manifeste a sua  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|           |  |   |  |
|-----------|--|---|--|
|           | <p>4.1 A APPA terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do Contrato, para manifestar expressamente sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações mencionadas na Subcláusula 4.2 em relação ao PBI.</p> | <p>para garantir segurança jurídica ao projeto, uma vez que a indefinição quanto à aprovação do PBI pode atrasar a realização dos investimentos, trazer prejuízos e frustrar o planejamento estruturado pelo licitante vencedor. Nesse sentido, a Lei nº 13.874/2019 ( Lei da Liberdade Econômica ), estabeleceu a garantia de que, nas solicitações de atos públicos de liberação da atividade econômica que se sujeitam ao disposto nesta Lei, apresentados todos os elementos necessários à instrução do processo, o particular será cientificado expressa e imediatamente do prazo máximo estipulado para a análise de seu pedido e de que, transcorrido o prazo fixado, o silêncio da autoridade competente importará aprovação tácita para todos os efeitos, ressalvadas as hipóteses expressamente vedadas em lei . Tendo em vista a situação em concreto e a disposição contida na Lei em comento, sugere-se a compatibilização do Edital para que, uma vez decorrido o referido prazo máximo , sem qualquer manifestação da autoridade competente, seja reconhecida a aprovação tácita do PBI.</p> | <p>não objeção ao PBI, entende-se que esse prazo já assegura a devida segurança jurídica.</p>  |
| <p>41</p> | <p>Minuta de Contrato</p> <p>xxix. No prazo máximo de 12 (doze) meses a partir da Data de Assunção realizar avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento, incluindo estimativa de vida útil e valor de mercado</p>                  | <p>A Cláusula 7.1.1.xxix do Contrato estabelece como dever da Arrendatária a realização, no prazo máximo de 12 (doze) meses a contar da Data de Assunção, de avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento, incluindo estimativa de vida útil e valor de mercado de cada ativo, registrada por meio de laudo independente e em consonância com o PBI aprovado. Ocorre que a adaptação da Área do Arrendamento poderá demandar a demolição de edificações e a retirada de equipamentos que hoje integram a Área do Arrendamento. Indaga-se, portanto, como será possível realizar a avaliação patrimonial completa dos Bens do Arrendamento em até 12 (doze) meses, a partir da Data de Assunção, se, no prazo descrito, boa parte do Terminal ainda estará ou sendo demolida ou em etapas ainda intermediárias de construção. Por isso, essa cláusula precisa ser ajustada para a realidade técnica do projeto, considerando suas diversas fases de implantação.</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula será revisada.</p>  |
| <p>42</p> | <p>Minuta de Contrato</p> <p>a) Investimentos na Área do Arrendamento:</p>   | <p>A Cláusula 7.1.2.3.i.a. da Minuta de Contrato de Arrendamento estabelece como obrigação da Arrendatária, a expansão da capacidade estática do Terminal, até o 7º ano contratual. Tal expansão de capacidade, por evidente, pressupõe a concepção de um sistema de expedição de cargas compatível com o giro necessário para justificar tamanha ampliação de capacidade - o qual se vislumbra por meio da realização de investimentos na implantação, em concomitância com o Arrendatária de PAR15, de estruturas referentes à 1ª Etapa do Píer T . Ocorre que não há qualquer garantia de que a simultaneidade pretendida para os investimentos ocorrerá de fato. Vislumbra-se, por exemplo, a possibilidade de não haver interessados qualificados em um dos leilões (PAR14 ou PAR15), de modo que parcela dos investimentos necessários à conclusão do Píer T reste inviabilizada. Paralelamente, um dos leilões poderá se submeter a medidas judiciais e/ou administrativas que atrasem a sua ocorrência - impactando o cronograma comum que deverá ser observado pelos</p>                           | <p>Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p> |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |   |   |
|----|--|---|---|
|    |  | Arrendatários de PAR14 e PAR15. Desta forma, caso qualquer dos eventos acima ocorra, não haverá garantia de que os investimentos realizados no Terminal serão adequadamente amortizados durante o período do Contrato de Arrendamento, razão pela qual deverá ser previsto que qualquer atraso ou impacto na construção do Píer T seja compensado pela recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do instrumento.  |   |
| 43 | Minuta de Contrato<br><br>b) Investimentos na Área Comum do Porto: | A Cláusula 7.1.2.3.i.b. da Minuta de Contrato de Arrendamento estabelece como obrigação da Arrendatária, entre outras, a realização de investimentos na implantação, em concomitância com a Arrendatária de PAR15, de estruturas referentes à 1ª Etapa do Píer T. Neste sentido, destaca-se que a aquisição de equipamentos eletromecânicos, de automação e estruturas metálicas é de responsabilidade da Arrendatária de PAR14 e a obra civil é de responsabilidade da Arrendatária de PAR15. Considerando a simultaneidade dos investimentos que deverão ser realizados pelos terminais ora leiloados e a necessidade de que tais obras ocorram em harmonia, entendemos que a APPA, enquanto Autoridade Portuária do Porto Organizado, deverá coordenar e se articular com as futuras arrendatárias para definir padronização de engenharia e materiais a serem consideradas na elaboração de projetos, estabelecer os cronogramas de obra dos arrendatários, acompanhar as obras, cabendo à APPA realizar gestão de eventuais conflitos e interfaces decorrentes da implantação do Píer T. Isso porque não há qualquer garantia de que a simultaneidade pretendida para os investimentos ocorrerá de fato. Vislumbra-se, por exemplo, a possibilidade de não haver interessados qualificados em um dos leilões (PAR14 ou PAR15), de modo que parcela dos investimentos necessários à conclusão do Píer T reste inviabilizada. Paralelamente, um dos leilões poderá se submeter a medidas judiciais e/ou administrativas que atrasem a sua ocorrência - impactando o cronograma comum que deverá ser observado pelos Arrendatários de PAR14 e PAR15. Desta forma, caso qualquer dos eventos acima ocorra, de modo a afetar a simultaneidade, sincronia ou viabilidade dos investimentos conjugados esperados para a construção do Píer T, a própria Autoridade Portuária (para além de coordenar os trabalhos em situação de normalidade) deverá assumir a realização da parcela dos investimentos vinculados ao leilão impactado - de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do leilão que tenha transcorrido com normalidade. | Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.   |
| 44 | Minuta de Contrato<br><br>b) Investimentos na Área Comum do Porto: | A Cláusula 7.1.2.3.i.b. da Minuta de Contrato de Arrendamento estabelece como obrigação da Arrendatária, entre outros, a realização de investimentos na implantação, em concomitância com a Arrendatária de PAR15, de estruturas referentes à 1ª Etapa do Píer T. Neste sentido, conforme a documentação técnica que acompanha a presente Consulta Pública, entende-se que o Píer T possibilitará aos terminais a ele conectados uma capacidade de expedição total que alcançará a marca de 130 milhões de toneladas por ano. Explica-se: sob a perspectiva da capacidade de recepção de cargas pela infraestrutura de acesso rodoviário, é de se notar que todos os caminhões carregados de produtos a granel (soja, milho e farelo - exceto açúcar) para exportação no Porto de Paranaguá são destinados obrigatoriamente ao Pátio de Triagem, conforme previsto na Ordem de Serviço nº 046-18 da APPA. Referido Pátio de Triagem apresenta capacidade estática de recebimento de 1.000 (mil) caminhões, sendo que cada veículo pode permanecer no interior do pátio por até 24hrs até ser  | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que os projetos de expansão rodoviária, sejam no âmbito da APPA ou no âmbito de outras esferas de governo, estão em curso, e contribuirão para o melhor acesso rodoviário ao porto. As intervenções especificamente do PAR14, caberá a futura arrendatária a responsabilidade pelo desenvolvimento e operacionalização do terminal como um todo. Acerca da recepção rodoviária, esclarecemos que além da disponibilidade do pátio de triagem e o buffer interno da área arrendada, qualquer necessidade de pátios regulares adicionais, deverão ser de responsabilidade da arrendatária, |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |   |  |
|----|---|---|--|
|    |   | <p>chamado para a descarga pelo terminal de destino. Concretamente, nestas condições, o Pátio de Triagem apresenta capacidade dinâmica diária de, aproximadamente, 2.000 (dois mil) veículos - o que representa, para o Porto de Paranaguá como um todo, capacidade máxima de recepção anual de, aproximadamente, 26 (vinte e seis) milhões de toneladas via modal rodoviário. Por outro lado, com relação à capacidade de recepção do Porto de Paranaguá pelo modal ferroviário, cabe destacar que o complexo portuário possui, atualmente, limitação de tráfego em, aproximadamente, 900 (novecentos) vagões/dia e que, destes, apenas 50% (cinquenta por cento) se dedicam à movimentação de grãos e farelo - razão pela qual, sob a ótica ferroviária, a capacidade máxima de recepção do Porto se limita ao volume anual de, aproximadamente, 8 (oito) milhões de toneladas. Como corolário, a capacidade máxima de descarga do sistema de recepção terrestre (rodoferroviário) para a soja, milho e farelo para exportação em Paranaguá, via Corex (Corredor Leste) é de 34 (trinta e quatro) milhões de toneladas. Este volume, por sua vez, ocupa tão somente 25% (vinte e cinco por cento) de toda a capacidade a ser instalada no novo sistema de exportação denominado Píer T (130 milhões de toneladas) - de modo que há uma expectativa concreta de que o sistema permaneça ocioso por 75% (setenta e cinco por cento) do seu tempo operacional total. Conclui-se, assim, conforme as informações atualmente disponíveis, que o Porto de Paranaguá, sobretudo quando se analisa sua parte Leste, não disporá de infraestrutura de acesso terrestre em suficiência para o recebimento de cargas em volume compatível com a capacidade de expedição projetada para o Píer T. Por conseguinte, é uma premissa essencial para a viabilidade econômica do presente leilão a realização, pelas autoridades públicas competentes, de investimentos robustos nas vias rodoviárias e na malha ferroviária que garantem o acesso de cargas a Paranaguá. Concretamente, por exemplo, indaga-se se há previsão, pela Autoridade Portuária, da realização de investimentos no pátio de triagem de caminhões, medida sem a qual serão mantidas as atuais restrições à recepção de cargas no âmbito do Porto Organizado - fazendo com que a volumosa capacidade de expedição do Píer T reste ociosa. No mais, caso sejam previstos investimentos na área comum do Porto de Paranaguá para ampliação da capacidade de recepção rodoviária, outras questões exurgem: (1) Qual é o plano de descarga rodoviária para a área do PAR14 até que se iniciem as obras de ampliação da infraestrutura de acesso rodoviário? (2) Como será a descarga rodoviária durante as obras de ampliação do acesso rodoviário? (3) Qual será a capacidade de recepção rodoviária do Porto de Paranaguá após a conclusão dos investimentos previstos em sua ampliação?</p> | <p>devendo a mesma atender as normativas portuárias quando se tratar de áreas dentro do porto organizado e a legislação municipal quando se tratar de áreas fora do porto organizado. Em relação ao Pátio de Triagem, destacamos que a APPA vem desenvolvendo estudos preliminares com vistas ao licenciamento ambiental para a ampliação da área, com a previsão para dobrar a capacidade de caminhões, em relação às 1.000 vagas atuais.</p> |
| 45 | <p>Minuta de Contrato<br/><i>i. R\$59.356,02 (cinquenta e nove mil, trezentos e cinquenta e seis reais e dois centavos) por mês, a título de Valor do</i></p> | <p>A Cláusula 9.2.1.i em comento prevê o pagamento de valor estanque a título de arrendamento fixo, pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento. Entretanto, há que se considerar que, por um lado, a Arrendatária não deverá explorar, desde logo, a integralidade das Atividades previstas, tendo em vista o período para a unificação das áreas que compõem o PAR14, bem como a disponibilização da infraestrutura necessárias à exploração de operações, por exemplo, na chamada Área 11 (greenfield) do PDZ do Porto de Paranaguá. Neste sentido, percebe-se que a exigência de um valor fixo como contraprestação do arrendamento, sem qualquer faseamento proporcional à operação do terminal, onera excessivamente o setor privado,</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a exigência de pagamentos à administração do porto se dará a partir da assunção das áreas pelo futuro arrendatário PAR14.</p>  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|                  |  |  |  |
|------------------|--|--|--|
|                  | <p><i>Arrendamento Fixo, pelo direito de explorar as Atividades n</i></p>  | <p>impedindo-o de ofertar um lance de outorga maior e mais atrativo para o poder público. Assim, em reconhecimento à realidade do projeto, deveria ser exigido o pagamento do arrendamento fixo apenas e tão somente quando o terminal alcançar sua fase de operacionalidade plena, uma vez que as áreas a serem consolidadas no PAR14 sejam configuradas como operacionais, de forma que a modelagem proponha um ramp up do arrendamento fixo em linha com a operacionalidade de todo o terminal. Essa alteração faria com que os potenciais interessados no certame ofertassem lances maiores, evitando considerar em seu modelo financeiro custos operacionais em momento em que a geração de receita do Terminal ainda está substancialmente distante daquela que poderia ser esperada em momento mais maduro do arrendamento. Deve-se reconhecer que parcela substancial dos investimentos previstos para realização pela Arrendatária ocorrerá em áreas comuns do Porto Organizado, sobre as quais ela não disporá de todos os instrumentos eventualmente necessários ao cumprimento dos cronogramas contratuais aplicáveis. Por conseguinte, deverá ser esclarecido na Cláusula 13.1.5 que o risco alocado à Arrendatária se resume ao atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no Contrato ou de outros prazos estabelecidos entre as Partes ao longo da vigência do Contrato, desde que por culpa da Arrendatária.</p> |  |
| <p><b>46</b></p> | <p>Minuta de Contrato</p> <p><i>ix. Mitigar danos ou perturbação à propriedade de terceiros, resultantes de poluição, inclusive ruído e outras causas advindas do seu método de trabalho;</i></p>  | <p>A Cláusula em questão atribuiu à Arrendatária a obrigação de mitigar danos ou perturbação à propriedade de terceiros, cujo resultado provenha de poluição ou quaisquer outras causas que tenham como origem o seu método de trabalho. Nada obstante, não há qualquer indicativo ou parâmetro que explicita como tal mitigação às externalidades referidas deve ser realizada, tampouco há detalhamentos sobre quais tipos de perturbação dariam causa à tal obrigação - isto é, quais os limites inerentes aos trabalhos realizados num terminal portuário como o que será detido pela Arrendatária e em quais termos tais externalidades devem ser mitigadas.</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. O inciso ix da Subcláusula 7.1.1 da minuta de Contrato estabelece uma disposição geral acerca da necessidade da arrendatária de mitigar danos resultantes de poluição ou outras causas advindas do seu método de trabalho que serão desenvolvidas no terminal pela futura arrendatária.</p>   |
| <p><b>47</b></p> | <p>Minuta de Contrato</p> <p><i>13.1.20 Atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, inclusive licenças relacionadas especificamente com a Área do Arrendamento, quando não houver estipulação de prazo máximo legal ou</i></p> | <p>A matriz de riscos do Contrato de Arrendamento aloca à Arrendatária o risco sobre o atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, quando não houver definição de prazo máximo legal ou regulamentar pelas autoridades competentes para sua emissão. Sabe-se, no entanto, que muitas das licenças de que necessita um terminal portuário para seu pleno funcionamento não possuem prazos legais ou regulamentares claros, que possibilitem a elaboração de cronograma confiável ou fixo para a obtenção dos atos autorizativos exigidos por parte da Arrendatária. Por isso, à exceção do atraso na obtenção de tais licenças que tenha por culpa atos ou omissões atribuíveis à Arrendatária, todas as demais hipóteses deveriam configurar riscos alocados ao Poder Concedente - particularmente com relação à miríade de licenças que serão necessárias no âmbito do presente Arrendamento para a execução de obras integrantes da área comum do Porto Organizado, sob titularidade da Autoridade Portuária, e não de qualquer arrendatária em particular. Nesse sentido, conforme as boas práticas para modelagem de contratos de longo prazo entre parceiros públicos e privados, os riscos deverão ser atribuídos às partes que são mais capazes de mitigá-los, e, portanto, o</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. A matriz de risco contratual em análise é basicamente a mesma constante nos demais contratos de arrendamentos portuários celebrados na vigência da atual Lei dos Portos. Entende-se que os casos mencionados se tratam de regras que buscam dividir os riscos buscando-se um equilíbrio entre as partes. Há casos em que o poder concedente também não é responsável pela materialização do fato, logo, uma divisão de riscos adequada se faz necessária. Nesses casos, é razoável que a arrendatária assumira parte dos riscos inerentes ao negócio.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |  |   |
|----|---|--|---|
|    | <i>regulamentar para sua emissão pelas autoridades co</i>   | atraso na obtenção de licenças emitidas pelo Poder Público deverá, em verdade, ser alocado contratualmente ao próprio Poder Público. Mais especificamente, deverá haver previsão expressa de reequilíbrio em favor da Arrendatária em caso de prejuízos ocasionados pelo atraso da Autoridade Portuária na obtenção de qualquer licença que seja necessária não só ao cumprimento dos prazos contratuais por parte da Arrendatária, mas também à obtenção dos parâmetros de desempenho e da capacidade de movimentação sem as quais a amortização dos vultosos investimentos contratuais previstos se mostrará inalcançável.   |   |
| 48 | Minuta de Contrato<br><br>7.1.2.1 <i>Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:</i>   | Conforme descrito na Seção C - Engenharia dos Estudos que compõem a modelagem de PAR14, os investimentos que propiciarão a configuração definitiva do Terminal se prolongarão por 3 (três) fases e deverão ser integralmente finalizados no período de até 7 (sete) anos, contados da assinatura do Contrato de Arrendamento. Assim, em reconhecimento à realidade do projeto, deveria ser exigida uma movimentação mínima que se mostrasse integralmente aderente às fases de investimento, perfazendo um ramp up condicionado ao cumprimento definitivo de cada uma das etapas. Tal consideração se faz tanto mais relevante à luz dos riscos que os últimos anos evidenciaram, incluindo a emergência de guerras, pandemias, inflação descomedida, desorganização de cadeias produtivas mundiais, e tantos outros fatores que poderão impactar o regular andamento das obras - sem qualquer culpa por parte da Arrendatária. Assim, a vinculação expressa do ramp up de MME com a finalização efetiva das etapas das obras traria maior segurança ao projeto e faria com que os potenciais interessados no certame ofertassem lances maiores.   | Agradecemos a contribuição. Conforme disposto na Subcláusula 7.1.2.1 da minuta de Contrato, o cumprimento da obrigação de Movimentação Mínima Exigida – MME já considera essas situações. Nesse sentido, foram estabelecidos valores distintos para as fases de implantação do projeto, incluindo eventuais choques de demanda.   |
| 49 | Minuta de Contrato<br><br>2.3 <i>A Área do Arrendamento é cedida pelo Poder Concedente à Arrendatária em caráter ad corpus, sendo certo que as descrições, extensão e confrontações indicadas na Subcláusula 2.1.1 não vinculam o Poder Concedente sob qualquer forma, sendo a área</i> | Conforme previsto na Cláusula 13.2.7 da Minuta de Contrato de Arrendamento, a Arrendatária não deverá arcar com os riscos relacionados a decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato ou de usufruir a integralidade da Área do Arrendamento. Tal disposição tem o mérito de buscar a mitigação dos riscos oriundos da miríade de terceiros interessados, titulares ou não de instrumentos jurídicos, sobre áreas que serão englobadas dentro da Área do Arrendamento incluindo a Centro Sul, cujo terminal é atualmente explorado com fundamento em decisão liminar, e o Silo Público Vertical - o Silão - ao redor do qual orbitam os interesses de diversos operadores cujas atividades restarão prejudicadas pela inclusão da área em PAR14. Ocorre que tal disposição perde seu efeito quando cotejada com o disposto na Cláusula 2.3 da Minuta de Contrato de Arrendamento, segundo o qual as descrições, extensão e confrontações da área total do Arrendamento descrita na Cláusula 2.1.1 não vinculam o Poder Concedente sob qualquer forma, sendo a área arrendada aquela efetivamente disponível para utilização da Arrendatária - sujeitando-a a toda a sorte de remédios judiciais e administrativos que poderão impactar a sua habilidade de usufruir a integralidade da Área descrita nos estudos técnicos que acompanham a modelagem de PAR14. Assim, sugere-se a exclusão do disposto na Cláusula 2.3 da Minuta de Contrato de Arrendamento. | Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 2.3 da minuta de contrato estabelece que a área do arrendamento será aquela efetivamente disponível para utilização pela arrendatária. Já a Subcláusula 13.2.7 refere-se a impossibilidade de usufruir a integralidade da área decorrente de decisão judicial ou administrativa. Portanto, tratam-se de regras distintas, e ambas deverão ser mantidas. |
| 50 | Minuta de Contrato  | Conforme previsto na Cláusula 7.1.2.3.i.a da Minuta de Contrato de Arrendamento, bem como nos Estudos Técnicos que acompanham os documentos do leilão, prevê-se a instalação no Píer T de  | Agradecemos a contribuição. Informamos que a Autoridade Portuária contratou empresa de engenharia especializada   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|           |  |   |   |
|-----------|--|---|---|
|           | <p>a) <i>Investimentos na Área do Arrendamento:</i></p>                          | <p>correias transportadoras com capacidade nominal de 4.000 t/h, perfazendo uma capacidade nominal nos novos berços de 8.000 t/h. Tal capacidade deverá, ademais, ser compatibilizada com medidas adicionais, que igualmente deverão se adequar à nova premissa de uma capacidade nominal de 4.000 t/h, incluindo balanças de fluxo e a velocidade de deslastreamento dos navios. Ocorre que referidas obrigações impõem desafios substantivos para a engenharia operacional do Projeto. Destaca-se que não existem atualmente soluções de engenharia disponíveis para o atendimento dos parâmetros técnicos acima descritos (como, por exemplo, uma balança de fluxo com referida capacidade nominal de 4.000 t/h). Neste sentido, deve ser prevista no Contrato de Arrendamento cláusula que permita o ajuste da obrigação aludida, uma vez constatada a inexistência no mercado de equipamentos capazes de garantir o atendimento à capacidade nominal exigida.</p>  | <p>para elaboração do projeto básico de construção do Píer T, na qual a planilha orçamentária faz parte do projeto contratado. O projeto básico assim como a sua composição de custo elaborado pelo consórcio contratado, teve como objetivo estabelecer os critérios de projeto que serão implementados no sistema integrado de exportação de granéis sólidos do corredor de exportação leste, assim como a estimativa de valores para implementação. Portanto, foram realizadas consultas com empresas fornecedoras de equipamentos para orçar os valores estimados para aquisição e instalação dos equipamentos com parâmetros específicos de 4.000 t/h para grãos. Esclarecemos que, conforme diretriz da Autoridade Portuária, para a conexão do terminal com as estruturas públicas do Píer T, deverão ser utilizadas esteiras transportadoras com capacidade de no mínimo 3.000 t/h e no máximo 4.000 t/h, ficando facultado a adoção das estruturas pela futura arrendatária.</p> |
| <p>51</p> | <p>Minuta de Contrato</p> <p>b) <i>Investimentos na Área Comum do Porto:</i></p> | <p>Conforme previsto nos documentos de leilão disponibilizados para a presente Consulta Pública, a recepção ferroviária do novo terminal de PAR14 será concentrada na estrutura externa chamada de Moegão Leste, cujas obras ainda não foram iniciadas e para as quais não há qualquer previsão de conclusão. Neste contexto, o investidor arrematante deverá enfrentar 3 (três) situações distintas com relação à descarga de produtos pelo modal ferroviário, a saber: (i) situação atual, ou seja, sem o início das operações do Moegão Leste (em que pese a ausência de qualquer indicação de como seria realizada a recepção ferroviária no âmbito da atual infraestrutura disponível na área do Terminal, nem tampouco de quais seriam as capacidades atuais); (ii) durante a realização das obras do Moegão Leste, as quais deverão impactar diretamente na área do PAR14, inclusive porque a construção da moega ferroviária ocorrerá em sobreposição às atuais linhas ferroviárias que abastecem a área de PAR14, o que inevitavelmente redundará em perda de performance na recepção ferroviária do terminal; e (iii) após a conclusão das obras do Moegão Leste, sendo que não está claro como se dará o fornecimento de composições e também a evolução da disponibilidade de cargas após o oitavo ano contratual para garantir o volume previsto na Minuta de Contrato de Arrendamento, bem como nos Estudos de Mercado que a fundamentaram. Diante disso, algumas questões exsurgem: (1) Qual é o plano de descarga ferroviária para a área do PAR14 até que se iniciem as obras do Moegão Leste? (2) Como será a descarga ferroviária durante a obra do Moegão Leste? (3) Qual será o acordo com a concessionária ferroviária pertinente para garantir ou pelo menos viabilizar o volume previsto contratualmente? (4) Como serão mitigados os eventuais riscos suportados pela arrendatária caso o atraso no início das</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Ressaltamos que ambos os terminais (PAR14 e PAR15) contarão com a recepção de cargas pelo modal ferroviário, exclusivamente através do Moegão, assim, não haverá ramais ferroviários individuais após a conclusão da moega centralizada. Esclarecemos que até a completa implantação da estrutura ferroviária Moegão permanecem inalterados os procedimentos operacionais atualmente realizados pelas empresas junto às associações citadas, enquanto vigentes os respectivos acordos de cooperação.</p>   |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |  |  |
|----|--|--|--|
|    |  | obras e operação do Moegão Leste, fundamental à garantia de viabilidade econômico-financeira do Contrato de Arrendamento, impacte as áreas e operação do PAR14 e do PAR15?   |  |
| 52 | Minuta de Contrato<br><br><i>13.1.21 Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades objeto do Contrato, de acordo com as condições nelas estabelecidas, bem como na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Or</i> | De acordo com a Cláusula 13.1.21, é atribuído à Arrendatária o risco sobre decisões judiciais ou administrativas que inviabilizem o desempenho das atividades objeto do Contrato de Arrendamento, bem como na legislação e regulamentação, nos casos em que a Arrendatária tiver dado causa ou contribuído para tal decisão. Inicialmente, questiona-se a respeito da condição disposta acima, sobre dar causa ou contribuir para eventual alteração sobre a legislação e regulamentação: (i) de qual maneira poderia a Arrendatária dar causa às alterações dos dispositivos mencionados? Além disso, não fica claro (ii) em qual extensão a legislação ou a regulamentação entram no risco que não seria suportado pela Arrendatária: seriam quaisquer alterações na legislação e regulamentação? Alterações que impactem nas operações e majorem custos da Arrendatária seriam consideradas ou somente alterações que inviabilizem as atividades da Arrendatária? É preciso que se pondere que, ao elaborarem suas propostas, as empresas interessadas tomam por base um determinado cenário legal, regulatório e técnico, considerando nas propostas todos os custos de atendimento ao ordenamento jurídico (legal e infralegal) vigente no momento de sua elaboração. Nesse sentido, de forma geral, uma mudança nesse cenário constitui fator completamente alheio à vontade das proponentes e a alteração na legislação pode vir a desequilibrar significativamente a equação econômico-financeira do Contrato de Arrendamento. Por isso, tradicionalmente, no direito brasileiro, esse tipo de risco é alocado ao Poder Concedente, tendo em vista que os agentes privados, geralmente, não possuem instrumentos para se precaver desses riscos. | Agradecemos a contribuição. A aplicação da Subcláusula 13.1.21 refere-se aos casos em que a arrendatária houver dado causa ou contribuído para a decisão, portanto, não se trata de evento alheio à conduta da arrendatária. Quanto às circunstâncias que caracterizam que a decisão tenha sido causada pela arrendatária, isso poderá ocorrer de diversas formas e dependerá da análise do caso concreto. |
| 53 | Minuta de Contrato<br><br><i>13.1.5 Atraso no cumprimento dos cronogramas previstos neste Contrato ou de outros prazos estabelecidos entre as Partes ao longo da vigência do Contrato;</i>   | Deve-se reconhecer que parcela substancial dos investimentos previstos para realização pela Arrendatária ocorrerá em áreas comuns do Porto Organizado, sobre as quais ela não disporá de todos os instrumentos eventualmente necessários ao cumprimento dos cronogramas contratuais aplicáveis. Por conseguinte, deverá ser esclarecido na Cláusula 13.1.5 que o risco alocado à Arrendatária se resume ao atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no Contrato ou de outros prazos estabelecidos entre as Partes ao longo da vigência do Contrato, desde que por culpa da Arrendatária   | Agradecemos a contribuição. A subcláusula 13.1.5 da minuta de contrato atribui à arrendatária atrasos nos prazos estabelecidos entre as partes ao longo da vigência do contrato, tendo em vista as demais regras, direitos e obrigações estabelecidas no próprio contrato.   |
| 54 | Minuta de Contrato<br><br><i>xv. Prestar todo o apoio necessário aos agentes da fiscalização do Poder Concedente, da</i>   | Minuta de Contrato 7.1.1.xv O dispositivo em questão refere-se à obrigação da Arrendatária de garantir à ANTAQ e ao Poder Concedente livre acesso aos dados que compõem o custo das Atividades. Sob essa perspectiva, sugere-se a menção de que esses dados serão utilizados apenas para os fins especificados no Contrato e, em nenhuma circunstância, serão publicados ou divulgados a terceiros que poderão empregar os dados na obtenção de vantagens competitivas. Referido acréscimo se faz necessário para garantir de maneira objetiva que serão preservadas as informações concorrenciais sensíveis das proponentes.  | Agradecemos a contribuição. A cláusula em questão é padrão nos contratos de arrendamento celebrados pela APPA e pela ANTAQ. Os dados são utilizados somente para fins de fiscalização da Autoridade Portuária e Agência Reguladora, tendo sua restrição e sigilo respeitados.  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|                  |  |   |   |
|------------------|--|---|---|
|                  | <p><i>ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, garantindo-lhes livre acesso, em q</i></p>                          |   |   |
| <p><b>55</b></p> | <p>Minuta de Contrato<br/><br/>2.2 <i>As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.</i></p> | <p>Nos termos da Cláusula 2.2 da Minuta de Contrato de Arrendamento, as condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto. Ocorre que, com vistas ao atendimento da movimentação prevista para o Terminal, a APPA elaborou projeto de ampliação para o Corredor de Exportação (COREX), contemplando um novo píer em formato T, com o aumento da capacidade das correias transportadoras e equipamentos de embarque. As novas estruturas do Píer T, conforme descritas na Seção C - Engenharia, envolverão a disponibilização de 4 (quatro) berços de atracação, com 8 (oito) correias transportadoras, cada uma com capacidade de 4.000 t/h, 6 (seis) Torres de Transferência e 8 (oito) Torres Pescantes geminadas, resultando em capacidade de 8.000 t/h por berço. Enquanto não forem concluídas as obras do Píer T, a modelagem considerou que os berços 213 e 214 continuarão atendendo os usuários do COREX, de forma a resguardar a ampliação de capacidade de movimentação de granéis sólidos no Porto de Paranaguá. Todavia, a própria Seção C - Engenharia afirma que no período transitório dos cinco primeiros anos de contrato, a capacidade nominal dos berços do COREX será inferior à demanda total prevista pelos usuários, de modo que foram alocados a todos os seus usuários capacidade proporcional dos berços, de forma a considerar que todos os usuários terão uma utilização compatível com suas respectivas capacidades estáticas. Diante disso, algumas perguntas exsurgem: (1) Durante o período de obras para a construção do Píer T, previsto para durar 5 (cinco) anos, como se prevê a operação dos berços do COREX atual, em especial em relação ao berço 212? (2) Qual será o impacto financeiro para os operadores portuários afetados pelas obras durante este período e qual será a forma de compensação aplicada a estes operadores?</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. A solução foi idealizada de modo a reduzir os impactos aos usuários do porto, de forma temporária, até a implementação completa dos novos berços do Píer T, os quais beneficiarão todos os usuários do Corredor Leste.</p>  |
| <p><b>56</b></p> | <p>Minuta de Contrato<br/><br/>24.2 <i>Advento do Termo Contratual</i></p>   | <p>Nos termos da Cláusula 24.4.2, o Poder Concedente não poderá declarar a rescisão do Contrato por culpa da Arrendatária nos casos de ocorrência de caso fortuito ou força maior não seguráveis. Inicialmente, faz-se necessária a diferenciação entre o evento de caso fortuito e força maior e a mitigação de parcela de seus efeitos com base na contratação dos seguros disponíveis no mercado quando da contratação da apólice. Isso porque, por sua própria natureza, a ocorrência de eventos como o caso fortuito ou força maior podem ser capazes de, independentemente da eventual existência de mitigações seguráveis, inviabilizar a prestação do serviço contratualmente disciplinado. As indenizações securitárias (ou a falta de sua contratação) devem ser consideradas quando da avaliação das indenizações cabíveis de parte a parte. De todo modo, a Cláusula em questão deveria ser ajustada para absorver as lições extraídas de outros setores da infraestrutura nacional, como é o caso do setor ferroviário, cujos contratos de concessão sugerem que a Cláusula 24.4.2 deveria conter a seguinte redação: 24.4.2 A Arrendatária poderá requerer a extinção do Contrato em razão de caso fortuito ou força maior superveniente à data de sua assinatura, regularmente comprovados, cujos</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que, conforme a Subcláusula 16.1 da minuta de contrato, a Arrendatária deverá manter os seguros durante toda a execução das Atividades, até o encerramento do Contrato e integral cumprimento de seu objeto, considerados essenciais para garantir uma efetiva cobertura para todos os riscos inerentes às Atividades. Dessa forma, tratando-se de caso fortuito ou força maior, se forem eventos seguráveis, a arrendatária deverá realizar os seguros correspondentes.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |   |   |
|----|--|---|---|
|    |  | efeitos impeçam sua regular execução pela Arrendatária. 24.4.2.1. Na hipótese descrita na subcláusula 24.4.2, a Arrendatária não deverá qualquer multa ou penalidade e será indenizada pelo que houver executado até a data em que o Contrato for extinto e por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela Arrendatária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos de caso fortuito ou força maior.   |   |
| 57 | Minuta de Contrato<br><br>5.2 A Arrendatária terá o prazo máximo de 3 (três) Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus A | Nos termos da Cláusula 5.2 da Minuta de Contrato, a Arrendatária deverá disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades, de acordo com os Parâmetros de Arrendamento exigidos pelo Contrato, num prazo máximo de 3 (três) anos contados da Data de Assunção. Ocorre que o cronograma de investimentos para o Contrato de Arrendamento prevê intervenções que deverão ser disponibilizadas em até 7 (sete) anos contados da sua celebração - os quais serão fundamentais para o atendimento dos Parâmetros de Arrendamento exigidos pelo instrumento. Desta forma, deve-se ajustar a redação da Cláusula 5.2 para garantir-se que os Parâmetros de Arrendamento se tornarão exigíveis somente após a conclusão dos investimentos obrigatórios previstos no Contrato de Arrendamento.  | Agradecemos a contribuição. Informamos que será verificada a possibilidade e pertinência da alteração da Cláusula 5.2 da minuta de contrato, no intuito de deixá-la em consonância com as demais obrigações de investimentos previstos.                                       |
| 58 | Minuta de Contrato<br><br>13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato;  | Nos termos da cláusula em comento, nota-se que o risco relacionado à ocorrência de manifestações sociais foi alocado à Arrendatária. Todavia, tal disposição não deve prosperar pois não há, a nosso ver, qualquer razão técnica para que o contrato aloque referido risco à futura Arrendatária. Propomos que tal risco seja alocado totalmente ao Poder Concedente, em quaisquer casos, por entender, primeiramente, que tais manifestações não são relacionadas às atividades operacionais da Arrendatária, tampouco sua resolução encontra-se sob o controle e a ingerência da Arrendatária. Em verdade, dado o caráter do risco em questão, quem possui algum controle sobre a resolução de manifestações sociais é o próprio Poder Concedente. O fechamento de portos organizados em decorrência de manifestações sociais, por exemplo, pode afetar drasticamente a Arrendatária, prejudicando a continuidade das suas atividades e frustrando as expectativas de receitas que tenha. Eventos como os relacionados às manifestações de caminhoneiros, que impedem arrendatárias de movimentarem combustíveis líquidos nos diferentes terminais portuários do país, comprovam o caráter totalmente imprevisível, danoso e prejudicial da ocorrência de referidos eventos para o desenvolvimento das suas atividades. Isso, pois, ainda que as arrendatárias adotem as medidas judiciais cabíveis, elas se mantêm em situação de impotência, em muitos casos, para a efetiva resolução dos problemas verificados. Diante disso, trata-se de risco que, diante da sua relevância e elevado grau de imprevisibilidade - quanto à sua ocorrência e quanto aos seus efeitos -, deve ser | Agradecemos a contribuição. O risco de manifestações é atribuído à arrendatária em todos os contratos de arrendamento portuário celebrados na vigência da atual Lei dos Portos. Entende-se que esse aspecto deve ser avaliado pela licitante e faz parte do risco de negócio. |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |  |   |
|----|---|--|---|
|    |   | alocado ao Poder Concedente, que dispõe de melhores condições para evitá-lo ou remediar seus efeitos. Subsidiariamente, o que se cogita simplesmente por amor à argumentação, tal risco deveria ser compartilhado entre o Poder Concedente e a Arrendatária, de modo que o Poder Concedente passasse a absorver tal risco a partir da decorrência de um determinado lapso temporal.  |   |
| 59 | Minuta de Contrato<br><br><i>26.3.5.3 Na hipótese de já instituído o credenciamento de que trata o art. 3º, VI, do Decreto nº. 10.025, de 2019, a indicação da câmara arbitral que administrará o procedimento será feita dentre as câmaras credenciadas, nos termos do art. 11 do m</i>      | O credenciamento das câmaras arbitrais pela Advocacia Geral da União (AGU) já foi realizado, com fundamento na Portaria Normativa AGU nº 21, de 22 de julho de 2021, o que deverá ensejar, conforme cabível, ajustes sobre a redação da 26.3.5 da Minuta de Contrato de Arrendamento.  | Agradecemos a contribuição. Informamos que a minuta de Contrato será revisada.  |
| 60 | Minuta de Contrato<br><br><i>(vi) Adimplência das pessoas jurídicas que sejam, direta ou indiretamente, controladoras, controladas ou coligadas com a Arrendatária perante a APPA e junto à ANTAQ caso, além do objeto do presente contrato, sejam operadoras, autorizadas, arrendatárias</i> | O dispositivo referido prevê que, para a prorrogação do Contrato de Arrendamento, integrará a avaliação da conveniência da medida pelo Poder Concedente a análise da adimplência das pessoas jurídicas que sejam, direta ou indiretamente, controladoras, controladas ou coligadas com a Arrendatária perante a APPA e junto à ANTAQ - caso sejam operadoras, autorizadas, arrendatárias ou concessionárias no setor portuário brasileiro. Tal disposição, com todo o respeito, não deve ser mantida. A Arrendatária de PAR14, como regra, será constituída na forma de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), que se sujeitará à integralidade das obrigações previstas no Contrato de Arrendamento - sendo irrazoável que eventuais débitos de entidades integrantes de seu grupo econômico, em relação às quais a Arrendatária nem ao menos terá relação de controle (a exemplo das coligadas, conforme reconhecido pela NOTA TÉCNICA Nº 64/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL), sejam causa justificadora para a negativa da prorrogação do Contrato de Arrendamento. Sugere-se, portanto, a exclusão do dispositivo em comento. | Agradecemos a contribuição. Conforme disposto na NOTA TÉCNICA Nº 64/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, será verificada a possibilidade e pertinência da retirada do termo "coligadas". |
| 61 | Minuta de Contrato  | A cláusula 13.1.19 da minuta do contrato de arrendamento aloca à futura arrendatária os riscos pela não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de   | Agradecemos a contribuição. O risco de demanda é atribuído à arrendatária em todos os contratos de arrendamento   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|           |  |  |  |
|-----------|--|--|--|
|           | <p>13.1.19 Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado;</p> | <p>novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da área de influência do Porto Organizado. No entanto, não é possível se imputar ao Arrendatário os riscos decorrentes da não efetivação da demanda diante da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado. A criação ou autorização de novos portos é uma decisão única e exclusiva do Poder Concedente que inegavelmente impacta diretamente na movimentação das instalações já arrendados. Além disso, é evidente que o futuro Arrendatário não poderá ter qualquer controle ou influência nesta decisão, o que impõe a necessidade de previsão contratual que garanta o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e impede a sua penalização pelas consequências de tais fatos. Não é possível negar ao Arrendatário desde já o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato nessa situação. Apenas no caso concreto serão verificadas as consequências geradas pela implementação de novo porto, que, ressalta-se, configura ato de competência exclusiva do Poder Concedente. Diante disso, recomenda-se que esse risco seja excluído da matriz de risco do Arrendatário ou, ao menos, seja esclarecido que o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro nessas situações deverá ser avaliado em cada caso concreto, preservando-se, assim, o direito do particular ao equilíbrio econômico-financeiro nessa situação.</p> | <p>portuário. Entende-se que esse aspecto deve ser avaliado pela licitante e faz parte do risco de negócio.</p>  |
| <p>62</p> | <p>Minuta de Contrato<br/><br/>2.1 Compõem o Arrendamento objeto deste Contrato as áreas, instalações portuárias e infraestruturas públicas, localizadas dentro do Porto Organizado de Paranaguá, no Estado Paraná.</p>                      | <p>A cláusula 7.1.2.3 da minuta do contrato de arrendamento impõe obrigações de investimento sobre dois ativos que não existem e tampouco são de responsabilidade do arrendatário, quais seja, as obras civis do Pier T e o Moegão. Trata-se de obras cuja intenção é que sejam executadas pelo arrendatário do PAR15. Entretanto, caso essas obras não sejam realizadas no prazo contratual, ocorrerão graves impactos sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento do PAR14. Além disso, não há previsão de nenhuma solução caso a licitação do PAR15 seja deserta ou de algum modo não resulte numa contratação em tempo hábil. Isso demonstra que a sistemática de prever investimentos que se interligam em dois contratos diferentes (PAR14 e PAR15) gera uma multiplicação de incertezas e riscos. Qualquer eventualidade ou dificuldade que ocorra em um dos contratos acabará necessariamente atingindo o outro, o que é muito negativo. Por outro lado, a sistemática atual de exploração dessas áreas, com as estruturas dos silos públicos sendo operadas por empresas que não possuem terminais próprios em Paranaguá, funciona muito bem. Assim, pede-se que o projeto como um todo seja revisto, mantendo-se a sistemática atual de exploração. Quando menos, sugere-se que sejam criados mecanismos que afastem os riscos e incertezas mencionados acima.</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Pier T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p> |
| <p>63</p> | <p>Minuta de Contrato<br/><br/>7.1.2 A Arrendatária obriga-se ainda a:</p>   | <p>A cláusula 7.1.2.3 da minuta do contrato de arrendamento impõe obrigações de investimento sobre dois ativos que não existem e tampouco são de responsabilidade do arrendatário, quais sejam, as obras civis do Pier T e o Moegão. O contrato estabelece que a arrendatária deverá realizar os investimentos para execução dos itens estruturas metálicas, equipamentos eletromecânicos, instalações elétricas e automação da 1ª Etapa do Pier T e execução do item Conexão PAR14 do Moegão , até o 5º ano contratual e a implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do corredor Leste, denominado Moegão , até o 7º ano contratual. No entanto, tais investimentos dependem que as obras civis previstas no contrato de arrendamento da área PAR15 e as obras</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Pier T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p> |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |  |  |
|----|--|--|--|
|    |  | <p>previstas no contrato a ser celebrado no âmbito da Licitação nº 006/2022 (Moegão) sejam concluídas no prazo previsto - o que pode não acontecer por diversos fatores, tais como a possibilidade de licitação deserta, atrasos na contratação, atrasos ou impossibilidade de obtenção de licenças etc.. Caso as obras não sejam executadas no prazo estipulado, é possível que os investimentos previstos no contrato de arrendamento precisem ser postergados, implicando o descumprimento contratual por parte da futura arrendatária do PAR14, risco este que foi alocado expressamente à arrendatária (cláusula 13.4.5). Assim, e sem prejuízo da contribuição no sentido de que o projeto seja revisto e reformulado como um todo de modo a não se multiplicar os riscos e incertezas envolvidos, sugere-se a inclusão de dispositivo contratual que preveja que a futura arrendatária não será responsabilizada pelo descumprimento do cronograma caso as dificuldades decorram do descumprimento do cronograma dos outros contratos.</p>  |  |
| 64 | <p>Minuta de Contrato</p> <p>2 Áreas e Infraestrutura Públicas do Arrendamento</p> | <p>Atualmente, as estruturas dos silos públicos são operadas por empresas que não possuem terminais próprios em Paranaguá. Essa forma de operação viabiliza a utilização da infraestrutura portuária para exportação dos produtos de pequenos e médios produtores, cerealistas, empresas exportadoras e cooperativas, bem como a atividade de operadores portuários. Trata-se de modelo existente há décadas. Assim, os produtores que não possuem silo próprio podem planejar a exportação de sua safra contando com a estabilidade e isonomia da operação. Somente assim os pequenos produtores têm acesso à exportação de suas safras. O arrendamento do silo público em razão do PAR14 implicará a restrição do acesso dos pequenos produtores a condições acessíveis para exportação de seus produtos. Isto porque o futuro arrendatário terá como únicos objetivos o lucro e a amortização de seus investimentos, o que implicará a prática de preços inacessíveis, notadamente aos produtores com menor escala. É evidente que as operações no silo público também visam ao lucro. Contudo, não pode ser desconsiderado o interesse público na manutenção do acesso dos pequenos produtores ao comércio exterior, o que fortalece a economia local. Neste contexto, é importante lembrar que o Porto de Paranaguá é um porto público, que precisa atender as demandas dos seus usuários. Por outro lado, a diminuição da concorrência também diminuirá o acesso dos pequenos produtores em razão da concentração de mercado. A ilegalidade também decorre da ausência de previsão de regime de transição entre a situação atual (silo público) e o eventual arrendamento da área - o que afronta as determinações da LINDB (arts. 23 e 24) e, conseqüentemente, viola o princípio constitucional da segurança jurídica. Isto porque diversos produtores planejaram as suas safras e assinaram contratos contando com a situação atual: silo público acessível para os pequenos produtores. A confiança legítima depositada por eles na conduta da Administração deve ser prestigiada. Por todos esses fatores, que foram inclusive amplamente levantados por diversos interessados na audiência pública presencial, o que confirma a relevância da questão, pede-se que o projeto como um todo seja revisto, mantendo-se a sistemática atual, que apresenta diversas vantagens e atende bem os usuários do porto.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a decisão por explorar a referida área mediante contrato de arrendamento tem o seu devido enquadramento legal, uma vez que, efetivamente, a exploração de áreas nos portos brasileiros é feita, em regra, mediante arrendamento portuário. Nesse sentido, o §1º do art. 1º da Lei nº 12.815/2013 prevê que a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante e concessão e arrendamento de bem público. Ademais, o art. 3º, inciso I, da referida Lei, estabelece como diretriz a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias. Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação do interesse público. A inclusão do silo público no projeto visa regularizar, a exemplo de outros terminais públicos, uma área que hoje é regida sob um instrumento contratual precário, através de Acordo de Cooperação. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto no arrendamento PAR14.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |  |  |
|----|--|--|--|
|    |  |  | Ressaltamos que o Acordo de Cooperação, cujo prazo de vigência é Junho/2025, será respeitado, portanto, não há o que se falar em regime de transição.  |
| 65 | Minuta de Contrato<br><i>1 Disposições Iniciais</i>                  | Considerando-se que está em curso a ação 0009730-06.2009.8.16.0129, por meio do qual a empresa responsável pelas obras e serviços de ampliação da capacidade de recebimento, armazenagem e expedição do complexo público do corredor de exportação da APPA (Silão) pretende ser ressarcida por danos emergentes e lucros cessantes, é essencial que a matriz de risco do contrato considere de forma expressa as consequências da eventual procedência dos pedidos da autora. Assim, sugere-se a complementação da minuta neste sentido. A íntegra dos autos da referida ação judicial que é de conhecimento da APPA, tendo em vista que é parte no processo.  | Agradecemos a contribuição. Conforme disposto na NOTA TÉCNICA N° 64/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, informamos que a demanda judicial citada não possui relação com a licitação da área PAR14, tampouco com a assunção pelo futuro arrendatário, uma vez que a discussão não versa sobre a área, mas eventual ressarcimento de valores decorrentes da prestação de serviços executados à época, caso a Autoridade Portuária venha a ser condenada em sentença transitada em julgado. |
| 66 | Minuta de Edital<br><i>Seção III - Das Limitações à Participação</i> | A título ilustrativo, cabe registrar que a Seae tem se manifestado em diferentes propostas de arrendamento de terminais portuários, no sentido de se adotar sistemática de rodadas de julgamento das propostas em caso de possibilidade de atingimento de percentual de posição dominante, decorrente da participação de incumbentes. Pela referida sistemática, em uma 1ª rodada, se restringiria a participação de grupos econômicos de terminais incumbentes no Complexo Portuário que possam apresentar criação ou incremento de posição dominante, bem como antes que tenham elevada participação em mercados verticalmente relacionados diretamente a montante e a jusante. Tendo em vista as elevadas barreiras à entrada no setor portuário e a restrição de espaço no Porto Organizado, bem como os princípios de garantia de livre acesso e promoção da concorrência previsto no art. 3º da Lei nº 12.815/2013 (Lei de Portos), esta parece ser a opção mais cautelosa, inclusive porque utiliza critérios objetivos e consagrados do direito antitruste, trazendo a devida segurança jurídica. Por outro lado, a fim de evitar que a licitação seja deserta em vista de tais restrições à participação, a sistemática sugerida pela Seae prevê a possibilidade de uma 2ª rodada subsequente, em que os grupos econômicos de terminais incumbentes no Complexo Portuário que possam apresentar criação ou incremento de posição dominante, possam participar, em caso de inexistência de interessados na 1ª rodada. Com isso, atendem-se simultaneamente os objetivos de assegurar a concorrência após o leilão, sem o risco de uma licitação vazia, que poderia ter obtido sucesso se não houvesse restrições à participação. | Agradecemos a manifestação, contudo, não identificamos qual seria a contribuição apresentada.  |
| 67 | Minuta de Edital<br><i>Seção II - Do Objeto</i>                      | Cabe registrar que também se encontra aberta a Audiência Pública nº 003/2022-APPA, com o objetivo de receber 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 do certame licitatório referente ao arrendamento da área e estrutura pública destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, denominada PAR15, também no porto organizado de Paranaguá, no Estado do Paraná. Nesse contexto, considerando a concomitância/simultaneidade dos leilões, para terminais de mesma natureza e localizados no mesmo porto, recomenda-se avaliar os reflexos do processo licitatório do PAR14 sobre o PAR15 e vice  | Agradecemos a contribuição. Informamos que na elaboração dos estudos de viabilidade das áreas PAR14 e PAR15 foram considerados os impactos que cada uma dessas áreas exerce na outra, seja do ponto de vista de obrigação de investimentos, aspectos concorrenciais, ou demais questões pertinentes. Além disso, o estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais existentes e novos   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |  |  |
|----|---|--|--|
|    |   | versa, incluindo as obrigações de investimentos de um arrendamento que afetem o outro, ao mesmo tempo em que se aplicam, de forma subsidiária, as recomendações de natureza concorrencial e regulatória propostas para o PAR14 também para o PAR15.  | terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados.   |
| 68 | Minuta de Edital<br><br><i>11.1.5. No caso de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira.</i>                         | Da análise da documentação disponibilizada, identifica-se agravo da proposta sob o aspecto de onerosidade regulatória, especificamente na questão de restrições e proibições, materializado no Item 11.1.5 da minuta de Edital (fl. 19), que estabelece a liderança obrigatória de empresa brasileira em consórcios entre brasileiras ou estrangeiras. Considerando a possibilidade de participação de empresas estrangeiras, isoladamente ou em consórcio, não há justificativas para a exigência de liderança obrigatória de empresa brasileira, no caso de consórcio entre empresa(s) brasileira(s) e estrangeira(s). Trata-se de proibição com poder inibir a formação de arranjos societários mais eficientes e competitivos, constituindo-se em barreira à entrada a determinados agentes econômicos e, conseqüentemente, potenciais limitadores de concorrência. A concorrência se dará conforme a Regime Diferenciado de Contratações - RDC, de que trata a Lei nº 12.462/2011. Assim, apesar de a princípio indesejável, a restrição está aderente à normatização infralegal do processo. Nesse contexto, esta Secretaria recomenda a adoção das medidas necessárias para a supressão dessa exigência no Decreto nº 7.581/2011. | Agradecemos a contribuição. Informamos que será analisado a pertinência da alteração da referida cláusula.   |
| 69 | Minuta de Edital<br><br><i>Seção II - Do Objeto</i>   | Finalmente, cabe registrar que também se encontra aberta a Audiência Pública nº 003/2022-APPA, com o objetivo de receber 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 do certame licitatório referente ao arrendamento da área e estrutura pública destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, denominada PAR15, também no porto organizado de Paranaguá, no Estado do Paraná.   | Agradecemos a participação, contudo, não identificamos qual seria a contribuição apresentada.  |
| 70 | Minuta de Edital<br><br><i>Seção III - Das Limitações à Participação</i>  | Quanto à análise sobre os efeitos de concentração horizontal e/ou integração vertical e seus efeitos sobre a concorrência, entende-se que a avaliação deve ser pautada pelo princípio básico de análise de atos de concentração. Nesse contexto, se o resultado do arrendamento implicar em criação ou ampliação de posição dominante, conforme definido pela legislação vigente, a continuidade do processo somente deve ser autorizado se ocorrerem benefícios líquidos e estes forem repassados, de forma relevante, aos consumidores.  | Agradecemos a contribuição. Informamos que a avaliação concorrencial no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina apresentou um ambiente concorrencial saudável, com os estudos do PAR14 aprovados pela ANTAQ, sem a necessidade de adoção de mecanismos necessários.   |
| 71 | Minuta de Edital<br><br><i>22.2. O critério de julgamento do Leilão é o de maior Valor da Outorga a ser pago à APPA pela cessão onerosa da área do Arrendamento, devendo o montante</i> | Quanto ao critério de julgamento da proposta vencedora do leilão - maior valor de outorga, nos termos do Item 22.2 (fl. 41) da minuta de Edital, a despeito dos argumentos apresentados na documentação submetida à Audiência Pública, não leva em consideração outros aspectos previstos no art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013 (maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento). Com isso, deixa-se de avaliar os efeitos de se incorporar outros critérios que possam vir a induzir uma maior produtividade e/ou trazer menores custos e melhor prestação de serviços aos usuários. Dessa forma, recomenda-se avaliar a possibilidade de incorporá-los entre os mecanismos de julgamento da proposta, além do valor de outorga, visando à otimização do bem-estar do consumidor/usuários dos serviços.  | Agradecemos a contribuição. Informamos que o critério de julgamento de maior valor de outorga é o mais apropriado para o caso de arrendamento portuário, tendo em vista os demais aspectos da modelagem proposta. Vale ressaltar que o critério em questão tem sido utilizado em todos os leilões de arrendamentos portuários realizados pelo governo federal. |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |  |   |
|----|--|--|---|
|    | <i>ser apresentado em reais, com no máximo 2 (duas) casas decimais.</i>  |  |   |
| 72 | <p>Minuta de Edital</p> <p><i>12.1. Não poderão participar deste Leilão pessoas jurídicas (brasileiras ou estrangeiras), entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio, que:</i></p>  | <p>Sob a ótica concorrencial, é necessária uma avaliação criteriosa de cenários de sobreposição horizontal ou integração vertical e os efeitos sobre a concorrência durante e após a licitação (vigência do contrato de arrendamento), destacando-se a existência de um trade-off entre os objetivos de curto prazo (grande número de concorrentes pelo mercado - no ato da licitação) e de médio e longo prazo, durante a vigência do contrato de arrendamento. Destaque-se que a preocupação em se garantir um ambiente concorrencial mínimo durante a vigência do arrendamento acentua-se em razão da existência de elevadas barreiras à entrada do setor portuário e o longo prazo dos contratos de arrendamento.</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a avaliação concorrencial no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina apresentou um ambiente concorrencial saudável, com os estudos do PAR14 aprovados pela ANTAQ, sem a necessidade de adoção de mecanismos necessários.</p>   |
| 73 | <p>Minuta de Edital</p> <p><i>27.2.2. Comprovante de pagamento à APPA do montante correspondente aos 25% do Valor da Outorga proposto pela Proponente Vencedora, sendo o restante do Valor da Outorga pago em cinco parcelas anuais, nas condições previstas na Minuta do Contrato de Arre</i></p> | <p>A obrigação de construção do Píer T a dois futuros arrendatários distintos, torna relevante a previsão de mecanismo que garanta a efetiva conclusão das duas etapas da obra, especialmente na hipótese de um dos arrendatários ficar inadimplente quanto à sua obrigação. O mecanismo que se afigura adequado é a criação de Conta Vinculada, a qual será destinada ao recebimento de valores para que o Poder Concedente possa se desincumbir das obrigações relativas à efetiva implantação do Píer T ou para a recomposição de eventual desequilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da arrendatária. Trata-se de mecanismo previsto, por exemplo, nos documentos liberados na consulta pública da desestatização do Porto Organizado de Santos/SP. Outro exemplo de utilização deste mecanismo é o adotado pela ARTESP, que no edital de concessão Piracicabana-Panorama (PiPa, vencido pela Eixo-SP), estabeleceu a criação de duas contas garantias destinadas à proteções diferentes (uma para compensação de descontos dados a usuários, outra para proteção cambial ou compensação para casos de desequilíbrio contratual), contas estas que seriam abastecidas com parte do valor da outorga e uma porcentagem da outorga mensal variável. A ANTT, por sua vez, criou o mecanismo de conta vinculada em leilão de um trecho da BR 153 (entre TO e GO), conta esta abastecida com o valor da outorga, e destinada a garantir a sustentabilidade financeira da concessão. Estes exemplos mostram como a constituição de conta garantia com receita proveniente do valor da outorga e dos valores pagos a título de arrendamento podem ser uma solução viabilizadora do Projeto do Píer T, caso se confirme a efetiva necessidade de sua implantação e materialize-se a inadimplência de qualquer das arrendatárias. Assim, sugere-se a seguinte redação para o item 27.2.2.: 27.2.2. Comprovante de celebração de contrato de administração de conta, com a APPA e o banco</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que as remunerações devidas pela Arrendatária, inclusive do valor de outorga, serão realizadas em favor da APPA, nos termos da minuta de Contrato e Edital. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Portanto, não será adotada Conta Vinculada.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |   |  |
|----|---|---|--|
|    |   | depositário, para depósito do valor da outorga e dos valores do arrendamento, outorgando ao Banco Depositário poderes exclusivos para movimentação da Conta Vinculada, sob ordem da APPA, nos termos do Anexo X - Minuta Referencial de Contrato de Administração de Conta Vinculada, o qual tem caráter referencial e não vinculante, devendo a redação definitiva do instrumento ser previamente aprovada pelo Poder Concedente. 27.2.2.1. Comprovante de depósito do montante correspondente aos 25% do Valor da Outorga proposto pela Proponente Vencedora em conta vinculada, sendo o restante do Valor da Outorga depositado em cinco parcelas anuais, nas condições previstas na Minuta do Contrato de Arrendamento  |  |
| 74 | Minuta de Edital<br><br><i>27.2.2. Comprovante de pagamento à APPA do montante correspondente aos 25% do Valor da Outorga proposto pela Proponente Vencedora, sendo o restante do Valor da Outorga pago em cinco parcelas anuais, nas condições previstas na Minuta do Contrato de Arre</i> | Diante da necessidade de se prever uma Conta Vinculada para o depósito do Valor da Outorga, surge a necessidade de prever anexo no qual conste minuta referencial para a redação do Contrato de Administração da Conta Vinculada. Modelo de anexo contratual dessa natureza pode ser visualizado nos documentos da Consulta Pública ANTAQ nº 01/2020, referente à desestatização do Porto Organizado de Santos/SP Anexo 9 da Minuta do Contrato - Minuta do Contrato de Administração das Contas da Concessão. Assim sugere-se a inclusão de anexo: Anexo X - Minuta Referencial de Contrato de Administração de Conta Vinculada  | Agradecemos a contribuição. Informamos que as remunerações devidas pela Arrendatária, inclusive do valor de outorga, serão realizadas em favor da APPA, nos termos da minuta de Contrato e Edital. Portanto, não será adotada Conta Vinculada, somente a obrigação de pagamentos à APPA.   |
| 75 | Minuta de Edital<br><br><i>Seção II - Do Objeto</i>   | 1) DA ILEGALIDADE DA LICITAÇÃO - DA VIGÊNCIA DO ACORDO DE COOPERAÇÃO FIRMADO COM A AOCEP ATÉ 2025 - IMPUGNAÇÃO AO EDITAL Como se verificam nos documentos que instruem o Processo de Licitação objeto desta audiência pública, pretende-se licitar a área do Porto de Paranaguá denominada PAR14 - na qual se insere a área do atual silo público. Contudo, ao contrário do que pretende a APPA, tal área não poderá ser objeto de licitação. Isto porque desde 2002, para a realização da operação, limpeza, serviços de manutenção preventiva, preditiva e corretiva do conjunto dos Silos Públicos do Porto de Paranaguá, a APPA vem firmando Acordo de Cooperação com a Associação dos Operadores do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá - AOCEP. Nestes Acordos, a APPA assume a competência de gerenciar as instalações públicas, fornecer materiais para manutenção e fiscalizar os serviços prestados. Já a AOCEP, através de seus associados, executa as atividades operacionais e a manutenção do ativo, prestando tais serviços com excelência e reconhecimento de toda a comunidade - gerando empregos e expressivos resultados financeiros. Ocorre que o último Acordo de Cooperação, firmado em 03 de agosto de 2020, tem vigência de 05 anos. Assim, tal ajuste concede à AOCEP o direito de realizar as operações portuárias, nos Silos Públicos, até 31 de junho de | Agradecemos a contribuição. Informamos que a existência do referido acordo de cooperação para a realização de serviços relativos ao Silo Público do Porto de Paranaguá não se caracteriza como impeditivo para a realização do leilão, uma vez que a vigência do mesmo será respeitada, e somente após que se dará a assunção da área pelo novo arrendatário. Informamos que a decisão por explorar a referida área mediante contrato de arrendamento tem o seu devido enquadramento legal, uma vez que, efetivamente, a exploração de áreas nos portos brasileiros é feita, em regra, mediante arrendamento portuário. Nesse sentido, o §1º do art. 1º da Lei nº 12.815/2013 prevê que a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |  |  |
|----|--|--|--|
|    |  | <p>2025. Este prazo, uma empresa pública com a tradição da APPA, por certo, tem obrigação de respeitar. Infelizmente, a AOCEP foi surpreendida com a convocação desta Audiência Pública - com a notícia de que será procedida a licitação abrangendo a área do Silo Público. E isso tudo ao arrepio do prazo que foi regularmente estipulado pelas partes. Com isso, serão inúmeros e evidentes os prejuízos a serem suportados, tendo em vista os compromissos firmados pela AOCEP, que atuou confiando no prazo fixado no referido Acordo. O rompimento de tal ajuste implica afronta à segurança jurídica, à lealdade e à boa-fé, e a proteção da confiança que a Administração Pública deve espargir. Em tempo, ainda deve-se referir que a modelagem adotada pelo Porto de Paranaguá, através dos silos públicos, é de todo elogiável e atende aos desideratos buscados pelo constituinte, ao tratar o serviço portuário como serviço público. Privilegia-se o regime publicista do serviço, garantindo-se a universalidade de acesso a todos os produtores interessados. Também se torna mais acessível o serviço, em face de menores tarifas cobradas. E, ainda, privilegia-se a livre concorrência porque todos os operadores portuários poderão exercer suas atividades. Ademais, tem-se a geração de empregos, diretos e indiretos. E a produtividade do silo público é inegável, já que em um levantamento comparativo com os demais operadores portuários que atuam no Porto de Paranaguá, a movimentação de carga nos Silos Públicos coloca o seu volume entre os primeiros colocados nos últimos 5 (cinco) anos. Por todas essas razões, entende-se que a realização da licitação, conforme pretende a APPA, afronta o interesse público e, por essa razão, a área do PAR14 deverá ser retirada dos certames promovidos no Porto de Paranaguá.</p> | <p>de bem público. Ademais, o art. 3º, inciso I, da referida Lei, estabelece como diretriz a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias. Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação do interesse público. A inclusão do silo público no projeto visa regularizar, a exemplo de outros terminais públicos, uma área que hoje é regida sob um instrumento contratual precário, através de Acordo de Cooperação. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto no arrendamento PAR14. Ressaltamos que o Acordo de Cooperação, cujo prazo de vigência é Junho/2025 será respeitado.</p> |
| 76 | <p>Minuta de Edital<br/>Seção II - Do Objeto</p> | <p>Em representação da AOCEP - Associação dos Operadores Portuários do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá 1) DA ILEGALIDADE DA LICITAÇÃO - DA VIGÊNCIA DO ACORDO DE COOPERAÇÃO FIRMADO COM A AOCEP ATÉ 2025 - IMPUGNAÇÃO AO EDITAL Como se verificam nos documentos que instruem o Processo de Licitação objeto desta audiência pública, pretende-se licitar a área do Porto de Paranaguá denominada PAR14 - na qual se insere a área do atual silo público. Contudo, ao contrário do que pretende a APPA, tal área não poderá ser objeto de licitação. Isto porque desde 2002, para a realização da operação, limpeza, serviços de manutenção preventiva, preditiva e corretiva do conjunto dos Silos Públicos do Porto de Paranaguá, a APPA vem firmando Acordo de Cooperação com a Associação dos Operadores do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá - AOCEP. Nestes Acordos, a APPA assume a competência de gerenciar as instalações públicas, fornecer materiais para manutenção e fiscalizar os serviços prestados. Já a AOCEP, através de seus associados, executa as atividades operacionais e a manutenção do ativo, prestando tais serviços com excelência e reconhecimento de toda a comunidade - gerando empregos e expressivos resultados financeiros. Ocorre que o último Acordo de Cooperação, firmado em 03 de agosto de 2020, tem vigência de 05 anos. Assim, tal ajuste concede à AOCEP o direito de realizar as operações portuárias, nos Silos Públicos, até 31 de junho de 2025. Este prazo, uma empresa pública com a tradição da APPA, por certo, tem obrigação de respeitar. Infelizmente, a AOCEP foi surpreendida com a convocação desta Audiência Pública - com a notícia de que será procedida a licitação abrangendo a área do Silo Público. E isso tudo</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a existência do referido acordo de cooperação para a realização de serviços relativos ao Silo Público do Porto de Paranaguá não se caracteriza como impeditivo para a realização do leilão, uma vez que a vigência do mesmo será respeitada, e somente após que se dará a assunção da área pelo novo arrendatário. Informamos que a decisão por explorar a referida área mediante contrato de arrendamento tem o seu devido enquadramento legal, uma vez que, efetivamente, a exploração de áreas nos portos brasileiros é feita, em regra, mediante arrendamento portuário. Nesse sentido, o §1º do art. 1º da Lei nº 12.815/2013 prevê que a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público. Ademais, o art. 3º, inciso I, da referida Lei, estabelece como diretriz a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias.</p>   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |   |  |
|----|--|---|--|
|    |  | <p>ao arrepio do prazo que foi regularmente estipulado pelas partes. Com isso, serão inúmeros e evidentes os prejuízos a serem suportados, tendo em vista os compromissos firmados pela AOCEP, que atuou confiando no prazo fixado no referido Acordo. O rompimento de tal ajuste implica afronta à segurança jurídica, à lealdade e à boa-fé, e a proteção da confiança que a Administração Pública deve espargir. Em tempo, ainda deve-se referir que a modelagem adotada pelo Porto de Paranaguá, através dos silos públicos, é de todo elogiável e atende aos desideratos buscados pelo constituinte, ao tratar o serviço portuário como serviço público. Privilegia-se o regime publicista do serviço, garantindo-se a universalidade de acesso a todos os produtores interessados. Também se torna mais acessível o serviço, em face de menores tarifas cobradas. E, ainda, privilegia-se a livre concorrência porque todos os operadores portuários poderão exercer suas atividades. Ademais, tem-se a geração de empregos, diretos e indiretos. E a produtividade do silo público é inegável, já que em um levantamento comparativo com os demais operadores portuários que atuam no Porto de Paranaguá, a movimentação de carga nos Silos Públicos coloca o seu volume entre os primeiros colocados nos últimos 5 (cinco) anos. Por todas essas razões, entende-se que a realização da licitação, conforme pretende a APPA, afronta o interesse público e, por essa razão, a área do PAR14 deverá ser retirada dos certames promovidos no Porto de Paranaguá.</p>  | <p>Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação do interesse público. A inclusão do silo público no projeto visa regularizar, a exemplo de outros terminais públicos, uma área que hoje é regida sob um instrumento contratual precário, através de Acordo de Cooperação. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto no arrendamento PAR14. Ressaltamos que o Acordo de Cooperação, cujo prazo de vigência é Junho/2025 será respeitado.</p>  |
| 77 | <p>Minuta de Edital<br/>Seção II - Do Objeto</p> | <p>1) DA ILEGALIDADE DA LICITAÇÃO - DA VIGÊNCIA DO ACORDO DE COOPERAÇÃO FIRMADO COM A AOCEP ATÉ 2025 - IMPUGNAÇÃO AO EDITAL Como se verificam nos documentos que instruem o Processo de Licitação objeto desta audiência pública, pretende-se licitar a área do Porto de Paranaguá denominada PAR14 - na qual se insere a área do atual silo público. Contudo, ao contrário do que pretende a APPA, tal área não poderá ser objeto de licitação. Isto porque desde 2002, para a realização da operação, limpeza, serviços de manutenção preventiva, preditiva e corretiva do conjunto dos Silos Públicos do Porto de Paranaguá, a APPA vem firmando Acordo de Cooperação com a Associação dos Operadores do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá - AOCEP. Nestes Acordos, a APPA assume a competência de gerenciar as instalações públicas, fornecer materiais para manutenção e fiscalizar os serviços prestados. Já a AOCEP, através de seus associados, executa as atividades operacionais e a manutenção do ativo, prestando tais serviços com excelência e reconhecimento de toda a comunidade - gerando empregos e expressivos resultados financeiros. Ocorre que o último Acordo de Cooperação, firmado em 03 de agosto de 2020, tem vigência de 05 anos. Assim, tal ajuste concede à AOCEP o direito de realizar as operações portuárias, nos Silos Públicos, até 31 de junho de 2025. Este prazo, uma empresa pública com a tradição da APPA, por certo, tem obrigação de respeitar. Infelizmente, a AOCEP foi surpreendida com a convocação desta Audiência Pública - com a notícia de que será procedida a licitação abrangendo a área do Silo Público. E isso tudo ao arrepio do prazo que foi regularmente estipulado pelas partes. Com isso, serão inúmeros e evidentes os prejuízos a serem suportados, tendo em vista os compromissos firmados pela AOCEP, que atuou confiando no prazo fixado no referido Acordo. O rompimento de tal ajuste implica afronta à segurança jurídica, à lealdade e à boa-fé, e a proteção da confiança que a Administração Pública deve espargir. Em tempo, ainda deve-se referir que a modelagem adotada pelo Porto de Paranaguá, através dos silos públicos, é de</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a existência do referido acordo de cooperação para a realização de serviços relativos ao Silo Público do Porto de Paranaguá não se caracteriza como impeditivo para a realização do leilão, uma vez que a vigência do mesmo será respeitada, e somente após que se dará a assunção da área pelo novo arrendatário. Informamos que a decisão por explorar a referida área mediante contrato de arrendamento tem o seu devido enquadramento legal, uma vez que, efetivamente, a exploração de áreas nos portos brasileiros é feita, em regra, mediante arrendamento portuário. Nesse sentido, o §1º do art. 1º da Lei nº 12.815/2013 prevê que a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público. Ademais, o art. 3º, inciso I, da referida Lei, estabelece como diretriz a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias. Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|           |  |   |   |
|-----------|--|---|---|
|           |  | <p>todo elogiável e atende aos desideratos buscados pelo constituinte, ao tratar o serviço portuário como serviço público. Privilegia-se o regime publicista do serviço, garantindo-se a universalidade de acesso a todos os produtores interessados. Também se torna mais acessível o serviço, em face de menores tarifas cobradas. E, ainda, privilegia-se a livre concorrência porque todos os operadores portuários poderão exercer suas atividades. Ademais, tem-se a geração de empregos, diretos e indiretos. E a produtividade do silo público é inegável, já que em um levantamento comparativo com os demais operadores portuários que atuam no Porto de Paranaguá, a movimentação de carga nos Silos Públicos coloca o seu volume entre os primeiros colocados nos últimos 5 (cinco) anos. Por todas essas razões, entende-se que a realização da licitação, conforme pretende a APPA, afronta o interesse público e, por essa razão, a área do PAR14 deverá ser retirada dos certames promovidos no Porto de Paranaguá.</p>   | <p>do interesse público. A inclusão do silo público no projeto visa regularizar, a exemplo de outros terminais públicos, uma área que hoje é regida sob um instrumento contratual precário, através de Acordo de Cooperação. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto no arrendamento PAR14.</p> <p>Ressaltamos que o Acordo de Cooperação, cujo prazo de vigência é Junho/2025 será respeitado.</p>  |
| <p>78</p> | <p>Minuta de Edital<br/>Seção II - Do Objeto</p> | <p>3) DA AFRONTA À MODICIDADE - IMPUGNAÇÃO À SEÇÃO II DO EDITAL Sabe-se que as atividades desempenhadas nos portos se constituem serviço público de competência da União Federal (art. 21, XII, d, e art. 175, da CR/88). Com isso, é obrigação do poder público manter o serviço adequado, entendido como aquele submetido a um especial regime publicista, subordinado aos princípios da universalidade, continuidade, da modicidade de tarifas, dentre outros previstos no art. 6º, § 1o, da Lei n. 8.987/95 e no art. 4º, do Código de Proteção do Usuário dos Serviços Públicos, a Lei n. 13.460, de 2017. Tais premissas mantêm-se na Lei n. 8.630/93, bem como na Lei n. 12.815/2013. De acordo com o art. 3º, desta última, tem-se como diretrizes do setor: II - a garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários; V - estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos organizados, às instalações e às atividades portuárias. No Estado do Paraná, à APPA compete prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários dos portos delegados Desde a edição da Lei n. 17.895, de 27 de dezembro de 2013, a APPA constitui-se como empresa pública que tem por missão oferecer infraestrutura portuária com excelência e inovação, provendo logística intermodal eficiente, segura e sustentável para fomentar o desenvolvimento de negócios competitivos e integrados. Garantindo-se, ainda, condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, modicidade nas tarifas e isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre operadores (art. 5º, VI); nos termos do Decreto n. 11.562, de 04 de julho de 2014. Com base em tais premissas é que se pode compreender a criação e gestão dos silos públicos do Porto de Paranaguá. Desde 2002, para a realização da operação, limpeza, serviços de manutenção preventiva, preditiva e corretiva do conjunto dos Silos Públicos do Porto de Paranaguá, a APPA firmou Acordo de Cooperação com a Associação dos Operadores do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá - AOCEP - o último, firmado em 2020, (documento em anexo), reconhece a APPA é responsável por gerenciar as instalações públicas, fornecer materiais para manutenção e fiscalizar os serviços prestados. Já a AOCEP, através de seus associados, executa as atividades operacionais e a manutenção do ativo há</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a decisão por explorar a referida área mediante contrato de arrendamento tem o seu devido enquadramento legal, uma vez que, efetivamente, a exploração de áreas nos portos brasileiros é feita, em regra, mediante arrendamento portuário. Nesse sentido, o §1º do art. 1º da Lei nº 12.815/2013 prevê que a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público. Ademais, o art. 3º, inciso I, da referida Lei, estabelece como diretriz a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias. Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação do interesse público. Em relação à modicidade de preços, cumpre destacar os valores atualmente praticados pelos terminais do Complexo de Paranaguá fazem parte da composição para definição de preço médio para o PAR14, bem como outros terminais instalados no Brasil, conforme Seção B do Estudo.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |   |   |
|----|--|---|---|
|    |  | <p>mais de 20 anos, prestando tais serviços com excelência e reconhecimento de toda a comunidade. Deste modo, a existência dos Silos Públicos e as operações portuárias referentes aos grãos e farelos nele estocados através da AOCEP permitem, então, a realização do adequado serviço público portuário. A alteração da modelagem certamente implicará no descumprimento do princípio que assegura a modicidade das tarifas. Esse princípio é condição sem a qual não se pode assegurar a universalidade e significa que o serviço público deve ter o valor de sua contraprestação fixado em observância à capacidade econômica dos usuários, sendo que a tarifa deve representar o menor custo possível para a realização do serviço. Tal princípio encontra-se previsto no art. 6º, § 1º, da Lei de Concessões, no art. 4º, do Código de Defesa do Usuário dos Serviços Públicos e, no setor portuário a modicidade das tarifas está prevista no art. 3º, II, da Lei n. 12.815/2013. Mesmo questionada sobre o tema, pela ora manifestante, o Estudo de Viabilidade Técnica Seção E - que faz a análise econômico-financeira referente à exploração da área denominada PAR14 não esclarece de que maneira serão compensadas as perdas dos pequenos exportadores. Isto porque, atualmente, com o Silo Público, todo operador portuário que tiver interesse de atuar no Porto estará autorizado a realizar suas operações, utilizando-se do Silão, desde que seja associado à AOCEP. A vigorar a sistemática pretendida, tais exportadores deverão firmar contratos com a arrendatária - que atuará como intermediadora, em comparação à sistemática atual. Por evidente, tal modelagem irá encarecer o serviço que hoje é disponibilizado em preços módicos, com a utilização do Silo Público.</p>  |   |
| 79 | <p>Minuta de Edital<br/>Seção II - Do Objeto</p> | <p>Em representação da AOCEP - Ass. dos Operadores Portuários do Corredor de Exportação As atividades desempenhadas nos portos se constituem serviço público de competência da União Federal (art. 21, XII, d, e art. 175, da CR/88). Com isso, é obrigação do poder público manter o serviço adequado, entendido como aquele submetido a um especial regime publicista, subordinado aos princípios da universalidade, continuidade, da modicidade de tarifas, dentre outros previstos no art. 6º, § 1º, da Lei n. 8.987/95 e no art. 4º, do Código de Proteção do Usuário dos Serviços Públicos, a Lei n. 13.460, de 2017. Tais premissas mantêm-se na Lei n. 8.630/93, bem como na Lei n. 12.815/2013. De acordo com o art. 3º, desta última, tem-se como diretrizes do setor: II - a garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários; V - estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos organizados, às instalações e às atividades portuárias. No Estado do Paraná, à APPA compete prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários dos portos delegados Desde a edição da Lei n. 17.895, de 27 de dezembro de 2013, a APPA constitui-se como empresa pública que tem por missão oferecer infraestrutura portuária com excelência e inovação, provendo logística intermodal eficiente, segura e sustentável para fomentar o desenvolvimento de negócios competitivos e integrados. Garantindo-se, ainda, condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, modicidade nas tarifas e isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre operadores (art. 5º, VI); nos termos do Decreto n. 11.562, de 04 de julho de 2014. Com base em tais premissas é que se pode compreender a criação e gestão dos silos públicos do Porto de Paranaguá.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a existência do referido acordo de cooperação para a realização de serviços relativos ao Silo Público do Porto de Paranaguá não se caracteriza como impeditivo para a realização do leilão, uma vez que a vigência do mesmo será respeitada, e somente após que se dará a assunção da área pelo novo arrendatário. Informamos que a decisão por explorar a referida área mediante contrato de arrendamento tem o seu devido enquadramento legal, uma vez que, efetivamente, a exploração de áreas nos portos brasileiros é feita, em regra, mediante arrendamento portuário. Nesse sentido, o §1º do art. 1º da Lei nº 12.815/2013 prevê que a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público. Ademais, o art. 3º, inciso I, da referida Lei, estabelece como diretriz a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias. Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |  |  |
|----|---|--|--|
|    |   | <p>Desde 2002, para a realização da operação, limpeza, serviços de manutenção preventiva, preditiva e corretiva do conjunto dos Silos Públicos do Porto de Paranaguá, a APPA firmou Acordo de Cooperação com a Associação dos Operadores do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá - AOCEP - o último, firmado em 2020, (documento em anexo), reconhece a APPA é responsável por gerenciar as instalações públicas, fornecer materiais para manutenção e fiscalizar os serviços prestados. Já a AOCEP, através de seus associados, executa as atividades operacionais e a manutenção do ativo há mais de 20 anos, prestando tais serviços com excelência e reconhecimento de toda a comunidade. Deste modo, a existência dos Silos Públicos e as operações portuárias referentes aos grãos e farelos nele estocados através da AOCEP permitem, então, a realização do adequado serviço público portuário. Um dos princípios assegurados, nesse sentido, é o da universalidade pois qualquer produtor de grãos e farelos, poderão utilizar-se do silo público para o acesso aos serviços portuários, independentemente do volume a ser comercializado. É inegável a democratização no acesso aos interessados em prestar os serviços portuários, o que incentiva e estimula empresas de menor porte em comparação com os grandes conglomerados que operam nas demais áreas do Porto. Repita-se: no atual modelo, com o silo público, qualquer produtor, seja qual for a sua capacidade de carga, poderá firmar negócio jurídico com qualquer operador portuário associado e, com isso, utilizar a estrutura pública. Isto porque, por se tratar de silos públicos, os operadores portuários que nele operam estão obrigados a garantir um serviço universal. Não há razão de mercado que autorize, portanto, o operador portuário que atue mediante a AOCEP, a escolher o produtor em face de interesses comerciais. Todos os interessados têm direito de escoar sua produção. Por isso é que se consagra o princípio da universalidade do serviço público. Essa é a modelagem que será abandonada, contudo, com a inserção dessa área dentre as que serão objeto de arrendamento do PAR14, cujo Edital é objeto da presente Consulta Pública. A extinção do silo público, afronta, portanto, o princípio da universalidade, ao se definir o arrendamento para apenas um operador portuário, afastando do acesso a tal serviço dos pequenos exportadores. Assim, tem -se que a Seção II - Do Objeto, do Edital, quando insere a área dos silos públicos naquela identificada como PAR14 afronta o art. 6º, § 1º, da Lei n.º 8.987/95, o art. 4º, do Código de Defesa do Usuário de Serviço Público, bem como o art. 3º, V, da Lei n 12.815/2013. Afronta, ainda, o art. 22, V, do Estatuto da APPA, que reconhece como atribuição da APPA fomentar a celebração de contratos entre empresas para utilização das instalações portuárias em atividades de importação e exportação de produtos. e o art. 27, § 1º, I, da Lei n. 13.303, que impõe à APPA, enquanto empresa pública, o dever de ampliar o acesso aos consumidores de seus serviços.</p> | <p>de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação do interesse público. A inclusão do silo público no projeto visa regularizar, a exemplo de outros terminais públicos, uma área que hoje é regida sob um instrumento contratual precário, através de Acordo de Cooperação. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto no arrendamento PAR14.</p> <p>Ressaltamos que o Acordo de Cooperação, cujo prazo de vigência é Junho/2025 será respeitado..</p> |
| 80 | <p>Minuta de Edital</p> <p><i>Seção II - Da Participação em Consórcio</i></p> | <p>O edital permite a participação de consórcios no processo licitatório, porém não há qualquer disciplina com relação a participação de consórcios celebrados por incumbentes ou interessados verticalmente integrados. Sugerimos que o Edital discipline em mais detalhes as hipóteses em que a participação consórcios seja admitida. A participação em consórcio deveria estar atrelada à demonstração de que que a associação é necessária e que a disputa individual não seria de outra forma possível. Sugerimos que todos os consórcios estejam sujeitos a análise prévia e limitações pertinentes ao nível de concentração que acarretarão. Se a análise caso-a-caso para todos os</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a avaliação concorrencial no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina apresentou um ambiente concorrencial saudável, com os estudos do PAR14 aprovados pela ANTAQ, sem a necessidade de adoção de mecanismos necessários.</p>  |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|                  |   |  |  |
|------------------|---|--|--|
|                  |   | <p>consórcios não for factível, sugerimos que consórcios integrados por entrantes sejam permitidos sem limitações, mas consórcios integrados por incumbentes permaneçam sujeitos a análise prévia e limitações pertinentes ao nível de concentração que acarretarão. A ausência de análise de impacto concorrencial dificulta estabelecer regras prévias seguras para proibição de consórcios específicos. Por esse motivo, sugerimos a suspensão do processo licitatório até que seja efetuada a análise de impacto concorrencial, que permitirá tratar preventivamente, por meio de limitações objetivas no Edital, consórcios que de antemão tenham sido identificados como trazendo preocupações concorrenciais. A possibilidade de participação de consórcios é elemento relevante para o aumento do número de interessados no certame e para o incentivo à participação de empresas entrantes, a fim de compensar a vantagem competitiva de empresas capazes de apresentar propostas individuais. Porém não se pode ignorar que essa possibilidade irrestrita pode ter efeitos ambíguos na competição pelo objeto do certame, já que permitiria associação de empresas que teriam capacidade de participar independentemente. Essa preocupação é acrescida quando as participantes do consórcio sejam incumbentes, o que não apenas traria questões de concentração horizontal após a licitação como também poderia amortecer a rivalidade no leilão caso demonstrado que cada incumbente teria aptidão para disputar independentemente. Parece razoável adotar presunção prima facie de que consórcios integrados por entrantes tenderiam a trazer menores riscos concorrenciais e poderiam ser admitidos sem maiores preocupações. Mas consórcios integrados por incumbentes deveriam ser sempre avaliados em mais detalhes; não significa deveriam ser sumariamente proibidos, mas deveriam estar sujeitos a análise por parte do poder licitante, necessidade de justificações objetivas e limitações pertinentes ao nível de concentração que acarretarão. Sem disciplinar em mais detalhes a participação de empresas incumbentes em consórcio, as quais possuem tendencialmente maior capacidade de participar no leilão de forma independente, a lógica de aumento da competitividade não será alcançada pela possibilidade de formação de consórcios. No contexto presente, não é possível descartar se essas questões trarão preocupações concorrenciais futuras, algo que só poderá ser confirmado com a realização de análise específica (especialmente a análise de impacto concorrencial).</p> |  |
| <p><b>81</b></p> | <p>Minuta de Edital</p> <p>27.2.5. <i>Comprovação da subscrição de capital social inicial mínimo no valor de R\$ R\$237.562.187,05 (duzentos e trinta e sete milhões, quinhentos e sessenta e dois mil, cento e</i></p> | <p>A Minuta de Edital prevê como condição precedente à celebração do Contrato de Arrendamento a obrigatoria apresentação, pela Proponente vencedora do Leilão, de certidão hábil a comprovar a adimplência perante a APPA e à ANTAQ não somente relativa a si própria, mas igualmente quanto às suas Controladoras, Controladas, Coligadas e sociedades que possuam controle comum com a Adjudicatária. Vale destacar que esta não consiste em uma obrigação de habilitação da Proponente perante o Leilão e não se mostra razoável que seja exigida referida certidão de adimplência referente a leque tão extenso de agentes, incluindo agentes com relação aos quais a Adjudicatária pode não possuir qualquer ingerência relevante. Rememora-se, neste sentido, o quanto disposto na própria NOTA TÉCNICA Nº 64/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, segundo a qual resta reconhecido o fato de que uma empresa coligada não necessariamente possui ingerência ou poder de controle sobre as demais empresas do grupo. À luz disso, faz-se premente que a exigência editalícia seja ajustada, de</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Conforme disposto na NOTA TÉCNICA Nº 64/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, verificaremos a possibilidade e pertinência da retirada do termo "coligadas".</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |  |   |
|----|---|--|---|
|    | <i>oitenta e sete reais e cinco centavos) bem como da integralização de, pelo m</i>   | forma a não criar ônus descabidos aos proponentes, com vistas à preservação das condições de competitividade do Leilão.  |   |
| 82 | Minuta de Edital<br><br><i>27.2.5. Comprovação da subscrição de capital social inicial mínimo no valor de R\$ R\$237.562.187,05 (duzentos e trinta e sete milhões, quinhentos e sessenta e dois mil, cento e oitenta e sete reais e cinco centavos) bem como da integralização de, pelo m</i> | A Minuta de Edital prevê que a proponente vencedora do Leilão deverá, como condição precedente à celebração do Contrato de Arrendamento, comprovação não só a subscrição, mas igualmente a integralização de 100% (cem por cento) do capital social inicial mínimo da Arrendatária. Ocorre que tal exigência onera os eventuais licitantes interessados com risco financeiro excessivo, capaz de desestimular a competitividade do certame. Explica-se: a assunção da Arrendatária sobre a Área do Arrendamento está sujeita a uma série de riscos jurídicos relevantes, que vão desde a existência de medida liminar que estende os efeitos do contrato de arrendamento titularizado pela Centro Sul, até a potencial resistência de operadores portuários hoje usuários das instalações referentes ao chamado Silão - o que poderá afetar a disponibilidade do arrendamento para a proponente vencedora e os cronogramas previstos em seu fluxo de caixa. Para mitigação deste risco, deve-se limitar a obrigação precedente de integralização do capital social mínimo em tão somente uma parcela do valor subscrito (por hipótese, 50%), devendo o valor adicional ser integralizado apenas posteriormente à plena disponibilização da Área do Arrendamento à Arrendatária, isto é, em momento subsequente à celebração do Contrato de Arrendamento em si. | Agradecemos a contribuição. Entende-se que o valor de capital social mínimo visa dar garantias não apenas em relação às obras a serem realizadas no início do arrendamento, mas também a eventuais danos que possam ser causados ao interesse público em razão do descumprimento contratual pela arrendatária. As regras para subscrição do capital social adotadas no leilão em análise são as mesmas adotadas nos demais leilões de arrendamentos portuários realizadas pelo governo federal. Tendo isso em vista, não vislumbramos situação excepcional no presente caso que justifique a adoção de regra distinta dos demais leilões. |
| 83 | Minuta de Edital<br><br><i>16.8. É vedada qualquer modificação nos termos e condições da Garantia de Proposta após a sua apresentação à CLAP, salvo se aprovado pela CLAP nas hipóteses de perda de valor financeiro, alteração da qualidade ou necessidade de sua substituição.</i>          | A minuta do edital autoriza a execução da garantia de proposta na hipótese de apresentação de proposta que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital. Diante disso, é necessário que se esclareça: a mera desclassificação do vencedor implica a execução da garantia? A consequência jurídica para a apresentação de proposta que não atenda às exigências do edital e da legislação é a desclassificação do proponente. O mero descumprimento do edital não pode ensejar a aplicação de multa equivalente ao valor da garantia de proposta apresentada, especialmente considerando que a garantia deve corresponder a R\$65.858.096,59 (item 16.1 do edital). Será o caso de investigar se o descumprimento do edital decorre de conduta dolosa. Além disso, é preciso estabelecer elementos para a dosimetria da sanção de acordo com o nível de reprovabilidade da conduta. Assim, sugere-se a revisão da redação adotada pela minuta do edital.  | Agradecemos a contribuição. Conforme estabelecido na Subcláusula 16.7. da minuta de edital, a execução da garantia de proposta caso os documentos de habilitação estejam em desconformidade com o edital é apenas uma possibilidade, e dependerá das circunstâncias do caso concreto, mediante o processo administrativo devido.  |

**ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA**

|    |  |   |   |
|----|--|---|---|
| 84 | <p>Minuta de Edital</p> <p><i>16.7. As Garantias de Proposta poderão ser executadas pela APPA, mediante prévio processo legal administrativo, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses:</i></p>                                  | <p>A minuta do edital autoriza a execução da garantia de proposta na hipótese de apresentação, pela vencedora, dos documentos de habilitação em desconformidade com o estabelecido pelo edital. A mera inabilitação do vencedor implica a execução da garantia? Entende-se que a consequência jurídica para o descumprimento dos requisitos de habilitação previstos no edital é a inabilitação do proponente. O mero descumprimento do edital não pode ensejar a aplicação de multa equivalente ao valor da garantia de proposta apresentada, especialmente considerando que a garantia deve corresponder a R\$65.858.096,59 (item 16.1 do edital). Será o caso de investigar se o descumprimento do edital decorre de conduta dolosa. Além disso, é preciso estabelecer elementos para a dosimetria da sanção de acordo com o nível de reprovabilidade da conduta. Assim, sugere-se a revisão da redação adotada pela minuta do edital.</p>                                   | <p>Agradecemos a contribuição. Conforme estabelecido na Subcláusula 16.7. da minuta de edital, a execução da garantia de proposta caso os documentos de habilitação estejam em desconformidade com o edital é apenas uma possibilidade, e dependerá das circunstâncias do caso concreto, mediante processo administrativo devido.</p>   |
| 85 | <p>Minuta de Edital</p> <p><i>19.7.1. Para sociedades empresárias: Certidão Negativa de Pedido de Falência, concordata remanescente, recuperação judicial e extrajudicial, expedida pelo distribuidor judicial da comarca (varas cíveis) da cidade em que a empresa estiver sediada, com d</i></p> | <p>A minuta do edital autoriza a participação de empresa com ação judicial ajuizada contra si tendo por objeto pedido de falência, concordata remanescente, recuperação judicial e extrajudicial, mediante a apresentação de certidão narrativa que aponte a situação do processo atualizado. Não há indicação de quais hipóteses geram a inabilitação do proponente. O Tribunal de Contas da União somente admite a participação de empresas em recuperação judicial quando amparadas em certidão emitida pela instância judicial competente afirmando que a interessada está apta econômica e financeiramente a participar de procedimento licitatório (Acórdão 1201/2020, Plenário, Rel. Min. Vital do Rêgo, j. 13/05/2020). Diante disso, é necessário que a minuta do edital seja revista, de modo a ficar claro em quais casos a empresa será inabilitada. Do contrário, haverá margem para julgamentos subjetivos, o que não é admissível em processos licitatórios.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a referida cláusula já especifica claramente todas as informações pertinentes as hipóteses de inabilitação das proponentes do certame, nos moldes da cláusula 12.1 e respectivas subcláusulas. No que tange as hipóteses em que a proponente esteja em processo de recuperação judicial, a subcláusula 12.1.7.1 expressamente dispõe que em havendo "acolhimento judicial do seu plano de recuperação ou certidão emitida pela instância judicial competente que ateste que a interessada está apta econômica e financeiramente a cumprir as condições do Contrato de Arrendamento", o impedimento não se aplica.</p> |
| 86 | <p>Minuta de Edital</p> <p><i>23.3. Eventuais falhas na entrega ou defeitos formais nos documentos poderão ser sanados, nos</i></p>  | <p>A minuta do edital autoriza que falhas na entrega ou defeitos formais nos documentos sejam sanados conforme procedimento e prazo a ser definido pela CLAP, mas não indicou os limites para a realização da diligência. O art. 43, §3º da Lei 8.666/1993, que é a legislação prevista na minuta do edital, veda a inclusão posterior de documento ou informação que deveria constar originariamente da proposta. A realização de diligência que possibilite a apresentação de documento novo viola o disposto na Lei. Portanto, sugere-se que o edital seja complementado para vedar expressamente a apresentação de documentos novos na fase de habilitação.</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a cláusula que versa sobre o tema não permite a apresentação de documentos novos. Os limites para saneamento e diligências estão definidos nas cláusulas 8.3 e subcláusulas, e na cláusula 23.3 do edital, bem como no Manual de Procedimentos da B3, quando da publicação do certame.</p>  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|           |   |  |  |
|-----------|---|--|--|
|           | <i>termos do item 8.3 deste Edital, conforme procedimento e prazo a ser definido pela CLAP. Considera-se falha ou defeito formal aquele que (i) não desnature o obj</i>   |  |  |
| <b>87</b> | Minuta de Edital<br><br>22.13.2. <i>Em não sendo resolvido o desempate na forma do item 22.13, aplicar-se-ão os critérios legais de preferência, na forma do art. 45 § 2o e art. 3º, § 2o da Lei nº 8.666, de 1993, e não sendo resolvido desta forma, por sorteio,</i> | A minuta do edital estabelece que, em caso de empate não resolvido mediante apregoação à viva-voz, o desempate ocorrerá mediante a reapresentação de propostas escritas. Caso não seja resolvido também desta forma, a minuta do edital prevê que se aplicam os critérios legais de preferência da Lei 8.666/1993. Considerando que o edital estabelece que a aplicação da Lei 8.666/1993 é subsidiária à aplicação do Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC, questiona-se por que os critérios legais de preferência não são os previstos no art. 25 da Lei 12.462/2011 (Lei do RDC)? Além disso, questiona-se por que fazer referência à Lei 8.666/1993 se a referida legislação deixará de estar vigente em breve.   | Agradecemos pela contribuição. Informamos que as minutas serão adaptadas à nova legislação.  |
| <b>88</b> | Minuta de Edital<br><br>23.5. <i>A inabilitação da Proponente que tenha sido considerada a vencedora do certame, garantida a ampla defesa e o contraditório, ensejará a fixação de multa, equivalente ao valor da Garantia de Proposta, a qual será integralmente</i>   | A minuta do edital prevê que a inabilitação do proponente vencedor ensejará a fixação de multa. Entretanto, a consequência jurídica para o descumprimento dos requisitos de habilitação previstos no edital é a inabilitação do proponente. O mero descumprimento do edital não pode ensejar a aplicação de multa equivalente ao valor da garantia de proposta apresentada, especialmente considerando que a garantia deve corresponder ao substancial montante de R\$65.858.096,59 (item 16.1 do edital). Será o caso de investigar se o descumprimento do edital decorre de conduta dolosa. Além disso, é preciso estabelecer elementos para a dosimetria da sanção de acordo com o nível de reprovabilidade da conduta. Portanto, recomenda-se que a minuta do edital seja ajustada para que esclareça em quais circunstâncias a inabilitação do licitante consistirá em motivo para fixação de multa equivalente ao valor da garantia de proposta. | Agradecemos a contribuição. A citada cláusula é padrão em editais do setor portuário nacional, e dispõe expressamente que será garantido o direito à ampla defesa e contraditório a licitante vencedora, bem como entende-se que a fixação da multa nos moldes apresentados no edital configura-se proporcional, e visa preservar o interesse público no sucesso do certame. |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |  |  |
|----|--|--|--|
|    | <i>executada para quitação</i>   |  |  |
| 89 | Minuta de Edital<br><i>CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS</i>   | A minuta do edital prevê que a licitação adotará e observará o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC (Lei 12.462/2011) e aplicará, subsidiariamente, o regime da Lei 8.666/1993. Contudo, o art. 193 da nova lei de licitações (nº 14.133/2021) prevê a revogação dessas leis após decorridos dois anos da sua publicação, ocorrida em abril de 2021. Ou seja, é muito possível que as leis consideradas na elaboração do edital e demais documentos sejam revogadas antes da assinatura do contrato de arrendamento. Considerando a complexidade da questão e a necessidade de readequação de diversos itens do edital, do estudo de mercado e dos projetos de engenharia, questiona-se se não seria o caso de adotar a nova lei de licitações desde já, preservando a higidez do certame.   | Agradecemos a contribuição. Informamos que as minutas serão adaptadas à nova legislação.   |
| 90 | Minuta de Edital<br><i>12.1.6. Tenham condenações cíveis por ato de improbidade administrativa transitadas em julgado, nos termos da Lei nº 8.429, de 02 de junho de 1992; e/ou</i>  | A minuta do edital prevê que não poderão participar do certame empresas que tenham sido condenadas por ato de improbidade administrativa (por decisões transitadas em julgado). Neste ponto, a minuta de edital viola o disposto no art. 12 da Lei 8.429/1992, que não impõe a aplicação da sanção de proibição de contratar com o Poder Público em todas as condenações por improbidade. Ao contrário, faculta a aplicação cumulativa das sanções, a depender da gravidade da conduta. Assim, questiona-se: a regra constante do item 12.1.6 da minuta do edital também é aplicável para condenações por improbidade em que não há pena de proibição de contratar com o Poder Público?  | Agradecemos a participação. Esclarecemos que o dispositivo legal citado não exclui demais cominações legais, penais, civis e administrativas previstas em legislação específica. |
| 91 | Minuta de Edital<br><i>7.7. Qualquer alteração no Edital será divulgada no sítio eletrônico do Ministério da Infraestrutura e da APPA e comunicada no Diário Oficial da União e no Diário Oficial do Estado do Paraná.</i> | A minuta do edital prevê que qualquer alteração no edital será divulgada no sítio eletrônico do Ministério da Infraestrutura e da APPA e comunicada no Diário Oficial da União e no Diário Oficial do Estado do Paraná. O art. 15, §4º da Lei 12.462/2011 impõe o dever de divulgação nos mesmos prazos dos atos e procedimentos originais, exceto quando a alteração não comprometer a formulação das propostas. A inobservância do art. 15, §4º da Lei 12.462 constitui vício insanável. Além disso, haverá violação ao dever de transparência com relação ao certame e às modificações (relevantes para fins de elaboração de proposta e participação) produzidas no edital. A finalidade da regra legal é justamente assegurar que todos os interessados tenham acesso às novas regras do edital modificado, inclusive para aumentar a competitividade da licitação. Assim, pede-se que seja esclarecido que esses prazos serão respeitados. | Agradecemos a participação. Informamos que todos os prazos legais e regulamentares serão respeitados.  |
| 92 | Seção A - EVTEA PAR14 (APRESENTAÇÃO)   | O estudo prévio à licitação conduzido e aprovado pela APPA adota uma premissa de unificação de áreas distintas (e descontínuas) para compor um novo terminal portuário destinado à movimentação de granéis vegetais, com foco na exportação de commodities (grãos e farelo). A proposta de licitação   | Agradecemos a contribuição. Informamos que a existência do referido acordo de cooperação para a realização de serviços relativos ao Silo Público do Porto de Paranaguá não se    |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|           |  |  |  |
|-----------|--|--|--|
|           | <p>PAR14 - Seção A</p>   | <p>engloba 2 (dois) terminais de médio-grande porte em operação (brownfield) e 1 (uma) área virgem (greenfield), totalizando cerca de 49.841m<sup>2</sup>, assim detalhadas: (i) Silão de Paranaguá: área de 18.572m<sup>2</sup>, contendo 1(um) silo vertical com capacidade de 100.000 (cem mil) toneladas estáticas; (ii) Terminal Centro Sul: área de 20.025m<sup>2</sup>, contendo um silo 1 (um) horizontal com capacidade de 70.000 (setenta mil) toneladas estáticas; e (iii) Área verde: área sem infraestruturas portuárias, dedicada à expansão das operações no porto organizado, contendo, aproximadamente, 20.560,40m<sup>2</sup>. Os terminais em operação que foram agrupados (Silão e Centro Sul) serão mantidos tal qual suas respectivas infraestruturas atuais em termos de capacidade estática, sendo que apenas a área verde possui previsão de realização de obras de ampliação de capacidade de armazenagem estática. Sobre esse aspecto, importante destacar que os terminais em operação, isto é, o Silão e o Centro Sul possuem viabilidade econômico-financeira individual, não havendo racionalidade na unificação dessas áreas. Trata-se de empreendimentos consolidados no mercado de exportação de grãos agrícolas em Paranaguá/PR, com destaque para o Silão, que, além disso, possui importância socioeconômica determinante para o mercado de grãos de Paranaguá. O Silão de Paranaguá/PR é um ativo essencial que detém características técnicas, comerciais e operacionais peculiares no Porto de Paranaguá, atendendo a usuários que não possuem seu próprio terminal, proporcionando oportunidade de escoamento da produção de grãos, de maneira que o pequeno e médio produtor, cooperativa ou comercializadora podem escoar suas mercadorias em igualdade de condições com os maiores do setor, razão pela qual possui representatividade e importância relevantes. Na ótica da doutrina antitruste, o Silão pode ser considerado uma essencial facility, ou seja, uma rede de infraestrutura utilizada na prestação de atividades essenciais à coletividade. Em outras palavras, o Silão não pode ser outorgado a empresas privadas para exploração convencional, já que possui uma função social relevante no porto organizado. Pelo que sugere-se a segregação das áreas, com a licitação segregada das áreas da Centro Sul e da área verde, e a manutenção do Silão como ativo público do porto organizado.</p> | <p>caracteriza como impeditivo para a realização do leilão, uma vez que a vigência do mesmo será respeitada, e somente após que se dará a assunção da área pelo novo arrendatário. Informamos que a decisão por explorar a referida área mediante contrato de arrendamento tem o seu devido enquadramento legal, uma vez que, efetivamente, a exploração de áreas nos portos brasileiros é feita, em regra, mediante arrendamento portuário. Nesse sentido, o §1º do art. 1º da Lei nº 12.815/2013 prevê que a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público. Ademais, o art. 3º, inciso I, da referida Lei, estabelece como diretriz a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias. Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação do interesse público. A inclusão do silo público no projeto visa regularizar, a exemplo de outros terminais públicos, uma área que hoje é regida sob um instrumento contratual precário, através de Acordo de Cooperação. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto no arrendamento PAR14.</p> |
| <p>93</p> | <p>Seção A - EVTEA<br/>PAR14<br/>(APRESENTAÇÃO)</p> <p>PAR14 - Seção A</p> | <p>O PAR14 destaca três estruturas físicas e o estudo desconsidera a figura de uma das estruturas ser o Silo Público. Este terminal tem uma característica diferenciada de qualquer outro terminal deste seguimento. O estudo não apresenta razão da obrigatoriedade em ter que licitar o Silo Público. Não existe contrato de arrendamento vencido, o Silo pertence ao ativo público sendo administrado pela APPA prestando um papel fundamental de acessibilidade à exportadores e operadores portuários que não possuem ativos. É um diferencial exclusivo de Paranaguá, que oportuniza um equilíbrio de concorrência para inúmeros exportadores. A sua modalidade de atendimento garante um equilíbrio fundamental de sustentabilidade na cadeia produtiva do estado do Paraná. Considerando que não</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Agradecemos a contribuição. Informamos que a existência do referido acordo de cooperação para a realização de serviços relativos ao Silo Público do Porto de Paranaguá não se caracteriza como impeditivo para a realização do leilão, uma vez que a vigência do mesmo será respeitada, e somente após que se dará a assunção da área pelo novo arrendatário. Informamos que a decisão por explorar a referida área mediante contrato de</p>  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|           |  |   |  |
|-----------|--|---|--|
|           |  | <p>existe obrigatoriedade de licitação do ponto de vista legal, a decisão discricionária de inclusão do Silo Público no PAR14 coloca em risco o equilíbrio de balização de preços que prejudicará acessibilidade dos exportadores paranaenses. Portanto, pede-se uma reavaliação e/ou reconsideração em excluí-lo do plano licitatório PAR14.</p>   | <p>arrendamento tem o seu devido enquadramento legal, uma vez que, efetivamente, a exploração de áreas nos portos brasileiros é feita, em regra, mediante arrendamento portuário. Nesse sentido, o §1º do art. 1º da Lei nº 12.815/2013 prevê que a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante e concessão e arrendamento de bem público. Ademais, o art. 3º, inciso I, da referida Lei, estabelece como diretriz a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias. Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação do interesse público. A inclusão do silo público no projeto visa regularizar, a exemplo de outros terminais públicos, uma área que hoje é regida sob um instrumento contratual precário, através de Acordo de Cooperação. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto no arrendamento PAR14. Ressaltamos que o Acordo de Cooperação, cujo prazo de vigência é Junho/2025 será respeitado.</p> |
| <p>94</p> | <p>Seção A - EVTEA<br/>PAR14<br/>(APRESENTAÇÃO)<br/><br/>PAR14 - Seção A</p> | <p>No item 3.2 e 3.3 - Seção A- Apresentação cita de forma sucinta o acesso rodoviário/ferroviário sem descrever ou estender a complexidade no perímetro municipal. O empreendimento do PAR14 e outros empreendimentos concomitantes não citam as viabilidades de acesso rodoviário de forma mais profunda, considerando que a área de extensão do pátio de triagem existente para grãos é o mesmo a mais de três décadas, o ramal de acesso deste local(pátio de triagem)até a área de zoneamento portuário é único, as interligações rodoviárias dentro do perímetro de zoneamento portuário estão esgotadas, as limitações dos terminais de recebimento em não possuem áreas de estacionamento para os caminhões acarretam em filas que se formam nas vias de rodagem. O fluxo ferroviário com o projeto moegão apresenta redução de conflito em passagem de nível no perímetro de zoneamento portuário, mas os conflitos de passagem de nível na área urbana permanecem. É de suma importância que o planejamento de acesso viário estejam presentes no EVTEA do PAR14. Diante destes</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que consta na Seção C - Engenharia a previsão para a recepção ferroviária e rodoviária dos granéis vegetais, assim como as capacidades dos sub sistemas do projeto. Em relação ao Pátio de Triagem, destacamos que a APPA vem desenvolvendo estudos preliminares com vistas ao licenciamento ambiental para a ampliação da área, com a previsão para dobrar a capacidade de caminhões, em relação às 1.000 vagas atuais. Ressaltamos que caberá a futura arrendatária a responsabilidade pelo desenvolvimento e operacionalização do terminal como um todo, incluindo os seus acessos.</p>   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |  |  |   |
|----|--|--|---|
|    |  | apontamentos, existem projetos em melhorias de acesso rodo/ferroviário? Sem sim, qual a perspectiva de suas execuções?   |   |
| 95 | Seção A - EVTEA PAR14 (APRESENTAÇÃO)<br><br>PAR14 - Seção A      | No ítem 4. Descrição da Área de Arrendamento PAR14 - A área mapeada no empreendimento PAR14 inclui uma área greenfield (denominada área verde no fichário- 9.Layout da área PAR14)que poucos tempos atrás denominava-se como PAR07, esta área está mais de uma década parada em discussão judicial devido ao litígio na contratação de empreitada(iniciado e não acabado) para fins de construção de um armazém, e por esta razão estava impedido de se realizar qualquer licitação. Qual é a atual situação jurídica envolvendo esta área? Há prerrogativas legais que não impactem no processo licitatório do PAR14? Se não há óbices sobre empreendimento nesta área, porque não proposto a AOCEP possível fomentação deste ativo?  | Agradecemos a contribuição. Conforme disposto na NOTA TÉCNICA N° 64/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, informamos que a demanda judicial citada não possui relação com a licitação da área PAR14, tampouco com a assunção pelo futuro arrendatário, uma vez que a discussão não versa sobre a área, mas eventual ressarcimento de valores decorrentes da prestação de serviços executados à época, caso a Autoridade Portuária venha a ser condenada em sentença transitada em julgado.  |
| 96 | Seção B - EVTEA PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | (continuado da contribuição anterior) Adicionalmente, com os investimentos na logística ferroviária para o Porto de Santos, essa fronteira agrícola localizada mais ao norte da área de influência do Porto de Paranaguá, deixou de ser escoada pelo Porto de Paranaguá que, na prática, vinha sendo utilizado como alternativa aos gargalos logístico do Porto de Santos. Pelo exposto fica evidenciado que as projeções macro para os produtos soja e farelos apresentam crescimentos muito acima do que poderá efetivamente ocorrer. Considerando que as projeções fundamentam a rentabilidade do negócio na modelagem econômica que serve para determinar os valores de arrendamento e demais condicionantes do Contrato de Arrendamento, recomenda-se que toda a projeção de demanda macro referente a soja e farelos seja revista e reavaliada, evitando que reflita volumes de cargas que não demonstram adequada fundamentação de viabilidade, resultando em rentabilidades do projeto do PAR14 muito acima do que pode efetivamente ocorrer.  | Agradecemos a contribuição. Informamos que as projeções de demanda serão reavaliadas.   |
| 97 | Seção B - EVTEA PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | A Demanda Micro não considera que, com o arrendamento do PAR09 e a construção do Corredor de Exportação Oeste, serão construídas novas instalações de silagem que passarão a utilizar esse novo corredor. Existem diversos projetos que já foram anunciados, inclusive para o Corredor de Exportação Leste em estudo, mas não estão sendo considerados no estudo de Demanda Micro, tornando a demanda projetada para o arrendamento superior ao que poderá se efetivar. (a) Bunge: A empresa possui um armazém com capacidade estática de 57.000 toneladas para grãos que não foi considerado no estudo (antigo terminal Sanbra). A estrutura está atualmente interligada ao Berço 206, mas em decorrência das limitações operacionais desse berço e por exigências por parte da APPA, a Bunge deverá estar interligando esse terminal ao Corredor de Exportação Oeste. De qualquer forma, essa estrutura é utilizada para a exportação de açúcar a granel e grãos. (b) AGTL: a AGTL possui um projeto de expansão de 55.000 toneladas estática previsto para entrar em operação em 2025, ampliando a sua capacidade estática no Corredor de Exportação para 121.000 toneladas a partir daquele ano. Os estudos, em estágio bastante avançado, estão sendo desenvolvidos para a obtenção dos | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR14 foram avaliados todos os berços vocacionados para granéis sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a capacidade estática de armazenamento de todos os terminais que utilizam a infraestrutura de atracação do porto de Paranaguá. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados. Informamos que as futuras capacidades de armazenagem serão reavaliadas. |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|    |   |  |  |
|----|---|--|--|
|    |   | <p>licenciamentos para que a obra possa ser iniciada. (c) Não estão sendo considerados os 4 silos horizontais públicos (cada um de 15.000 t) localizados junto ao cais e que são parte do Corredor de Exportação Leste. De acordo com os desenhos contidos na documentação disponibilizada, esses armazéns serão demolidos. No entanto, essas demolições não constam dos investimentos do PAR14, ou do PAR15. Os documentos não trazem quaisquer referências sobre quando essas demolições ocorrerão, nem quem será responsável pelas obras. Nesse sentido, é preciso considera-los até o ano em que serão demolidos. (d) Coamo: A cooperativa vem desenvolvendo projeto para a ampliação de sua capacidade de armazenagem de grãos em 50.000 toneladas em área própria, que é interligada ao Corredor de Exportação em estudo. O projeto em desenvolvimento prevê que os novos silos estejam em operação a partir de 2025. (e) Gransol: A empresa está construindo um novo terminal que estará interligado ao Corredor de Exportação Leste. As obras, que envolvem a construção de silos totalizando 75.000 toneladas de armazenagem estática, estão em adiantado estágio de execução, estando a instalação prevista para entrar em operação em 2023. (f) Interalli: O Grupo Interalli apresentou recentemente ao CAP do Porto de Paranaguá projeto de novas instalações para grãos a serem construídas em dois terrenos de sua propriedade. O projeto, que totalizará 226.000 toneladas, está previsto para entrar em operação em 2027. (g) TOEX: Encontra-se em construção o Terminal Oeste de Exportação, tendo, como previsão, sua entrada em operação em março de 2023. Trata-se de uma infraestrutura com capacidade estática de 88.000 toneladas que será interligada ao Corredor de Exportação Oeste. (h) SIPAL: A Sipal, que atualmente atua na movimentação de granéis vegetais na importação, está em processo de obtenção dos licenciamentos para a remodelação de seu terminal, que passará a dispor de uma capacidade de armazenagem de 106.500 toneladas para a exportação de grãos. O novo terminal será interligado ao Corredor de Exportação Oeste, estando projetado para entrar em operação em 2025, tendo uma capacidade estática de 106.500 toneladas. Adicionalmente, o estudo desconsidera a construção do Porto Guará, que teve seu Contrato de Adesão (Contrato de Adesão nº 6/2022) firmado em meados de 2022. De acordo com o referido documento, a instalação portuária possuirá capacidade para movimentar 16.000.000 de toneladas por ano e infraestrutura para armazenagem 1.252.000 toneladas para granel sólido vegetal, conforme consta nos autos do Processo Administrativo ANTAQ n.º 50300.004329/2020-95 e no Processo Administrativo MINFRA n.º 50000.071854/2019-67: A empresa vem anunciando que o início das operações ocorrerá entre 2025 e 2026. Com base nessas informações, os cálculos para determinação da micro demanda precisam ser refeitos.</p> |  |
| 98 | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE<br/>MERCADO)</p> <p>PAR14 - Seção B</p> | <p>Considerando que: (i) o Porto Guará, que teve seu Contrato de Adesão (Contrato de Adesão nº 6/2022) firmado em 2022 e tem previsão de entrar em operação entre 2025 e 2026; (ii) a instalação portuária possuirá capacidade para movimentar 16.000.000 de toneladas por ano e infraestrutura para armazenagem para granel sólido vegetal de 1.252.000 toneladas, conforme consta nos autos do Processo Administrativo ANTAQ n.º 50300.004329/2020-95 e no Processo Administrativo MINFRA n.º 50000.071854/2019-67; (iii) os impactos que ocorrerão durante o período de construção do Píer T, reduzindo a capacidade de embarque de granéis sólidos vegetais pelo Corredor de Exportação (e pelo</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR14 foram avaliados todos os berços vocacionados para granéis sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a capacidade estática de armazenamento de todos os terminais que utilizam a infraestrutura de atracação do porto de Paranaguá. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|           |   |   |  |
|-----------|---|---|--|
|           |   | <p>Porto de Paranaguá) e, conseqüentemente, inviabilizando a demanda projetada; e (iv) que está em andamento o processo para arrendamento do PAR09, envolvendo a construção do píer do Corredor de Exportação Oeste, que é um projeto cujas obras não impactam na movimentação portuária; fica em dúvida se o projeto de construção do Píer T é uma solução necessária ao Porto de Paranaguá. Considerando o exposto, recomenda-se que, de forma a que o Píer T possa ter sua viabilidade devidamente avaliada, o Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina seja atualizado (o estudo utiliza dados de 2016), ou os estudos desenvolvidos para os arrendamentos PAR14 e PAR15 sejam totalmente refeitos, contemplando os impactos proporcionados pelo Porto Guará, as novas instalações retro portuárias previstas e os impactos que ocorreram e ocorrerão com o desenvolvimento das logísticas do Arco Norte, dos projetos de ampliação de capacidade ferroviária do Complexo do Porto de Santos, bem como dos novos terminais construídos e em planejamento no complexo, bem como dos impactos que poderão ocorrer com a privatização do complexo portuário do Espírito Santo.</p>   | <p>existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados. Ressaltamos que alguns projetos citados são privados e sem horizonte de implantação definido. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p> |
| <p>99</p> | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE<br/>MERCADO)<br/><br/>PAR14 - Seção B</p> | <p>Demanda Macro de Açúcar: Muito embora os estudos apresentem dados e informações constantes de documentos de planejamento setorial, ao tratar da projeção nas exportações de açúcar a granel pelo Porto de Paranaguá, foram consideradas premissas equivocadas, resultando em projeções muito acima do que se pode efetivamente esperar para o complexo portuário. Inicialmente cabe observar que o Plano Mestre dos Portos de Paranaguá e Antonina é datado de 2018, estando bastante desatualizado, tendo sido desenvolvido com dados até 2017 e desconsiderando as alterações que ocorreram na logística de grãos após 2018. No referido estudo, as projeções pessimistas de movimentação de açúcar pelo complexo previam uma movimentação inicial de 4.595 mil toneladas em 2016, atingindo 4.074 mil toneladas em 2060. Ocorre que o realizado até 2021 foi muito aquém ao projetado no cenário pessimista, indicando que a modelagem desenvolvida contém graves erros. Em 2017 a movimentação foi de 4.175.829 toneladas, em 2018 de 2.999.713 toneladas, em 2019 de 2.448.657 toneladas, em 2020 de 3.935.096 toneladas e em 2021 de 4.077.839 toneladas. Outro ponto importante que precisa ser avaliado é que, muito embora a produção brasileira de açúcar e a área plantada venha crescendo ao longo dos anos a movimentação no Porto de Paranaguá não apresenta qualquer crescimento, estando estagnada desde 2010. A movimentação em 2010 foi de 4.058.324 e a movimentação de 2021 foi de 4.077.839 toneladas, apenas 20.000 toneladas a maior. Ao avaliar a movimentação ao longo de todo o período (que perfaz 12 anos), verifica-se que não há uma tendência de crescimento, sendo completamente infundadas as taxas de crescimento apresentadas nos estudos. O documento Projeções do Agronegócio - Brasil 2019/20 a 2029/2030 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento apresenta um aumento na área plantada de cana de açúcar, o que fundamenta o crescimento na produção de açúcar e etanol e as projeções de exportações de açúcar no Brasil. Entretanto, ao desenvolver análises específicas das taxas de crescimento nos estados que compõem a área de influência do Porto de Paranaguá, as regiões produtivas nesses estados e as regiões de expansão agrícola para a cana-de-açúcar, constata-se que grande parte da fronteira agrícola não faz parte da área de influência do Porto de Paranaguá. Essas áreas de expansão utilizarão</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o estudo de demanda considera a projeção de movimentação de todos os granéis sólidos vegetais de exportação, contudo, a micro demanda para o PAR14 será revisada para o atendimento dos granéis soja, farelo e milho.</p>  |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |   |   |
|-----|---|---|---|
|     |   | <p>outras logísticas, como, o Complexo do Porto de Santos, os portos do Arco Norte (com relação à produção no MT e GO) e o Porto Murtinho (com relação à produção no MS, que vem crescendo na movimentação e tem diversos projetos sendo implantados). Ao utilizar as taxas médias nacionais e considerar a totalidade de crescimento desses estados, projeta-se um aumento de uma produção que não utilizará a logística do Porto de Paranaguá. O crescimento que o Porto de Paranaguá poderá obter é, basicamente decorrente de ganhos de eficiência produtiva das usinas localizadas em sua área de influência, o que fundamenta a movimentação histórica ao longo dos últimos 12 anos. Uma maior distorção ocorre ainda pelo fato de serem adotadas as taxas de crescimento nacional, incluindo no índice as novas fronteiras agrícolas de regiões e de usinas que não estão na área de influência do Porto de Paranaguá. Com base no exposto, a utilização da taxa de crescimento da produção nacional no período de 2023 a 2030 e das taxas do Plano Mestre no período de 2031 a 2057 não se comprovam aderentes. Tampouco as premissas utilizadas como parâmetros de análise devem ser utilizadas, pois contêm as distorções acima apresentadas. Pelo exposto fica evidenciado que as projeções macro para açúcar a granel apresentam crescimento muito acima do que poderá efetivamente ocorrer. Isto posto, considerando que as projeções fundamentam a rentabilidade do negócio, servindo para alimentar o modelo financeiro utilizado para determinar os valores de arrendamento e demais condicionantes do Contrato de Arrendamento, recomenda-se que toda a projeção de demanda macro referente a açúcar a granel seja revista e reavaliada, evitando que reflita volumes de cargas que não demonstram adequada fundamentação de viabilidade, resultando em rentabilidades do projeto do PAR14 muito acima da realidade.</p> |   |
| 100 | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE<br/>MERCADO)<br/><br/>PAR14 - Seção B</p> | <p>Demanda Macro de Milho: Para estimar a demanda macro de exportação de milho no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, o estudo utilizou as mesmas premissas adotadas para as projeções de soja e farelos, sendo considerados os seguintes parâmetros. (i) Projeções recentes (dezembro/2021) realizadas pela Conab para a safra 2021/22 de milho; (ii) Projeção da safra de milho entre 2023 a 2057, por unidade da federação na área de influência do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e nas projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018); (iii) Aplicação da participação das exportações de milho por unidade da federação em relação à produção entre 2017 a 2021 sobre a projeção da produção futura de milho entre 2023 a 2057; e (iv) Participação média das exportações de milho entre 2017 a 2021, por unidade da federação, na área de influência do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. Para estimar o volume de exportação de milho que poderá ser capturado pelo Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, o estudo adotou como parâmetro a média dos volumes exportados de milho no Complexo Portuário de Paranaguá entre 2017 a 2021 de cada unidade da federação, tendo em vista a área de influência do Complexo. A partir da produção de cada um desses estados, o estudo projeta um crescimento linear, com base nas projeções médias nacionais, em cada um desses estados. São utilizadas as taxas médias nacionais contidas do documento Projeções do Agronegócio - Brasil 2019/20 a 2029/30 do MAPA para o período de 2023 a 2030 e as taxas contidas no</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o estudo de demanda considera a projeção de movimentação de todos os graneis sólidos vegetais de exportação, contudo, a micro demanda para o PAR14 será revisada para o atendimento dos graneis soja, farelo e milho. Conforme dados do ComexStat, a média das exportações de milho pelo Complexo de Paranaguá foi de 3,48 milhões de toneladas, excluindo o ano de 2021, tendo em vista os problemas climáticos. Observa-se que a previsão de demanda adotada para as exportações foi conservadora. A Conab estima crescimento da produção e área plantada no Estado do Paraná e Mato Grosso do Sul. A área plantada de milho indica crescimento 3,86 no Paraná e 0,57% no Mato Grosso do Sul. A previsão da produção para a safra 2022/23 está em linha com a média histórica, sem considerar a quebra de safra em 2021/22.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |  |  |
|-----|---|--|--|
|     |   | <p>Plano Mestre no período de 2031 a 2057. Tal metodologia apresenta graves distorções. Como indicado pelo MAPA, a produção nacional de milho, em 2019/2020 foi distribuída nos estados de Mato Grosso, 33,7%, Paraná, 15,5%, Goiás, 12,5%, Mato Grosso do Sul, 8,4%, Minas Gerais 7,6%. Estes estados contribuíram com 77,7% da produção nacional, estimada em 102,3 milhões de toneladas em 2019/20. A maior fronteira agrícola para o aumento na produção de milho, igualmente ao que ocorre com a soja, é nas regiões norte dos estados de Mato Grosso e Goiás, o que faz com que a adoção da taxa média nacional de crescimento na produção, proporcione graves distorções no modelo. Tal fato pode ser facilmente constatado pelo histórico da participação do Porto de Paranaguá nas exportações desses estados, que vem apresentando redução, principalmente nos estados de Mato Grosso e Goiás. Ou seja, além da utilização da taxa média nacional, o modelo fica comprometido ao utilizar a média da participação de cada estado nas exportações, sem considerar que essa participação vem reduzindo ao longo dos últimos anos. Outro ponto importante é que o estudo não realiza qualquer análise sobre a movimentação histórica de milho realizada pelo Porto de Paranaguá. Como se pode constatar no Anuário Estatístico da ANTAQ, desde 2012 a movimentação apresenta uma tendência de redução, oposto do afirmado no estudo. Obviamente ocorrem anos em que o volume movimentado sai da curva de tendência, como ocorreu em 2019 e nesse ano de 2022, sendo esses maiores volumes decorrentes de situações pontuais no mercado externo - que não são tendência de longo prazo. Pelo exposto, as projeções de movimentação de milho não podem ser determinadas sem que sejam: (i) avaliados os motivos que levaram à redução histórica na movimentação de milho, indicando não haver tendência de crescimento na movimentação; (ii) avaliadas as taxas de produção e das ampliações das áreas plantadas nos estados de influência do Porto de Paranaguá, determinando as microregiões de crescimento de produção; e (iii) avaliadas as novas logísticas de escoamento da produção nos estados de Mato Grosso e Goiás, de forma a determinar a real expansão agrícola nas micro regiões desses estados, devendo no estudo ser considerado apenas as microrregiões localizadas na influência do Porto de Paranaguá. Pelo exposto fica evidenciado que as projeções macro para milho em grão apresenta crescimento muito acima do que poderá efetivamente ocorrer. Isto posto, considerando que as projeções fundamentam a rentabilidade do negócio, servindo para alimentar o modelo financeiro que determina os valores de arrendamento e demais condicionantes do Contrato de Arrendamento, recomenda-se que toda a projeção de demanda macro referente a milho seja revista e reavaliada, evitando que reflita volumes de cargas que não demonstram adequada fundamentação de viabilidade, resultando em rentabilidades do projeto do PAR14 muito acima da realidade.</p> |  |
| 101 | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE<br/>MERCADO)<br/><br/>PAR14 - Seção B</p> | <p>Demanda Macro de Soja e Farelos: Para estimar a demanda macro de exportação de soja no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina foram considerados os seguintes parâmetros. (i) Projeções recentes (dezembro/2021) realizadas pela Conab para a safra 2021/22 de soja; (ii) Projeção da produção de soja entre 2023 a 2057, por unidade da federação na área de influência do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, com base nas projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e nas projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (2018) entre 2031 a 2057; (iii) Aplicação da participação</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o estudo de demanda considera a projeção de movimentação de todos os granéis sólidos vegetais de exportação, contudo, a micro demanda para o PAR14 será revisada para o atendimento dos granéis soja, farelo e milho. Informamos que o estudo de demanda será atualizado. Contudo, as projeções da Conab indicam uma produção de soja de 153,4 milhões toneladas</p> |

**ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA**

média das exportações de soja entre 2017 a 2021 sobre a projeção da produção futura de soja entre 2023 a 2057; e (iv) Participação média das exportações de soja entre 2017 a 2021, por unidade da federação, na área de influência do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. Para estimar o volume de exportação de soja que poderá ser capturado pelo Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, o estudo adotou como parâmetro a média dos volumes exportados de soja no Complexo Portuário de Paranaguá entre 2017 a 2021 de cada unidade da federação, tendo em vista a área de influência do Complexo. A partir da produção de cada um desses estados, o estudo projeta um crescimento linear em todos os estados, com base nas projeções médias nacionais, em cada um desses estados. São utilizadas as taxas médias nacionais contidas do documento Projeções do Agronegócio - Brasil 2019/20 a 2029/30 do MAPA para o período de 2023 a 2030 e as taxas contidas no Plano Mestre no período de 2031 a 2057. Ocorre que ao desenvolver esse tipo de análise, o estudo utiliza a premissa de que o crescimento da produção em cada uma dessas unidades da federação será igual e uniforme, o que vai de encontro com o afirmado no documento do MAPA, que afirma que o crescimento ocorre em direção norte. Ou seja, ao adotar as taxas médias de crescimento a nível nacional, o modelo cria uma enorme distorção uma vez que a região de influência dos Portos de Paranaguá e Antonina são as áreas produtivas do Paraná, Santa Catarina, parte sudoeste de São Paulo, Mato Grosso do Sul, sul do Mato Grosso e sul de Goiás, que são microregiões não apresentam grandes potenciais de aumento de área plantada. Tal fato pode ser facilmente verificado, tendo sido divulgado pela ANTAQ, em 15 de agosto de 2022, que pela primeira vez, os portos do chamado Arco Norte movimentaram mais soja e milho em relação às demais regiões do Brasil. No primeiro semestre de 2022, os terminais da região Norte - incluindo a movimentação no Maranhão, que também compõe o arco norte - foram responsáveis por 51% da movimentação dos dois produtos. Isto ratifica a afirmação de que o enorme crescimento ocorre em direção norte. A partir da adoção das taxas médias nacionais de crescimento, para estimar o volume de exportação de soja que poderá ser capturado pelo Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, foram utilizadas as médias dos volumes exportados de soja no Complexo Portuário de Paranaguá entre 2017 a 2021 de cada unidade da federação. Tal premissa foi utilizada sem qualquer avaliação de tendência. Tendo em vista que o real crescimento na produção de soja ocorre em direção norte, a participação histórica de exportação dos volumes de produção nos estados de Mato Grosso e Goiás pelo Porto de Paranaguá apresentam tendência de redução e não de estabilidade. Tal fato pode ser confirmado com o histórico da participação do Porto de Paranaguá nos volumes exportados de cada um desses estados. Constatase que a participação vem, nos últimos anos, reduzindo, ratificando a afirmação de que o aumento na produção tem utilizada outras logísticas, no caso específico, dos portos do Arco Norte e do Porto de Santos. Com isso, pode-se afirmar que as projeções, embora tenham sido desenvolvidas com a utilização de dados e informações de documentos oficiais de planejamento setoriais, distorcem a realidade, proporcionando uma projeção irreal para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, muito acima do que efetivamente tende a ocorrer. Tal afirmação pode ser corroborada pelas estatísticas de movimentação portuária pelo Porto de Paranaguá no período de 2010 a 2021 contidas no Anuário Estatístico da ANTAQ. Pelos dados apresentados, a movimentação de soja e farelos vinha

em relação à safra de 2022/23. O Estado do Paraná de deve produzir 20,8 milhões de toneladas, que corresponde ao incremento de 70% em relação a safra 2021/22. Já o Mato Grosso de Sul também apresenta forte incremento da produção podendo atingir 13,3 milhões de toneladas equivalente a 49,4% de crescimento esperado. Verifica-se que o crescimento da produção de soja nos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul estão acima do crescimento nacional estimada de 22,4% em relação a safra 2021/22. Com relação a área plantada de soja, também há incremento, sendo 1,2% no Paraná e 5,8% no Mato Grosso do Sul. Com relação ao milho, o Complexo de Paranaguá movimentou 4,99 milhões de toneladas em 2022, ou seja, crescimento de 431% em relação a 2021. A área plantada de milho indica crescimento 3,86 no Paraná e 0,57% no Mato Grosso do Sul.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|            |   |  |  |
|------------|---|--|--|
|            |   | <p>crescendo até o ano de 2018. Ocorre que, com o asfaltamento da BR-163, parte da carga que vinha sendo escoada pelos portos de Paranaguá e Santos passaram a utilizar a logística do Arco Norte, motivo pelo qual se verifica, a partir daquele ano, uma redução na movimentação pelo Porto de Paranaguá. Tal fato demonstra que a utilização da média histórica no período de 2017 a 2021 nos volumes de exportação de cada unidade da federação proporcionam graves distorções, uma vez que a logística do Arco Norte passou, a partir de 2019, a ter novas rotas. (continua na contribuição seguinte)</p>   |  |
| <p>102</p> | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE<br/>MERCADO)<br/><br/>PAR14 - Seção B</p> | <p>Nos seis primeiros anos do contrato de arrendamento, período previsto para a execução das obras do Píer T, o estudo considera a existência de 3 berços no Corredor de Exportação. Tendo em vista que as obras do Píer T irão inutilizar o berço 212, não há quaisquer estudos de avaliação dos impactos, especialmente limitações, que ocorrerão durante as obras sobre a demanda projetada para o Porto de Paranaguá, não existindo qualquer análise sobre as demais instalações arrendadas e os berços restantes, bem como sobre as exportações realizadas pelo Corredor de Exportação. De acordo com o projeto conceitual apresentado, a ponte do Píer T deverá limitar a utilização do transportador de correias do berço 212. Considerando uma distância de segurança de, no mínimo, 25 metros para a atracação de um navio, e a distância mínima de 20 metros entre o porão e a proa de um navio-tipo, o transportador do berço 212 terá apenas 120 metros de faixa de locomoção. Tal condição impedirá a utilização dos carregadores de navios do berço 212. Mesmo que a APPA realize investimentos na ampliação dos transportadores e dos trilhos dos carregadores de navios (investimentos que não constam da documentação encaminhada), tal obra inutilizaria o berço 211, que possui elevadíssima taxa de ocupação, sendo utilizado na descarga de fertilizantes, malte e cevada. Diante disso, é relevante esclarecer como se darão as exportações de grãos durante esse período e quais serão os impactos econômicos sobre a produção na região de influência, bem como quais serão os prejuízos sociais. Adicionalmente, os arrendatários de áreas públicas que utilizam o Corredor de Exportação sofrerão impactos sobre suas movimentações em decorrência das limitações de berços. Nesse sentido é preciso que a viabilidade do Píer T considere os impactos que ocorrerão sobre o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento existentes. Essas demandas de reequilíbrio, provavelmente resultarão em significativas indenizações a serem recebidas pelos arrendatários, sendo importante entender seus impactos sobre o planejamento financeiro da APPA. De forma a não prejudicar os usuários do Porto e, conseqüentemente, a cadeia produtiva na área de influência do porto, principalmente dos produtores do Estado do Paraná, entendemos que a obra de ampliação das instalações de acostagem do Corredor de Exportação somente poderão ocorrer se forem previstas alternativas para atendimento da totalidade da atual demanda de berço no Porto de Paranaguá (considerando as instalações interligadas ao Corredor de Exportação Oeste e as instalações restantes do Corredor de Exportação). Ou seja, o mais racional é que a construção dos novos berços do Corredor de Exportação ocorra apenas após a construção das novas instalações de atracação do Corredor de Exportação Oeste e das instalações retro portuárias de silagem que advirão como resultado dessa nova infraestrutura de acostagem, permitindo que o Porto de Paranaguá, com a interdição do Berço</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. A solução foi idealizada de modo a reduzir os impactos aos usuários do porto, de forma temporária, até a implementação completa dos novos berços do Píer T, os quais beneficiarão todos os usuários do Corredor Leste.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |  |  |
|-----|---|--|--|
|     |   | 212, disponha de infraestrutura para atender à demanda (minimamente a demanda atual), durante o período de construção do "Pier T".   |  |
| 103 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | Para que as projeções constantes da Demanda Macro se concretizem, será necessária a execução integral dos projetos previstos no planejamento da APPA para aprimoramento da capacidade de recepção ferroviária do Porto de Paranaguá, como é o caso do Projeto do Moegão e os investimentos necessários nas vias férreas e pátios ferroviários junto ao Porto de Paranaguá, bem como dos projetos propostos pelas concessionárias ferroviárias para aprimorar o acesso ferroviário para Paranaguá. Caso esses projetos não sejam executados no tempo previsto, ocorrerá significativo impacto nas projeções, uma vez que grande parte da produção tem o transporte ferroviário como principal modal viário. Nesse sentido, mostra-se essencial que a minuta do contrato de arrendamento inclua o risco da não realização dessas obras (tanto de responsabilidade da APPA, quanto das obras previstas para melhoria do acesso ferroviário para Paranaguá a ser realizado pelas concessionárias ferroviárias) na matriz de risco do Poder Concedente e contemple cláusula de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato caso os investimentos ferroviários necessários à viabilidade operacional plena do Moegão não ocorram no prazo previsto.  | Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Esclarecemos que os projetos de expansão rodov e ferroviária, sejam no âmbito da APPA ou no âmbito de outras esferas de governo, estão em curso, e contribuirão para o melhor acesso rodoviário ao porto. As intervenções especificamente do PAR14, caberá a futura arrendatária a responsabilidade pelo desenvolvimento e operacionalização do terminal como um todo. |
| 104 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | A eliminação do serviço prestados à produtores rurais não vinculados às tradings da região de influência do porto organizado é outro problema não mitigado pela modelagem. É preciso destacar a importância de existirem terminais prestadores de serviços que não pertençam a cadeias verticalizadas, atendendo o usuário spot. O Silão deve permanecer como um terminal de uso público, atendendo aos usuários (produtores) e primando pela sua função social no desenvolvimento econômico regional. Sobre esse ponto, necessário abordar que a modelagem considera que o futuro arrendatário do PAR14 poderá cobrar preços livremente dos usuários pelos serviços prestados, não havendo uma regulação prévia de preços no contrato (preço-teto). O preço atualmente praticado pelos outros terminais é superior ao preço estimado nos EVTEAs das licitações PAR14 e PAR15. Portanto, os impactos reais devem ser superiores ao estimado pelos estudos licitatórios. Outro ponto relevante acerca do comparativo de preços, é a demonstração de que existe competição interna entre os operadores que administram o Silão, cujos preços variaram de R\$ 29,50 a R\$ 34,50 por tonelada. Portanto, importante destacar a profunda alteração de cenário econômico para os operadores portuários usuários atuais do Silão, os quais pagam hoje "PREÇOS MÓDICOS" pelos serviços portuários das cargas. No tocante à remuneração à APPA pelo uso Silão, há o pagamento de tarifas portuárias, cujos valores são definidos e aprovados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), com base em sistema de contabilidade regulatória que visa repassar aos usuários a remuneração necessária para manter o equilíbrio econômico-financeiro da operação. Os valores atuais estão previstos nos itens 3 e 4 da Tabela VII - SERVIÇOS DE ARMAZENAGEM. Os valores previstos na referida tabela devem ser acrescidos do valor para utilização do corredor de exportação (COREX), item 1.1.4 da Tabela III, no valor de R\$ 1,36 por tonelada, além da incidência do item 1.8 da Tabela VI, no valor de R\$ 3,23 /ton. Adicionalmente, quando a armazenagem ultrapassa o período de 15 dias, ainda há cobrança do item 1.1 da Tabela IV - R\$ 1,38. De todos o exposto, na modelagem proposta, | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o atendimento a terceiros pelo terminal está assegurado tanto pela regulação setorial como pelas disposições contratuais. Conforme o inciso xxxi da Subcláusula 7.1.1 da minuta de Contrato, a Arrendatária deverá atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de operação de cargas pelo terminal, considerando as disponibilidades e as condições gerais das atividades, observada a regulação sobre o tema.             |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|            |   |  |  |
|------------|---|--|--|
|            |   | <p>além de não haver garantias de acesso à infraestrutura pública de armazenagem para os operadores portuários, os quais deixarão de existir nesse tipo de operação no silo público, os impactos estimados em relação ao aumento de preços aos usuários são elevados. Por fim, ficou demonstrado que o Silão possui remuneração adequada atualmente por meio de tarifas, e atende uma função social relevante no Porto de Paranaguá, razão pela qual sugere-se que seu modelo de gestão atual seja mantido.</p>  |  |
| <p>105</p> | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE<br/>MERCADO)<br/><br/>PAR14 - Seção B</p> | <p>A modelagem e o dimensionamento dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) portuários são elementos essenciais que denotam, indiretamente, a política pública conferida ao setor, estabelecendo, dentre outros aspectos, o nível de concorrência e os quesitos necessários para afastar falhas de mercado, a exemplo da regulação ex ante de itens como: preços, quantidades mínimas ou máximas, garantias, nível de serviço etc. No setor portuário, a concorrência é tutelada explicitamente na Lei dos Portos, conforme art. 3º, inciso V. Assim, em termos principiológicos, a modelagem do estudo referente ao PAR14 pecou na essência, na medida em que associou 3 (três) áreas descontínuas, com destaque para as 2 (duas) áreas que estão em operação, de maneira independente, o Silão e o Terminal Centro Sul, com 100.000 (cem mil) e 70.000 (setenta mil) toneladas de capacidade estática, respectivamente. São terminais de médio-grande porte, segundo parâmetros divulgados pela ANTAQ, a qual considera para o dimensionamento de terminais portuários de granéis sólidos vegetais a relação entre a capacidade estática e a área do terminal, no patamar de 2,91 toneladas estáticas por metro quadrado (m²). Aplicando o parâmetro às áreas que compõem o PAR14, nota-se que as capacidades individuais são mais que suficientes para viabilizar a licitação individual das áreas. A área do terminal Centro Sul possui 20% a mais de capacidade do que o parâmetro de referência da Agência Reguladora comumente utilizado para definir a capacidade em terminais, e vale destacar que não há previsão de obras de ampliação de sua capacidade no estudo PAR14, já que a área está completamente estruturada e operacional, podendo, naturalmente, ser objeto de uma licitação individual, a qual poderia gerar maiores benefícios aos usuários, seja por meio da ampliação da concorrência ou pela arrecadação de valores de outorga adicionais (lances no leilões). No que se refere à área do Silão, o dimensionamento atual está muito acima dos parâmetros médios de mercado adotados pela ANTAQ, praticamente o dobro (85%). Também não há indicativos de aumento de sua capacidade no estudo PAR14. Ou seja, a área do Silão é suficiente para que as operações ocorram de forma individual, com garantia de viabilidade econômica. No entanto, no caso do Silão, conforme exposto ao longo desta análise, há de se considerar o relevante papel social de apoio à exportação para pequenos produtores, e os impactos positivos gerados à comunidade. Por essas razões, o Silão não deve ser licitado para exploração pela iniciativa privada, deve ser mantida a gestão compartilhada entre a APPA e a Associação dos Operadores Portuários do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá (AOCEP). Já a área verde, a qual não possui infraestruturas portuárias instaladas, e considerando a sua dimensão de, aproximadamente, 20 (vinte) mil metros quadrados, não há dúvidas de que a área é mais que suficiente para instalação de um novo terminal autônomo. Mais uma vez, a concorrência deve ser o pilar fundamental dos estudos de viabilidade. Relevante destacar que a licitação individual das áreas não implica na impossibilidade de um licitante sagrar-se vencedor de</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o atendimento a terceiros pelo terminal está assegurado tanto pela regulação setorial como pelas disposições contratuais. Ressaltamos que a modelagem do projeto PAR14 cumpre ao planejamento estabelecido pelo Poder Concedente. Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação do interesse público. A inclusão do silo público no projeto visa regularizar, a exemplo de outros terminais públicos, uma área que hoje é regida sob um instrumento contratual precário, através de Acordo de Cooperação. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto no arrendamento PAR14. Ressaltamos que o Acordo de Cooperação, cujo prazo de vigência é Junho/2025 será respeitado.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |  |   |
|-----|---|--|---|
|     |   | <p>todas as áreas. Por outro lado, licitar de forma conjunta afasta os interessados de menor potencial econômico, direcionando a licitação para os grandes grupos econômicos do mercado de graneis vegetais - as tradings. Diante do exposto, percebe-se a total inadequação da modelagem inicialmente proposta para as áreas que compõem o estudo PAR14. Portanto, é imperioso que se reveja os estudos licitatórios, especialmente no que tange à agregação das áreas elencadas no estudo PAR14, à exceção do Silão, as quais devem ser outorgadas, preferencialmente, a empresas distintas. Já o Silão, deve-se manter o atual modelo de gestão. A modelagem e as regras de participação no Leilão, caso sejam assertivas, podem induzir a resultados mais eficientes do ponto de vista dos usuários e do poder concedente. Por exemplo, o edital pode estabelecer condições preferenciais para a outorga de empresas não verticalizadas, isto é, terminais de bandeira branca, criando incentivos para a manutenção da diversidade de acessos aos usuários, fomentando, dessa forma, a concorrência intraportuária. Na hipótese de não haver interessados, a participação das grandes empresas verticalizadas poderia ser liberada. Outras regras de participação e de procedimento do leilão poderiam ser implementadas para maximizar os benefícios da licitação, seja para os usuários do porto público, seja para o poder concedente em termos de arrecadação de valores de outorga. Em razão do exposto, o projeto merece maior tempo de maturação e aprimoramento junto à comunidade portuária, pelo que sugere-se a devolução dos estudos à EPL e a consequente avaliação da possibilidade/vantajosidade na licitação individualizada das áreas da Centro Sul e da área verde em separado, preservando ainda o atual modelo de ge</p>   |   |
| 106 | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br/><br/>PAR14 - Seção B</p> | <p>Houve um dimensionamento desequilibrado para a capacidade de operação da área do PAR14, em razão da equivocada unificação de 3 (três) áreas que poderiam operar de forma independente, com equilíbrio econômico-financeiro e fomento à concorrência na prestação dos serviços. O Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina possui diversos terminais instalados em operação. Além disso, existem inúmeros projetos de ampliação de capacidade e construção de novos terminais, incluindo as áreas arrendáveis denominadas PAR09, PAR14 e PAR15. Com base nos estudos licitatórios desses projetos, foi produzida uma avaliação da participação de capacidades (capacity share) do complexo portuário pela APPA, conforme exposto a seguir. De acordo com os dados de mercado, o novo terminal PAR14 terá capacidade muito superior à média de porte dos demais terminais concorrentes, definida em 160.000 (cento e sessenta mil) toneladas. O novo terminal PAR14 possuirá 323.000 (trezentos e vinte e três mil) toneladas, mais que o dobro da média dos terminais que compõem o mercado. Os dados demonstram uma concentração de mercado excessiva para o PAR14, sendo completamente desarrazoada a modelagem apresentada na Audiência Pública nº 002/2022-APPA. Para além disso, de acordo com o Edital de Licitação PAR14, não há qualquer restrição à participação de empresas no certame, gerando elevado risco de concentração de mercado caso os principais operadores saírem-se vencedores do PAR14, PAR15 e PAR9. De acordo com as regras de participação do certame, e com base nos estudos de mercado (capacity share), poder-se-ia estimar os seguintes cenários pós licitação: (i) Caso um único interessado saísse vencedor das áreas PAR14, PAR15 e PAR09, sua participação de mercado atingiria 37% (843.000t/2.311.000t); (ii) Caso os grandes players já instalados no Porto de</p> | <p>Agradecemos a contribuição. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados. Informamos que a avaliação concorrencial no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina apresentou um ambiente concorrencial saudável. Ressaltamos que a modelagem do projeto PAR14 cumpre ao planejamento estabelecido pelo Poder Concedente.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |   |
|-----|--|---|---|
|     |  | Paranaguá saírem-se vencedores, o mercado poderá se tornar fortemente concentrado, conforme a seguir: (iii) Empresa Pasa vencendo as PAR14, PAR15 e PAR09, sua participação de mercado atingiria 49,9% (1.153.000t/2.311.000t); e (iv) Empresa Rocha vencendo as PAR14, PAR15 e PAR09, sua participação de mercado atingiria 48,6% (1.124.000t/2.311.000t). Nesse sentido, sugere-se que a modelagem seja revisada de modo a garantir a participação de mais empresas no certame e mitigar o risco de concentração de mercado apontado acima.   |   |
| 107 | Seção B - EVTEA PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | Considerando a concorrência regional de produção e a possível vertente do seu escoamento, qualquer indicador produtivo acima de cinco anos, tem a sua confiabilidade restrita. Portanto, trago questionamento ao EVTEA, por não apontar de maneira objetiva e comparativa a possível ineficiência do Silo Público, o ganho de aumento de capacidade proposto para o futuro arrendatário. De acordo com o estudo de mercado (Micro Demanda do EVTEA- Seção B) crescerá gradativamente após 2030, ou seja, nos próximos sete anos(2023 à 2030) fará o mesmo volume que a atual estrutura atende. Uma política de melhor qualidade recomenda, portanto, a postergação da licitação para a próxima década, de forma a adequar melhor o timing da expansão programada. Dentro deste apontamento a vantagem econômica ao usuário exportador com o PAR14, não será representativo nos próximo sete anos.   | Agradecemos a contribuição. Informamos que o EVTEA é um estudo conceitual que estabelece os dados de entrada do modelo por meio de premissas consistentes. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo.  |
| 108 | Seção B - EVTEA PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | Considerando a concorrência regional de produção e a possível vertente do seu escoamento, qualquer indicador produtivo acima de cinco anos, tem a sua confiabilidade restrita. Portanto, trago questionamento ao EVTEA, por não apontar de maneira objetiva e comparativa a possível ineficiência do Silo Público, o ganho de aumento de capacidade proposto para o futuro arrendatário. De acordo com o estudo de mercado (Micro Demanda do EVTEA- Seção B) crescerá gradativamente após 2030, ou seja, nos próximos sete anos(2023 à 2030) fará o mesmo volume que a atual estrutura atende. Uma política de melhor qualidade recomenda, portanto, a postergação da licitação para a próxima década, de forma a adequar melhor o timing da expansão programada. Dentro deste apontamento a vantagem econômica ao usuário exportador com o PAR14, não será representativo nos próximo sete anos.   | Agradecemos a contribuição. Informamos que o EVTEA é um estudo conceitual que estabelece os dados de entrada do modelo por meio de premissas consistentes. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo.  |
| 109 | Seção B - EVTEA PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | A presente contribuição trata da existência de falha jurídica grave no âmbito da elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental ( EVTEA ) sobre a área PAR 14 que requer imediata interrupção do presente processo licitatório, sob perigo de se promover efeitos deletérios ao mercado. A Lei n. 12.815/2013, no seu art. 3º, prescreve os dois grandes objetivos a serem perseguidos na exploração dos portos brasileiros: (i) o aumento da competitividade, o que inclui a adoção de medidas concretas de prevenção e repressão de abusos de poder econômico e (ii) o desenvolvimento do País. O Decreto n. 8.033/2013, que regulamenta a Lei n. 12.815/2013, por sua vez, determina que a licitação para a exploração dos portos e das instalações portuárias localizadas dentro da área do porto organizado, deve ser precedida do EVTEA. Em regra, a análise concorrencial é realizada nos atuais processos de arrendamentos portuários na Seção B - Estudo de Mercado dos EVTEA. Inclusive, a Empresa de Planejamento e Logística S/A ( EPL ), em conjunto com outras autoridades, elaborou o Guia para Análise de Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários ( Guia AIC-TP ), com referências técnicas para a avaliação concorrencial nas licitações, arrendamentos portuários e concessões operacionais de portos. O próprio Guia AIC-T determina que uma análise concorrencial | Agradecemos a contribuição. Informamos que a avaliação concorrencial no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina apresentou um ambiente concorrencial saudável, com os estudos do PAR14 aprovados pela ANTAQ, e observados os termos do Art. 31 da Lei 10.233/2001, sem a necessidade de adoção de mecanismos necessários. Ademais, o Complexo de Paranaguá possui muitas empresas atuantes, sem grande concentração de mercado individual, assim, não se identifica a concentração de mercado para o caso. |

**ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA**

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>tenha, no mínimo, seis elementos, a saber: (i) caracterização do ativo e considerações sobre a cadeia produtiva afeta ao terminal; (ii) definição do Mercado Relevante; (iii) possíveis sobreposições horizontais; (iv) possíveis integrações verticais; (v) possíveis riscos à competição no leilão; e (vi) conclusão e encaminhamentos sobre o ambiente concorrencial da nova outorga de terminal portuário. Nítido, portanto, que a legislação e diretrizes de regência deste processo licitatório cuidaram, com destaque, da questão concorrência. Apesar disso, a Seção B - Estudo de Mercado do EVTEA em comento, não contém uma linha sequer que possa ser classificada como análise concorrencial. Não só isso, o EVTEA não apresentou nenhuma consideração sobre os impactos que a licitação traria para estrutura de mercado e para a concorrência no Porto de Paranaguá. Como é simples observar, a Seção B, contém apenas (i) estimativas de demanda agregada macro e micro de granéis sólidos do porto; (ii) análise do dimensionamento do terminal PAR14; (iii) estimativa de preços para a remuneração das atividades dos terminais; e (iv) cálculo de indicador de quantidade de carga movimentada por meio aquaviário. Não bastasse o exposto, o próprio parágrafo 7.7 da Nota Técnica n. 64/2021 da EPL deixa evidente a ausência de qualquer análise concorrencial, ao afirmar que o EVTEA tinha como objetivo [...] verificar a viabilidade econômica do empreendimento, orientando o dimensionamento e o porte do projeto. Ademais, necessário destacar que a adjudicação do objeto da licitação não estará depois sujeita à aprovação antitruste pelo CADE, colocando em vigor relação de longuíssimo prazo (35 anos). Nesse contexto e considerando a complexidade e relevância do projeto, a análise de impacto concorrencial na etapa de formatação do processo licitatório se torna absolutamente essencial. Se isso não for feito, ou seja, caso se dê prosseguimento à licitação, sem a realização de análise concorrencial, o prejuízo será nítido. Primeiro porque a privatização do terminal público, potencialmente, trará graves prejuízos ao mercado e à sociedade. Tais fatos devem ser estudados e considerados em profunda análise de impacto concorrencial, pois se confirmados, evidentemente será necessária a criação de novas regras no edital, a fim de mitigar os riscos concorrenciais. Segundo, porque a presente consulta pública não cumprirá sua função primordial, uma vez que não haverá o necessário diálogo sobre a análise concorrencial, que deveria constar no EVTEA, e as contribuições dos agentes de mercado, economistas, advogados e demais autoridades públicas. Por fim, destacamos que além da ausência de qualquer análise concorrencial, também não temos informações públicas sobre convite às autoridades de defesa da concorrência (CADE e SEAE) para participarem ativamente e tempestivamente do presente processo. A participação de tais autoridades, contudo, é fundamental, pois essas são capazes de obter dados melhores, mais precisos e mais abrangentes. Diante do exposto, sugerimos a suspensão do processo licitatório, com encaminhamento dos autos à EPL para complementação do EVTEA e, na sequência, seja designada nova audiência e consulta pública, de forma a oportunizar que a sociedade se manifeste sobre as conclusões concorrências do EVTEA. Em complemento a presente contribuição, encaminhou-se, por e-mail, na data de 4.11.2022, arquivo denominado Anexo - AOCEP - Contribuicao - Consulta Publica n. 002-2022-APPA .</p> |  |
|--|---|--|

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|                   |  |  |  |
|-------------------|--|--|--|
| <p><b>110</b></p> | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE<br/>MERCADO)</p> <p><i>PAR14 - Seção B</i></p> | <p>Análise de impacto concorrencial não foi realizada. O Estudo de Mercado feito no âmbito do EVTEA contempla apenas aspectos pertinentes à análise econômica e financeira do projeto. Sugerimos a realização de análise de impacto concorrencial, a fim de averiguar se há cenários em que a outorga do objeto da licitação acarretará efeitos negativos à competição no mercado e de buscar maximizar a concorrência na fase do leilão, com participação das autoridades concorrenciais e regulatórias. Sugerimos a suspensão do processo licitatório até que essa análise seja concluída, posto que se trata de etapa essencial para avaliar e tratar preventivamente eventuais questões concorrenciais que possam emergir do resultado da licitação. A análise de impacto concorrencial na etapa de formatação do processo licitatório, antes da outorga ser concretizada, é essencial. A adjudicação do objeto da licitação não estará depois sujeita à aprovação antitruste pelo CADE como ato de concentração e colocará em vigor relação de longo prazo, já que a cláusula 3.1 da minuta de contrato colocada em consulta pública estabelece prazo de 35 anos para vigência. A atenção concorrencial não se esgota apenas em maximizar a disputa pelo objeto da licitação, mas se estende também a avaliar se há cenários futuros em que o resultado da licitação criará riscos concorrenciais. Caso positivo, o ente licitante deve avaliar se há medidas passíveis de serem adotadas no processo de licitação cujo efeito é mitigar esses futuros problemas concorrenciais. A análise deveria considerar cenários de possíveis vencedores da licitação, incluindo os incumbentes, um entrante e situações críveis de empresas que atuam em mercados verticalmente integrados, à montante ou à jusante, ao de terminais portuários em licitação. É altamente recomendável que essa análise conte com a participação das autoridades concorrenciais, que tem expertise em efetuar análise antitruste em suas diversas etapas técnicas (e.g., delimitação dos mercados relevantes, estimativa das participações de mercado, aprofundamento do padrão de rivalidade e competição ante potenciais questões de concentração horizontal e integração vertical). A depender do terminal que adquirir PAR14, sua participação no mercado pode se aproximar de 50%, excedendo em muito o limiar de 20% previsto na Lei nº 12.529, de 2011, a partir do qual se presume posição dominante do agente. Simulações também mostram que o índice de concentração medido pelo HHI pode aumentar em mais de 1.000 pontos, o que gera fortes preocupações concorrenciais. Caso verificada possibilidade de piora do ambiente concorrencial em decorrência da outorga do terminal -- algo que só pode ser afirmado após a realização da análise de impacto concorrencial --, devem ser incluídas regras adicionais no edital a fim de mitigar esses perigos concorrenciais (e.g., regras de preferência para entrantes ou terminais que gerem menor concentração, em casos de empate).</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a avaliação concorrencial no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina apresentou um ambiente concorrencial saudável, com os estudos do PAR14 aprovados pela ANTAQ, e observados os termos do Art. 31 da Lei 10.233/2001, sem a necessidade de adoção de mecanismos necessários. Ademais, o Complexo de Paranaguá possui muitas empresas atuantes, sem grande concentração de mercado individual, assim, não se identifica a concentração de mercado para o caso.</p> |
| <p><b>111</b></p> | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE<br/>MERCADO)</p> <p><i>PAR14 - Seção B</i></p> | <p>Ausência de análise sobre os impactos da concessão de PAR14 sobre o mercado a montante. O atual Silo Vertical é responsável por parte significativa das exportações dos pequenos exportadores. Se o futuro outorgado adotar uma conduta discriminatória em relação aos pequenos exportadores, esses produtores não terão como exportar diretamente, ou seja, perderão ter acesso a uma essential facility. Sua capacidade de competir irá reduzir, e, provavelmente, serão incorporados por exportadores de maior porte ou vender sua produção para tradings, reduzindo sua margem.</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o atendimento a terceiros pelo terminal está assegurado tanto pela regulação setorial como pelas disposições contratuais. Conforme o inciso xxxi da Subcláusula 7.1.1 da minuta de Contrato, a Arrendatária deverá atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de operação de cargas pelo terminal, considerando as</p>   |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |  |   |
|-----|---|--|---|
|     |   |  | disponibilidades e as condições gerais das atividades, observada a regulação sobre o tema. Ressaltamos que a modelagem do projeto PAR14 cumpre ao planejamento estabelecido pelo Poder Concedente.  |
| 112 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE<br>MERCADO)<br><br><i>PAR14 - Seção B</i> | Ausência de avaliação sobre a concomitância de licitações no Porto de Paranaguá. Há outras áreas do Porto de Paranaguá previstas para serem licitadas pela APPA em um futuro próximo - além da PAR14, ao menos também a PAR09 e a PAR15 (documentos licitatórios relativos ao certame do PAR15 estão atualmente sob consulta pública e documentos licitatórios relativos ao certame do PAR09 já foram objeto de consulta pública). As interações entre esses certames, no entanto, não foram avaliadas no Estudo de Mercado, tampouco consideradas no Edital do PAR14. Sugerimos a avaliação de potenciais sensibilidades concorrenciais que podem decorrer da licitação concomitante das três áreas do Porto de Paranaguá, incluindo a possibilidade de um mesmo agente disputar e ter adjudicadas a si todas as áreas. Sugerimos a suspensão do processo licitatório até que seja efetuada a análise de impacto concorrencial, que permitirá tratar preventivamente, por meio de limitações objetivas no Edital, eventuais preocupações concorrenciais relativas à licitação das áreas do Porto Paranaguá que serão licitadas em momentos próximos. O edital deve conter regras que evitem que o resultado da licitação seja prejudicial ao ambiente competitivo, quando esse risco for identificado. A licitação concomitante ou em momentos próximos de três áreas do mesmo porto tem indiscutível potencial de causar impacto às condições atualmente verificadas no mercado, particularmente diante da possibilidade de que um mesmo agente participe das três licitações e seja o vencedor de todas (o que é ainda mais sensível caso esse agente já atue no Porto de Paranaguá, por meio de outro terminal). | Agradecemos a contribuição. Informamos que a avaliação concorrencial no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina apresentou um ambiente concorrencial saudável, com os estudos do PAR14 aprovados pela ANTAQ, e observados os termos do Art. 31 da Lei 10.233/2001, sem a necessidade de adoção de mecanismos necessários. Ademais, o Complexo de Paranaguá possui muitas empresas atuantes, sem grande concentração de mercado individual, assim, não se identifica a concentração de mercado para o caso. |
| 113 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE<br>MERCADO)<br><br><i>PAR14 - Seção B</i> | O art. 3º da Lei dos Portos estabelece que A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País . Contudo o EVTEA ignorou o aspecto concorrencial da exploração da área objeto do arrendamento. Caberia à APPA solicitar a participação ativa do CADE, autoridade competente para tratar do tema (Lei 12.529/2011), tendo em vista o tamanho dos investimentos e o impacto do arrendamento no Porto de Paranaguá. O aumento da capacidade previsto no projeto deve considerar consequências como a concentração de mercado. Por outro lado, é preciso considerar que o aumento de capacidade nos termos previstos no estudo pode ser positivo, mas o excesso de capacidade ociosa tende a ser prejudicial para a concorrência. Inclusive porque se algum operador ficar com operação aquém do razoável, se retirará do mercado. Poderá haver ainda o alijamento de pequenos exportadores, que terão que vender sua produção aos grandes produtores. O impacto disso para a economia local e do Estado do Paraná deve ser considerado. A inexistência de estudos que considerem todos esses aspectos inviabiliza o prosseguimento do PAR 14.  | Agradecemos a contribuição. Informamos que a avaliação concorrencial no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina apresentou um ambiente concorrencial saudável, com os estudos do PAR14 aprovados pela ANTAQ, e observados os termos do Art. 31 da Lei 10.233/2001, sem a necessidade de adoção de mecanismos necessários. Ademais, o Complexo de Paranaguá possui muitas empresas atuantes, sem grande concentração de mercado individual, assim, não se identifica a concentração de mercado para o caso. |
| 114 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE<br>MERCADO)                               | A realização da demanda macro projetada depende da execução integral dos projetos previstos no planejamento da APPA para aprimoramento da capacidade de recepção ferroviária do Porto de Paranaguá, como é o caso do Projeto do Moegão e os investimentos necessários nas vias férreas e pátios ferroviários, além dos investimentos em expansão de pátio de caminhões e as concessões   | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que os projetos de expansão rodo e ferroviária, sejam no âmbito da APPA ou no âmbito de outras esferas de governo, estão em curso, e contribuirão para o melhor acesso ao porto. As intervenções   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |   |  |
|-----|---|---|--|
|     | PAR14 - Seção B   | rodoviárias. Caso esses projetos não sejam executados no tempo previsto, ocorrerá significativo impacto nas projeções. Dessa forma, é necessário que os impactos relacionados a esses projetos (atrasos, descumprimentos, etc) sejam considerados na projeção também na projeção de demanda.  | especificamente do PAR14, caberá a futura arrendatária a responsabilidade pelo desenvolvimento e operacionalização do terminal como um todo. Ressaltamos que eventuais impactos, de diversas naturezas caso ocorram, devem observar a alocação de riscos estabelecidos.  |
| 115 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | É necessário esclarecer como se darão as exportações de grãos durante o período previsto para a execução das obras do Píer T (seis primeiros anos do contrato de arrendamento) e quais serão os impactos econômicos sobre a produção na região de influência. De acordo com o projeto conceitual apresentado, a ponte do Píer T deverá limitar a utilização do transportador de correias do berço 212, então mesmo que a APPA realize investimentos na ampliação dos transportadores e dos trilhos dos carregadores de navios (investimentos que não constam da documentação encaminhada), tal obra inutilizaria o berço, que possui elevadíssima taxa de ocupação. Além disso, de forma a não prejudicar os usuários do Porto e a cadeia produtiva na área de influência do porto, a obra de ampliação das instalações de acostagem do Corredor de Exportação somente podem ocorrer se forem previstas alternativas para atendimento da totalidade da demanda de berço no Porto de Paranaguá (considerando as instalações interligadas ao Corredor de Exportação Oeste e as instalações restantes do Corredor de Exportação). Ou seja, o mais racional é que a construção dos novos berços do Corredor de Exportação ocorra apenas após a construção das novas instalações de atracação do Corredor de Exportação Oeste e das instalações retro portuárias de silagem que advirão como resultado dessa nova infraestrutura de acostagem, permitindo que o Porto de Paranaguá, com a interdição do Berço 212, disponha de infraestrutura para atender à demanda projetada. Adicionalmente, os arrendatários de áreas públicas que utilizam o Corredor de Exportação sofrerão impactos sobre suas movimentações em decorrência das limitações de berços. Assim, é preciso que a viabilidade do Píer T considere os impactos que ocorrerão sobre o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento existentes e que serão impactadas. Essas demandas de reequilíbrio resultarão em indenizações a serem recebidas pelos arrendatários, sendo importante entender seus impactos sobre o planejamento financeiro da APPA. | Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. A solução foi idealizada de modo a reduzir os impactos aos usuários do porto, de forma temporária, até a implementação completa dos novos berços do Píer T, os quais beneficiarão todos os usuários do Corredor Leste.  |
| 116 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | Existem defeitos na projeção da demanda macro de soja, farelo, milho e açúcar. Os estudos utilizaram a média nacional aplicada uniformemente, mas desconsiderando que as regiões do país não seguem uma tendência linear. Assim, mesmo que os dados e as informações tenham sido retirados de documentos oficiais de planejamento setoriais, adotar taxas médias de crescimento em nível nacional cria uma enorme distorção, proporcionando uma projeção irreal para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. Isso é corroborado pelas seguintes constatações: “As estatísticas de movimentação portuária pelo Porto de Paranaguá contidas no Anuário Estatístico da ANTAQ, que evidenciam que a movimentação de soja e farelos vinha crescendo até o ano de 2018. Ocorre que, com o asfaltamento da BR-163, parte da carga que vinha sendo escoada pelos portos de Paranaguá e Santos passaram a utilizar a logística do Arco Norte, verificando-se uma redução na movimentação pelo Porto de Paranaguá. Portanto, a utilização da média histórica no período de 2017 a 2021 nos  | Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de demanda será revisado com as informações atualizadas de grãos. Contudo, observa-se que os dados das exportações foram retirados do sistema Comex Stat. Conforme dados do ComexStat, a média das exportações de milho pelo Complexo de Paranaguá foi de 3,48 milhões de toneladas, excluindo o ano de 2021, tendo em vista os problemas climáticos. Observa-se que a previsão de demanda adotada para as exportações foi conservadora, conforme tabela a seguir. A Conab estima crescimento da produção e área plantada no Estado do Paraná e Mato Grosso do Sul. A área plantada de |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |   |  |
|-----|---|---|--|
|     |   | <p>volumes de exportação de cada unidade da federação proporciona graves distorções, uma vez que a logística do Arco Norte passou, a partir de 2019, a ter novas rotas. Conforme indicado pelo MAPA, a produção nacional de milho, em 2019/2020, foi distribuída nos estados de Mato Grosso, 33,7%, Paraná, 15,5%, Goiás, 12,5%, Mato Grosso do Sul, 8,4%, Minas Gerais 7,6%. Estes estados contribuíram com 77,7% da produção nacional, estimada em 102,3 milhões de toneladas em 2019/20. A maior fronteira agrícola para o aumento na produção de milho, igualmente ao que ocorre com a soja, é nas regiões norte dos estados de Mato Grosso e Goiás. Além disso, o estudo de mercado não realiza nenhuma análise sobre a movimentação histórica de milho realizada pelo Porto de Paranaguá. A análise dos dados da Antaq confirma que desde 2012 a movimentação apresenta tendência de redução. Embora o documento Projeções do Agronegócio - Brasil 2019/20 a 2029/2030 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento apresenta um aumento na área plantada de cana de açúcar, indicando o crescimento na produção de açúcar e etanol, verifica-se que as áreas de expansão utilizarão outras logísticas, como o Complexo do Porto de Santos, os portos do Arco Norte (com relação à produção no MT e GO) e o Porto Murtinho (com relação à produção no MS, que vem crescendo na movimentação e tem diversos projetos sendo implantados e sequer é considerado nos estudos). Ao utilizar a totalidade das taxas de crescimento desses estados, projeta-se o crescimento de uma produção que não utilizará a logística do Porto de Paranaguá. Nesse ponto, é necessário observar que a movimentação de açúcar nos Portos de Paranaguá e Antonina manteve-se estável nos últimos 12 anos - e não em tendência de crescimento.</p> | <p>milho indica crescimento 3,86 no Paraná e 0,57% no Mato Grosso do Sul. A previsão da produção para a safra 2022/23 está em linha com a média histórica, sem considerar a quebra de safra em 2021/22.</p>  |
| 117 | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br/><br/>PAR14 - Seção B</p> | <p>A demanda macro de soja e farelo de soja constante dos estudos foi aplicada de modo uniforme de acordo com a média nacional, desconsiderando que o crescimento das unidades da federação não segue tendência linear. Ao adotar as taxas médias de crescimento em nível nacional, o modelo cria uma enorme distorção. Essa situação se confirma com a análise dos danos fornecidos pela ANTAQ (em 15.08.2022) que demonstram que os portos do Arco Norte movimentaram mais soja e milho que as demais regiões do Brasil. Assim, é necessário que a projeção de demanda macro referente a soja e farelo de soja seja revista, pois os dados utilizados causam distorção, criando uma projeção irreal para o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de demanda será revisado com as informações atualizadas de grãos. Informamos que no caso da Soja e do Farelo de Soja não foi possível individualizar o share que relaciona exportação/produção, visto que o volume de exportação do Estado de São Paulo é maior que a produção do Estado. Isto ocorre porque o Estado concentra as tradings de granéis vegetais e o conhecimento de embarque é emitido em nome da trading. Por isso, foi adotado o share médio nacional de exportação/produção.</p> |
| 118 | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br/><br/>PAR14 - Seção B</p> | <p>A maior fronteira agrícola para o aumento na produção de milho, é nas regiões norte dos estados de Mato Grosso e Goiás, o que faz com que a adoção da taxa média nacional de crescimento na produção, proporcione graves distorções no modelo elaborado para o Porto de Paranaguá. Assim, é necessário que as projeções considerem as taxas de produção e as ampliações das áreas plantadas nos estados de influência do Porto de Paranaguá, avaliando as novas logísticas de escoamento da produção nos estados de Mato Grosso e Goiás e o impacto disso no Porto de Paranaguá.</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de demanda será revisado com as informações atualizadas de grãos.</p>   |
| 119 | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)</p>                          | <p>A modelagem considerou que as projeções do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento ( Projeções do Agronegócio - Brasil 2019/20 a 2029/2030 ) apresenta um aumento na área plantada de cana de açúcar, mas que essas áreas de expansão utilizarão outras logísticas, como o Complexo do</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de demanda será revisado com as informações atualizadas de</p>  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |   |   |
|-----|---|---|---|
|     | PAR14 - Seção B   | Porto de Santos, os portos do Arco Norte (com relação à produção no MT e GO) e o Porto Murtinho (com relação à produção no MS)? Ao ignorar essas informações e adotar a média nacional, os estudos ignoram a realidade de que a movimentação de açúcar nos Portos de Paranaguá e Antonina manteve-se estável nos últimos 12 anos - e não em tendência de crescimento, como ocorre nacionalmente. Por exemplo, a movimentação em 2010 foi de 4.058.324 e a movimentação de 2021 foi de 4.077.839 toneladas, apenas 20.000 toneladas a maior.   | produção e exportações grãos. As futuras capacidades serão reavaliadas.   |
| 120 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | A seção B - Estudos de Mercado, utilizou as Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA para definir a demanda macro. Entretanto, em 2021 foi publicado novo estudo com as Projeções do Agronegócio Brasil 2020/21 a 2030/31 - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA. Assim como a atualização das safras base a qual se aplicam as projeções de longo prazo do MAPA. Acreditamos que por se tratar de projeções de longo prazo, quanto mais atualizado for o estudo de referência melhor.  | Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de demanda será revisado com as informações atualizadas de produção e exportações grãos.  |
| 121 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | Até 2018, de acordo com as estatísticas de movimentação portuária do Porto de Paranaguá contidas no Anuário Estatístico da ANTAQ, a movimentação de soja e farelo de soja vinha crescendo. Contudo, essa situação mudou nos últimos anos. Os estudos consideraram que, com o asfaltamento da BR-163, parte da carga que vinha sendo escoada pelos portos de Paranaguá e Santos passaram a utilizar a logística do Arco Norte? Pede-se que seja apresentada a justificativa pertinente.  | Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de demanda será revisado com as informações atualizadas de produção e exportações grãos.  |
| 122 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | Considerando que o Píer em T será construído utilizando a área do berço 212 e, portanto, impossibilitando durante o período de obra operações de navios neste berço, e ainda que a normalidade das operações pelo referido berço é essencial para atender a demanda operacional do terminal de exportações, qual a estratégia da APPA para que a expedição da safra de grãos nos próximos anos não seja comprometida?   | Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. A solução foi idealizada de modo a reduzir os impactos aos usuários do porto, de forma temporária, até a implementação completa dos novos berços do Píer T, os quais beneficiarão todos os usuários do Corredor Leste. |
| 123 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | Estudo de Mercado - para a projeção das capacidades estáticas dos terminais de granéis sólidos vegetais se estimou 1.920.000 toneladas até 2025, atingindo, a partir de 2030, 2.311.000 toneladas. Pelo que consta nas tabelas no estudo, não foram consideradas as instalações e expansões previstas dos silos horizontais da APPA, da Gransol, SIPAL, Rocha e TOEX. Considerando que tais instalações possivelmente elevarão a capacidade estática do porto em aproximadamente 430 mil toneladas, passando dos 2.311.000 do estudo para 2.560.000 toneladas, por que tais instalações não foram consideradas no estudo? | Agradecemos a contribuição. Informamos que as futuras capacidades de armazenagem serão reavaliadas. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados.  |
| 124 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | Na parte de Estudo de Mercado, os estudos das áreas PAR09, PAR14 e PAR15 apresentam diferenças nas capacidades estáticas atual e futura. Considerando que as três áreas tratam das mesmas cargas e estão praticamente na mesma fase de estudo e, portanto, têm as mesmas informações e sabendo que o dimensionamento das capacidades serve para determinar a demanda micro de cada terminal, gostaríamos de entender o porquê dessas diferenças. Haverá correção, homogeneizando essas informações?   | Agradecemos a contribuição. Informamos que a capacidade estática de cada terminal é dimensionada em função da área de armazenagem disponível, dessa forma cada terminal tem uma capacidade estática diferente.  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |  |
|-----|--|--|--|
| 125 | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE<br/>MERCADO)</p> <p><i>PAR14 - Seção B</i></p> | <p>Nos últimos 10 anos o berço 212 respondeu por 31% do total movimentado de graneis de exportação pelos 3 berços do COREX (212, 213 e 214), e gerando a interdição do berço 212 por no mínimo 03 ou 05 anos, dependendo do cronograma apresentado no futuro PBI de cada arrendatário vencedor dos leilões da área PAR14 e PAR15, qual a alternativa operacional prevista pela APPA afim de evitar que isto acabe reduzindo a competitividade do COREX Leste na captura de cargas, seja cargas cativas e/ou consolidadas, bem como cargas dos portos concorrentes?</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. A solução foi idealizada de modo a reduzir os impactos aos usuários do porto, de forma temporária, até a implementação completa dos novos berços do Píer T, os quais beneficiarão todos os usuários do Corredor Leste. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p> |
| 126 | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE<br/>MERCADO)</p> <p><i>PAR14 - Seção B</i></p> | <p>Os estudos não consideraram que, com o arrendamento do PAR09 e a construção do Corredor de Exportação Oeste, serão construídas novas instalações de silagem que passarão a utilizar esse novo corredor (p. ex. projetos AGLT, Coamo, Gransol, etc). Assim, a demanda micro prevista para o PAR14 é superior ao que poderá se efetivar. Pede-se, assim, que as projeções sejam integralmente revistas.</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR14 foram avaliados todos os berços vocacionados para graneis sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a capacidade estática de armazenamento de todos os terminais que utilizam a infraestrutura de atracação do porto de Paranaguá. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados.</p>   |
| 127 | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE<br/>MERCADO)</p> <p><i>PAR14 - Seção B</i></p> | <p>Em relação à projeção de demanda micro, sugere-se rever a alocação de Capacity share, pois deve-se considerar também a ampliação de capacidade de novos terminais retroportuários, por exemplo: terminais retroportuários privados que já estão em obras (Gransol e TOEX) ou que já possuam projetos de ampliação (AGTL, Coamo, Interalli e SIPAL). A inclusão dos novos terminais é importante pois irá impactar diretamente a metodologia de Capacity Share, que define a demanda micro do projeto. Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Contribuições técnicas aos editais PAR14 e PAR15</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR14 foram avaliados todos os berços vocacionados para graneis sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a capacidade estática de armazenamento de todos os terminais que utilizam a infraestrutura de atracação do porto de Paranaguá. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados.</p>   |
| 128 | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE<br/>MERCADO)</p> <p><i>PAR14 - Seção B</i></p> | <p>No Plano Mestre são realizadas projeções de crescimento de exportação e não da produção, conforme baseou-se o edital. Sugere-se aplicar as taxas do Plano Mestre apenas na etapa de projeção de exportação e não para prever produção. Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Contribuições técnicas aos editais PAR14 e PAR15.</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de demanda será atualizado. Contudo, observa-se que para as projeções de produção entre 2023 e 2030 adotou-se as Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA. Para o período entre 2031 e 2057, consideram-se as projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e</p>   |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |  |
|-----|--|---|--|
|     |  |   | Antonina, tendo em vista que há uma correlação direta entre exportação e produção.   |
| 129 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE<br>MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | Para a projeção de demanda de soja sugere-se utilizar o share que relaciona exportação/produção de acordo com cada estado individualmente, assim como foi feito na projeção do milho. Por exemplo, que no estudo do EVTEA, para projetar a exportação de soja, considerou-se que todos os estados da área de influência irão respeitar o share médio entre exportação e produção do Brasil como um todo, o qual foi definido em 63,57%. Ou seja, Mato Grosso do Sul, que envia 40% da sua soja para exportação; e Paraná, que envia 57%, tiveram uma simplificação de que enviará na verdade 63,57%. Nesse quesito, sugerimos utilizar o share real de cada estado, assim como foi feito na projeção de milho. Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Contribuições técnicas aos editais PAR14 e PAR15 .  | Agradecemos a contribuição. Informamos que no caso da Soja e do Farelo de Soja não foi possível individualizar o share que relaciona exportação/produção, visto que o volume de exportação do Estado de São Paulo é maior que a produção do Estado. Isto ocorre porque o Estado concentra as tradings de grãos vegetais e o conhecimento de embarque é emitido em nome da trading. Por isso, foi adotado o share médio nacional de exportação/produção. No caso do milho foi possível individualizar o share de exportação/produção. Informamos ainda que o estudo de demanda será revisado com as informações atualizadas de produção e exportações de grãos.   |
| 130 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE<br>MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | Para a projeção de demanda sugere-se não considerar um share fixo para retratar a dependência de cada estado para com Paranaguá, pois o market share de Paranaguá para com os estados da sua área de influência irá variar ao longo dos anos. Por exemplo, no caso do farelo de soja o EVTEA considerou que Tocantins sempre enviará 74,81% das suas exportações por Paranaguá e Goiás sempre enviará 47%. Nesse sentido, ressalta-se a perda de market share que Paranaguá vem tendo em relação aos estados do Centro-oeste. Goiás, por exemplo, já enviou 50% do seu farelo exportado para Paranaguá, mas hoje envia apenas 18%. A perda de market share de Paranaguá nos estados do Centro-oeste se deve em grande parte à competição com os Portos do Arco-Norte, bem como com as ampliações de capacidade no Porto de Santos, seu principal concorrente. Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Contribuições técnicas aos editais PAR14 e PAR15 . | Agradecemos a contribuição. Observa-se que a demanda capturada por Paranaguá considerada a média do market share dos últimos 5 anos. Informamos que o estudo de demanda será atualizado. Contudo, as projeções da Conab indicam uma produção de soja de 153,4 milhões toneladas em relação à safra de 2022/23. O Estado do Paraná de deve produzir 20,8 milhões de toneladas, que corresponde ao incremento de 70% em relação à safra 2021/22. Já o Mato Grosso de Sul também apresenta forte incremento da produção podendo atingir 13,3 milhões de toneladas equivalente a 49,4% de crescimento esperado. Verifica-se que o crescimento da produção de soja nos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul estão acima do crescimento nacional estimada de 22,4% em relação a safra 2021/22. Com relação a área plantada de soja, também há incremento, sendo 1,2% no Paraná e 5,8% no Mato Grosso do Sul. Com relação ao milho, o Complexo de Paranaguá movimentou 4,99 milhões de toneladas em 2022, ou seja, crescimento de 431% em relação a 2021. A área plantada de milho indica crescimento 3,86 no Paraná e 0,57% no Mato Grosso do Sul. |
| 131 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE<br>MERCADO)                        | Retirar da demanda micro os volumes de açúcar. Destaca-se 3 principais razões para tal: 1) Os terminais do COREX são essencialmente vocacionados à exportação de grãos e farelo; 2) Segundo Anuário Estatístico da ANTAQ, nos últimos 10 anos não há qualquer registro de embarque de açúcar nos berços do COREX; e 3) o projeto do Moegão, licitado no início de outubro de 2022, prevê a  | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que, nos termos da minuta de Contrato, fica estabelecida a movimentação de grãos sólidos vegetais para o PAR14. Logo, o estudo de demanda considera a projeção de movimentação de todos os  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |   |   |
|-----|---|---|---|
|     | PAR14 - Seção B   | construção de um sistema de descarga ferroviária apenas para grãos e farelos (vide Projeto Básico página 12). Conforme relatório anexado pela ABTP, intitulado Contribuições técnicas aos editais PAR14 e PAR15, de acordo com dados da ANTT, cerca de 80% do açúcar operado em Paranaguá chega por ferrovia. Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Contribuições técnicas aos editais PAR14 e PAR15.  | granéis sólidos vegetais de exportação. No que tange a movimentação mínima exigida – MME, considera-se a movimentação de todos os granéis sólidos de exportação para efeito de indicador de movimentação. Informamos que a micro demanda para o PAR14 será revisada para o atendimento dos granéis soja, farelo e milho.  |
| 132 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | Solicita-se que o estudo de mercado Seção B realize uma análise sobre qual será o impacto do TUP Guará na nova dinâmica portuária de Paranaguá e na alocação da demanda micro para os terminais do Porto Público. Sugere-se estimar o quanto de carga o TUP Guará irá movimentar e o quanto será realocado de Paranaguá para esse novo TUP. Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Contribuições técnicas aos editais PAR14 e PAR15   | Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR14 foram avaliados todos os berços vocacionados para granéis sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a capacidade estática de armazenamento de todos os terminais que utilizam a infraestrutura de atracação do porto de Paranaguá. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados. Ressaltamos que se tratam de projetos privados e sem horizonte de implantação definido. |
| 133 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | 1. Documento n. 03 Seção B - Estudo de Mercado: O Estudo de Mercado demonstra correta e de forma clara a atual movimentação de cargas do Corredor de Exportação de Paranaguá (Superior a 20 MI/ton./ano), bem como a expectativa de crescimento dos volumes exportados dada a localização estratégica do Porto de Paranaguá, em relação as principais zonas de produção do Brasil, não havendo contribuições ou questionamentos. Descreve também, as altas taxas de ocupação dos berços públicos existentes Taxa Ocupação dos berços do Corredor de Exportação: (Berço 212 - 713%), (Berço 213 - 1.104%), (Berço 214 - 718%), que apontam a necessidade de expansão do sistema de exportação de granéis do Porto de Paranaguá, incluindo sistemas de armazenagem e novos berços de atracação, justificando os processos de arrendamento em curso.   | Agradecemos a participação, contudo, não identificamos qual seria a contribuição apresentada.   |
| 134 | Seção B - EVTEA<br>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br><br>PAR14 - Seção B | Conforme o projeto conceitual apresentado, a execução das obras do Píer T está prevista para os seis primeiros anos de contrato e deverá limitar a utilização do transportador de correias do berço 212. Considerando uma distância de segurança de, no mínimo, 25 metros para a atracação de um navio, e a distância mínima de 20 metros entre o porão e a proa de um navio-tipo, o transportador do berço 212 terá apenas 120 metros de faixa de locomoção. Tal condição impedirá a utilização dos carregadores de navios do berço 212, inutilizando o próprio berço 212. Assim, é necessário que a projeção de demanda macro seja revista considerando os impactos dessa obra no Porto de Paranaguá e nas exportações realizadas pelo Corredor de Exportação. Será necessário que a modelagem traga alternativa operacional que mantenha a condição operacional do COREX LESTE, de modo a evitar perda de mercado ao Porto de Paranaguá e descontinuidade operacional para uma capacidade estática instalada de mais de 1 milhão de toneladas. | Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. A solução foi idealizada de modo a reduzir os impactos aos usuários do porto, de forma temporária, até a implementação completa dos novos berços do Píer T, os quais beneficiarão todos os usuários do Corredor Leste. O berço 212 será ampliado em direção ao 211, de modo a atender a demanda no período.  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|            |   |  |  |
|------------|---|--|--|
| <p>135</p> | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br/><br/>PAR14 - Seção B</p> | <p>Não há qualquer planejamento quanto à exportação de grãos durante período de obras e quanto aos impactos econômicos sobre a produção na região de influência. As obras previstas não afetarão somente a demanda projetada no arrendamento em questão, mas também os arrendatários de áreas públicas que já utilizam o Corredor de Exportação. Por isso, o projeto de construção do Píer T deve considerar impactos sobre o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento já existentes e sobre o orçamento da APPA, que deverá indenizar arrendatários lesados. Do contrário, esses impactos não serão devidamente equacionados, causando prejuízos à cidade de Paranaguá como um todo e à sua população. Conforme o projeto conceitual apresentado, a execução das obras do Píer T está prevista para os 6 (seis) primeiros anos de contrato e deverá limitar a utilização do transportador de correias do berço 212. Retirando do sistema do COREX LESTE uma capacidade de berço da ordem de 6,5 milhões de toneladas por ano. Logo como não é admissível uma solução de engenharia que atente contra princípio da continuidade da prestação de serviço portuário, por consequência fica evidente ser a solução em T com limitando em 100% da capacidade e berço 212, assim sendo torna-se necessário que a APPA, antes de prosseguir com o Edital encontre uma solução viável, sob a ótica da continuidade da prestação de serviço portuário, para ao invés do projeto do T que de forma definitiva impede o funcionamento do berço 212, e retira por 06 anos a sua equivalência operacional, que seja buscado a repotencialização dos berços do COREX LESTE de forma intermitente com pequenas interdições e igual resultado operacional.</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. A solução foi idealizada de modo a reduzir os impactos aos usuários do porto, de forma temporária, até a implementação completa dos novos berços do Píer T, os quais beneficiarão todos os usuários do Corredor Leste.<br/>Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo.</p>   |
| <p>136</p> | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)<br/><br/>PAR14 - Seção C</p>        | <p>A documentação menciona que a APPA desenvolveu projeto de recepção ferroviária integrado para os usuários do Corredor de Exportação denominado Moegão Leste . O projeto consiste na concentração de descarga ferroviária por meio de uma moega central e posterior transferência de carga aos terminais. É mencionado que, dessa forma, a recepção ferroviária dos terminais usuários do Corredor de Exportação deixará de ser individual e passará a ser integrado ao projeto do Moegão Leste . Isto posto, verifica-se as seguintes situações que precisam ser sanadas: (i) a não concretização do projeto do Moegão no prazo compatível com o arrendamento portuário irá prejudicar a capacidade de recepção de carga pelo modal ferroviário, reduzindo a capacidade competitiva do arrendamento; (ii) não existem custos estimados com a desmobilização das moegas ferroviárias existentes e, em não sendo desmobilizadas, não existem custos com a sua manutenção e operação; (iii) o Projeto de arrendamento do PAR14 não apresenta a obrigação de desmobilizar as moegas ferroviárias existentes, nem contém custos com essas obras; e (iv) não existem regras publicadas pela APPA que obriguem os terminais que utilizam o Corredor de Exportação Leste a concentrarem as suas operações ferroviárias a partir da construção do Moegão, não havendo, portanto, garantias que, como comentando nos estudos, a recepção ferroviária dos terminais usuários do Corredor de Exportação deixará de ser individual e passará a ser integrado ao projeto do Moegão Leste será uma obrigação. Considerando o exposto, é preciso que os estudos sejam revisados e caso a seja definida obrigação exclusiva da recepção ferroviária dos terminais arrendados do Corredor de Exportação Leste pelo Moegão, que essa obrigação seja publicada pela APPA, estabelecendo os prazos e multas no caso de não cumprimento. Caso contrário, a capacidade de recepção pelo Moegão que o PAR14 poderá ter será</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que os projetos de expansão ferroviária referente ao "Moegão", cuja obra será executada pela APPA, e em andamento. Os estudos apresentam um arranjo conceitual, caberá a futura arrendatária a responsabilidade pelo desenvolvimento e operacionalização do terminal como um todo. Informamos que, de acordo com a Seção C-Engenharia, de forma cautelar, foi estabelecido a taxa de segurança operacional do sistema de recepção rodoviária de aproximadamente 60%. Assim, conforme diretriz da Autoridade Portuária, a recepção ferroviária será exclusivamente através do Moegão. Ressaltamos será revisto o Capex.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |   |
|-----|--|--|---|
|     |  | <p>ainda maior, ficando necessária a reavaliação das capacidades do projeto de arrendamento. Adicionalmente, essa obrigação deverá proporcionar impactos econômico-financeiros sobre os contratos de arrendamentos existentes de terminais que compõem o corredor de exportação. Considerando que estes contratos serão também impactados pelas limitações do corredor de exportação durante o período de obras do Píer T , como anteriormente mencionado, é preciso que haja estudos de avaliação dos impactos econômicos que ocorrerão sobre os contratos de arrendamento e suas consequências no planejamento financeiro da APPA, certificando ser a solução apresentada a mais adequada.</p>   |   |
| 137 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)<br/><br/>PAR14 - Seção C</p> | <p>A Pandemia da Covid-19, assim como a Guerra da Ucrânia, proporcionaram impactos significativos na economia global. Destaca-se a variação inesperada do dólar, bem como dos preços dos insumos dos mais diversos tipos, causados tanto pela escassez, quanto pela alteração da demanda. Referidas alterações têm refletido inclusive em contratos da própria APPA, como é o caso do Contrato 097/2019-APPA, estando em curso discussões a respeito da necessidade de reequilíbrio do contrato. A mesma questão levou também à revisão do CAPEX do projetos do STS10 no Porto de Santos. Considerando-se que os estudos de engenharia foram consolidados em 2018, tendo os valores sido atualizados de forma genérica para a data base de outubro de 2020, período anterior aos impactos sobre os custos de obras, há necessidade de revisão de todas as premissas consideradas no certame, sendo reavaliados os valores com investimentos e custos operacionais que são estimados com base nos valores dos ativos. Esse aumento nos custos construtivos, que também impactam os custos com manutenções, pode ser facilmente comprovado pelos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias publicado pelo DNIT. No período entre setembro de 2021 e agosto de 2022, os índices dos itens envolvidos nas obras do PAR14 variaram muito acima do IPCA, que apresentou um aumento de 8,73% no período, como a seguir indicado: (i) Estruturas em Concreto Armado: 14,87%, apresentando um aumento 70,33% acima do IPCA; (ii) Estruturas e Fundações Metálicas: 20,98%, apresentando um aumento de 140,41% acima do IPCA; (iii) Obras Complementares: 18,30%, apresentando um aumento de 109,65% acima do IPCA; (iv) Máquinas e Equipamentos Industriais: 17,17%, apresentando um aumento de 96,76% acima do IPCA; (v) Pavimentação: 24,33%, apresentando um aumento de 178,78% acima do IPCA; e (vi) Terraplenagem: 28,90, apresentando um aumento de 231,19% acima do IPCA. Diante disso, recomenda-se que as premissas adotadas na documentação disponibilizada na Audiência Pública nº 002/2022 sejam revistas e atualizadas, sobretudo os valores considerados para composição do CAPEX, que, em decorrência dos impactos, não podem ser atualizados de forma genérica com o uso dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias publicado pelo DNIT.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o Capex será revisado e atualizado.</p>   |
| 138 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)<br/><br/>PAR14 - Seção C</p> | <p>Com relação a obrigação de implantação de conexão do terminal com o sistema de recepção ferroviária do corredor Leste, denominado "Moegão", pelo layout do que foi licitado no Moegão a conexão do silo público dependerá das próximas fases em função da necessidade da construção das TC16a, TC16b, T16, TC17a, TC17b e T17.</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Em relação ao "Moegão", informamos que a obra será executada pela APPA, e em fase de implantação. Esclarecemos que o projeto desenvolvimento para o moegão contempla o sistema de três moegas, elevadores e conjunto de esteiras transportadoras principais, contudo caberá ao</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |  |
|-----|--|--|--|
|     |  |  | futuro arrendatário a realização dos trechos secundários de esteiras transportadoras com vista a conexão com o terminal PAR14.   |
| 139 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | <p>Como forma de avaliar o CAPEX apresentado no projeto de arrendamento, a Centro Sul solicitou para a empresa TMSA que apresentasse proposta técnica e comercial para o fornecimento de transportadores de correias, elevadores de canecas, galerias aéreas (metálicas), torres, sistemas de despoeiramentos e redes de ar comprimido para o projeto do PAR-14. Não foram incluídos no orçamento os custos com obras civis, incluindo a terraplenagem da nova área, pavimentações, construção de novos silos, novas galerias subterrâneas sob o armazém da Centro Sul, obras civis a serem realizadas no Silão para comportar os transportadores de correias de maior capacidade, bem como das obras civis necessárias para a construção das novas moegas rodoviárias e de seus tombadores e balanças rodoviárias, entre outros. A proposta contempla os custos com os equipamentos até a interligação ao novo corredor de exportação do Pier T, ou seja, não contém os custos com os equipamentos e estruturas a serem realizadas fora da área de arrendamento. Também não contempla os sistemas específicos de combate a incêndio, sistemas para proteção de descargas elétricas, nem equipamentos acessórios, como as balanças de fluxo, extratores e detectores de metais, detectores de rasgos, talhas, etc. Tampouco contém os custos com as interligações elétricas até a caixa de comando de cada um dos equipamentos, nem rede de iluminação, sistemas de monitoramento, rede de dados, painéis elétricos de média e de baixa tensão, painéis de iluminação, Centro de Controle de Motores, transformadores e grupos geradores; subestações, eletrocentros e/ou salas elétricas, sistema de automação e controladores lógicos programáveis, enroladores de cabos, carrinho porta cabos, esteira porta cabos e cabos elétricos para instalações móveis. (Vide documentos anexos encaminhado por e-mail: Orçamento nº: O-15439-22 - revisão 00 - Proposta Técnica; Orçamento nº: O-15439-22 - revisão 00 - Proposta Comercial; Layout de Implantação do Anteprojeto para interligação do Moegão, Silão e Silos de Concreto; Fluxograma do Anteprojeto; e Cortes do Anteprojeto.) Ou seja, o valor apresentado contempla apenas os equipamentos que são fabricados pela TMSA. A proposta comercial apresenta o valor de R\$ 681.063.927,62 na data base de 09/2022, que, corrigido pelo IPCA para a data base de 10/2021 (data base dos estudos apresentados), representa R\$ 643.450.817,07. O CAPEX apresentado no Projeto Conceitual do PAR14, excluindo as obras das estruturas metálicas, equipamentos eletromecânicos, instalações elétricas e automação do corredor de exportação do Pier T (obra a ser realizada em área comum do porto), incluindo contingências e despesas administrativas correspondente a essa obra, é de R\$ 280.503.003,20. Descontados os valores apresentados com a construção e instalação de tombadores de caminhão, balanças de fluxo, subestação, balança rodoviária, cercamento, pavimentação, sistema de combate a incêndio, obtém-se o valor de R\$ 132.311.335,56, que acrescido de contingências e despesas administrativas correspondente a essa obra, apresenta o montante de R\$ 145.542.469,12. Verifica-se que o CAPEX apresentado no estudo representa muito menos do que 23% do valor apresentado pela TMSA, que não contém diversos custos que estão inclusos nos valores dos estudos desenvolvidos. Mesmo que</p> | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia, não havendo projeto e orçamento a nível executivo. Ademais, ressaltamos que capex será revisado e atualizado. |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |   |
|-----|--|--|---|
|     |  | considerados os Índices de Reajustamento de Obras Portuárias publicado pelo DNIT, o valor do CAPEX contido no estudo permanecerá muito aquém da realidade. Considerando que o CAPEX apresentado serve como um dos principais parâmetros para a valorização do arrendamento, torna-se necessário que o orçamento do projeto conceitual seja completamente revisto, evitando que o projeto de arrendamento não apresente proponentes interessados no leilão de arrendamento.   |   |
| 140 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Como forma de avaliar o CAPEX apresentado no projeto de arrendamento, a Centro Sul solicitou para a empresa ZORTEA que apresentasse proposta comercial para a construção de silos em concreto para grãos na área do PAR14. A proposta apresentada (Vide documentos anexos encaminhados por e-mail) contempla um projeto para construção de 12 silos de concreto, tendo cada um uma capacidade para 14.250 toneladas, perfazendo uma capacidade total de armazenagem de 171.000 toneladas. A proposta não contempla as demais obras civis necessárias para a construção do PAR14, como cercas, bases para as torres de transferência e colunas de sustentação de transportadores, obras para as moegas rodoviárias, construção de novas galerias subterrâneas sob o armazém da Centro Sul, entre outros. Trata apenas das obras civis para a construção dos silos. O valor das obras civis estão orçadas em R\$ 251.910.000,00, sendo a data base da proposta de outubro/2022. Tal valor indica um custo construtivo de R\$ 1.473,16 por tonelada, que, corrigido pelo IPCA para a data base de 10/2021 (data base dos estudos apresentados), representa R\$ 1.358,85 por tonelada. Verifica-se que o CAPEX apresentado no estudo, de R\$ 746,02 por tonelada está 45% inferior. Mesmo que considerados os Índices de Reajustamento de Obras Portuárias publicado pelo DNIT, constata-se que o valor do CAPEX contido no estudo segue muito aquém da realidade. Mesmo considerando a diferença nos projetos, o custo construtivo por tonelada de capacidade estática não poderá ter uma diferença expressiva como a apresentada nos estudos. Considerando que o CAPEX apresentado serve como um dos principais parâmetros para a valorização do arrendamento, torna-se necessário que o orçamento do projeto conceitual seja completamente revisto, evitando que o projeto de arrendamento não apresente proponentes interessados no leilão de arrendamento. Destaca-se, ainda, a necessidade de avaliação das obras civis que possuem valores relevantes, como a construção de novas galerias subterrâneas sob o armazém da Centro Sul, construção de estruturas civis para as moegas e tombadores de caminhões, pavimentação, entre outros. | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que foram considerados, para fins de composição de custos, os valores do Projeto Executivo de ampliação do Terminal XXXIX de Santos para construção de silos de concreto, data-base de março/2019, atualizado pelo Índice de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV, data-base outubro 2021. Ressaltamos que estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia, não havendo projeto e orçamento a nível executivo. Ademais, o capex será revisado e atualizado. |
| 141 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Não existe Autorização da Marinha do Brasil para que o projeto do Píer T possa ser concretizado. A autorização é efetuada junto à Capitania dos Portos e envolve a avaliação da segurança da navegação e o ordenamento de espaços, considerando os impactos que ocorrerão sobre o canal de acesso, as bacias de evolução e os demais berços. A obrigação dessa exigência consta da NORMAN-11/DPC, que detalha os procedimentos e estudos exigidos. Trata-se de uma autorização essencial para que se possa licitar uma obra de infraestrutura aquaviária, uma vez que, caso não seja concedida, todo o Projeto de Arrendamento perde a fundamentação. Ademais, envolve a realização de estudos cujos valores não foram contemplados no EVTEA do PAR14, nem do PAR15, bem como poderá ocorrer demandas de obras específicas relacionadas ao canal de acesso aquaviário, que também não constam dos estudos. Os riscos dessa autorização não podem ser atribuídos ao arrendatário sem que haja uma   | Agradecemos a contribuição. Informamos que cabe ao futuro arrendatário obter anuência dos órgãos competentes para execução de obras da nova infraestrutura aquaviária conforme a Subcláusula 7.1.1, inciso iv, da minuta de contrato. Ressaltamos que os estudos de manobrabilidade foram desenvolvidos através de simulador fast-time realizadas no Centro de Simulações de Manobras do Tanque de Provas Numérico da USP, com o devido acompanhamento da Marinha do Brasil.                                  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |  |
|-----|--|---|--|
|     |  | <p>avaliação prévia por parte da Marinha do Brasil. Sem os devidos estudos exigidos para uma avaliação prévia, não é possível determinar se haverá necessidades de ajustes sobre o canal de acesso e a bacia de evolução nas proximidades, bem como de eventuais ajustes sobre o píer a ser construído e, até sobre o Berço 213, bem como dos equipamentos que serão instalados sobre a estrutura civil. A análise é desenvolvida sobre a ótica da segurança à navegação, não apenas com relação aos navios destinados à nova infraestrutura, como também é avaliada a segurança da navegação no entorno. Cabe observar que essa exigência consta do rol de obrigações da ANTAQ para a avaliação de pedidos para a construção de instalações portuárias (TUPS, ETC, IP4), sendo entendimento da agência de que a avaliação é essencial para a verificação da viabilidade técnica do empreendimento, sendo um contrato de adesão firmado apenas após a obtenção dessa autorização. Isto posto, entendemos que o processo licitatório somente poderá ser realizado após uma aprovação prévia do projeto pela Marinha do Brasil, certificando que o empreendimento poderá ser construído e permitindo avaliar se ocorrerão demandas adicionais não previstas no projeto de arrendamento.</p>   |  |
| 142 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)</p> <p>PAR14 - Seção C</p> | <p>No ano de 2015, o Corredor de Exportação passou por um processo de modernização, ocasião em que quatro de seus carregadores de navios foram substituídos por novos equipamentos com capacidade nominal de 2.000 t/h. No entanto, os transportadores de correias que interligam a esses equipamentos não foram repotencializados, permanecendo com sua capacidade nominal original de 1.500 t/h. Dessa forma, os ganhos operacionais obtidos foram aqueles relacionados aos elevados índices de quebra dos carregadores que foram substituídos. Considerando que a alternativa apresentada no projeto de arrendamento das áreas PAR14 e PAR15 envolve a construção do Píer T, investimento este que proporcionará, durante o período de obras, grandes impactos na capacidade de embarque de grãos pelo Porto de Paranaguá, prejudicando significativamente os usuários do Porto, recomenda-se que seja estudada a alternativa de investimento na repotencialização dos transportadores de correias e dos demais carregadores de navios que não foram substituídos, proporcionando um aumento real acima de 33% na capacidade do Corredor de Exportação. Com devido planejamento, esses investimentos podem ser realizados sem que ocorram grandes impactos na capacidade de embarque do Corredor de Exportação durante o período de obras. (Essas obras podem ser realizadas de forma seccionada e em fases, fazendo com que os impactos sobre a capacidade do corredor de exportação não sejam muito significativas.) Ademais, com a construção do Píer F no Corredor de Exportação Oeste, obra que, a princípio, não impacta da utilização do berço 201, que é utilizado por aquele corredor, e o aumento de capacidade do Corredor de Exportação Leste com o aumento da capacidade nominal de seus berços, questiona-se a real necessidade da construção do Píer T. Isto ainda, sem considerar que o futuro Porto Guará aumentará a capacidade de berços no complexo portuário.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR14 foram avaliados todos os berços vocacionados para grãos sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a capacidade estática de armazenamento de todos os terminais que utilizam a infraestrutura de atracação do porto de Paranaguá. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo.</p> |
| 143 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)</p> <p>PAR14 - Seção C</p> | <p>O cálculo de micro capacidade indica que a capacidade do Sistema de Armazenagem será, na Fase 4, igual à capacidade do Sistema de Embarque. O Estudo de Demanda projeta que a movimentação no Cenário Tendencial seja 5,995 milhões de toneladas por ano. Ou seja, o PAR14 operará com 95% de sua capacidade pelo sistema de expedição. Considerando essa elevada taxa, a movimentação prevista</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que será avaliada pela equipe técnica regra de atracação para atendimento aos berços do Píer T pelo PAR14 e PAR15. Caso viável, a nova configuração será apresentada na versão revisada do estudo.</p>   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |  |
|-----|--|--|--|
|     |  | <p>somente poderá ser realizada caso a futura instalação tenha alguma preferência de atracação nos novos berços a serem construídos. Caso contrário, o risco de não atendimento ao Cenário Tendencial será extremamente elevado. Cabe observar que, muito embora a MME seja inferior, os Estudos que fundamentam os valores do arrendamento foram desenvolvidos com base no Cenário Tendencial, devendo o quantitativo previsto poder ser movimentado com uma mínima segurança, permitindo que o projeto de arrendamento cumpra com as expectativas. Destaca-se ainda, que em todos os documentos de planejamento setorial, taxas de 95% são sempre tratadas como extremamente elevadas, não sendo admissíveis, especialmente em um projeto portuário onde as cargas a serem movimentadas possuem sazonalidade. No caso do PAR14, se considerada a sazonalidade, a capacidade do sistema estaria operando acima de 100%. Isto posto, recomenda-se a inclusão no Contrato de Arrendamento de cláusula que estabeleça prioridade de atracação para navios que receberão cargas do PAR14 em pelo menos um dos novos berços do Corredor de Exportação.</p>   | <p>Vale destacar que o detalhamento das regras de atracação será definido no Regulamento de Programações, Operações e Atracações de Navios da Appa e em reuniões de atracação realizadas.</p>  |
| 144 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)<br/><br/>PAR14 - Seção C</p> | <p>O cálculo de micro capacidade não avaliou corretamente o número de berços ao longo do Projeto de Arrendamento. Cabe observar que nas Fases 1 e 2 o número de berços será reduzido para apenas 2, uma vez que o berço 212 ficará comprometido, pois não poderá mais receber os navios utilizados no Corredor de Exportação. O transportador de correias ficará limitado a um traslado de cerca de 120 metros, inadequado até para navios Handysize, que sequer são utilizados na logística do Corredor de Exportação Leste. Com isso os cálculos de capacidade, constante do Capítulo 3 da Seção C - Engenharia, estão majorados. A Taxa de Ocupação de berços apresenta índice de 85% para 3 berços, reduzindo, nas Fases 1 e 2 para 70% e, nas fases 3 e 4, com mais berços, para 60%, quando, em havendo 4 berços, as taxas de ocupação por berço podem ser maiores. Cabe observar que nas Fases 1 e 2, o quantitativo disponível de berços será de apenas 2, devendo a taxa de ocupação, como estabelecida nos documentos de planejamento setorial, ser de 60%. Cabe ainda observar que, durante o período de obras, para que as instalações existentes possam ser adequadas para uma capacidade de expedição de 4.000 t/h, estas precisarão ser interditadas. Em nenhum momento, o cálculo de micro capacidade, teve a capacidade estática do terminal reduzida. Isto posto, em decorrência da impossibilidade do uso do Berço 212 a partir do início da construção do Pier T e a necessidade de paralisar as instalações atuais para que sejam adequadas à capacidade estabelecida no contrato de arrendamento, é preciso que o cálculo de micro capacidade seja revisto, considerando anos com uma menor capacidade estática e a partir do início das obras do Pier T, a redução no número de berços.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Pier T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. A solução foi idealizada de modo a reduzir os impactos aos usuários do porto, de forma temporária, até a implementação completa dos novos berços do Pier T, os quais beneficiarão todos os usuários do Corredor Leste. Ademais, a micro capacidade será revisada e atualizada.</p> |
| 145 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)<br/><br/>PAR14 - Seção C</p> | <p>O Projeto de Arrendamento prevê a ampliação da capacidade de recepção rodoviária para 6,4 milhões de toneladas por ano. O Estudo menciona que o futuro arrendatário deverá conectar o terminal ao Moegão, estando estimada a capacidade alocada ao projeto de 2.377 mil toneladas por ano. A capacidade máxima de movimentação do terminal foi calculada no Projeto de Arrendamento em 6,3 milhões de toneladas por ano. Considerando que: (i) a recepção das cargas será realizada pelos modais rodoviário e ferroviário; (ii) o PAR14 dispõe de moegas ferroviárias operacionais e o Projeto de Arrendamento não estabelece que essas moegas precisarão serem desmobilizadas (inclusive não existem custos referentes à essa desmobilização); (iii) a capacidade de recepção ferroviária do PAR14</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que, de acordo com a Seção C-Engenharia, de forma cautelar, foi estabelecido a taxa de segurança operacional do sistema de recepção rodoviária de aproximadamente 60%. Assim, conforme diretriz da Autoridade Portuária, a recepção ferroviária será exclusivamente através do Moegão. Informamos que o sistema de recepção rodoviário será revisado.</p>                                |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |   |
|-----|--|--|---|
|     |  | será, com as moegas ferroviárias existentes, bem superior à capacidade constante dos Estudos, não faz sentido que a capacidade de recepção rodoviária seja, por si só, superior à capacidade de movimentação do terminal. O cálculo das capacidades de recebimento ferroviário e rodoviário devem considerar o mix dos modais praticados na região, a existência de gargalos que limitam a movimentação ferroviária e rodoviária nos terminais e o impacto que ocorrerá com a mitigação desses gargalos, evitando que o CAPEX e o OPEX sejam onerados desnecessariamente, aumentando o preço a ser praticado pelos serviços prestados aos usuários do Porto. Nesse sentido, recomendamos que o dimensionamento da capacidade de recepção terrestre seja reavaliado, evitando impor onerações desnecessárias ao projeto.  |   |
| 146 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | O Projeto de Arrendamento prevê que as atuais instalações de armazenagem deverão ser adequadas para que disponham de estruturas para expedição com capacidade nominal de 4.000 t/h. No entanto, os estudos não avaliam se as estruturas civis existentes no PAR14 e que serão mantidas (Silão e o armazém da Centro Sul) comportam a ampliação de capacidade para 4.000 t/h apenas com a substituição dos transportadores de correias, como orçado no CAPEX apresentado. Para que essa capacidade seja obtida no atual armazém da Centro Sul, será necessária a construção de novas galerias subterrâneas. As galerias atuais não comportam maiores transportadores que possam atingir essas capacidades. Além dos custos com essa obra civil, que são significativos, a execução dessa obra exige que a estrutura de armazenagem seja interdita, ficando sua operação paralisada pelo período da realização dessa obra. Com relação ao Silão, por ser uma estrutura de silos verticais em concreto armado, sem um projeto específico de engenharia, minimamente adequado, não há como estabelecer que seja tecnicamente possível modificá-lo de forma a que tenha uma capacidade nominal de 4.000 t/h. Em sendo possível, as operações precisarão serem paralisadas para a realização dessas obras. Os estudos não preveem quaisquer obras civis para que as estruturas existentes possam ser adequadas à nova capacidade de expedição, bem como dos impactos sobre a micro demanda durante o período de obras. Isto posto, identifica-se a necessidade de revisão dos investimentos necessários para que essas instalações possam ter sua capacidade de expedição ampliada, bem como da necessidade prévia de realização de estudos técnicos de forma a certificar a viabilidade técnica do aumento de capacidade de expedição do Silão. | Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que caberá ao futuro arrendatário avaliar e planejar a nível executivo todas as ações necessárias para implantação da infraestrutura estabelecida no projeto básico, de modo a consolidar todas as intervenções necessárias para implementação do terminal. Informamos que os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações público objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, desde que não prejudique a operação portuária existente. Vale destacar que o estudo elaborado é conceitual, sendo prerrogativa do vencedor do leilão a definição de utilização do ativo existente e solução de engenharia a ser aplicada no terminal desde que observados os Parâmetros do Arrendamento e os investimentos mínimos obrigatórios estabelecidos na minuta de Contrato. |
| 147 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Os desenhos disponibilizados, principalmente a planta D-015.049-200-11-001 Revisão 3, denominada Projeto Básico - Arranjo Geral, que apresenta com mais detalhes o arranjo geral do projeto do Pter T, indica que para a construção dos novos transportadores de correias que interligarão os berços aos terminais será necessário a demolição de, pelo menos, dois armazéns localizados junto ao berço 212, que são armazéns públicos para granéis vegetais. O projeto também indica que serão demolidos outros dois armazéns localizados junto ao berço 213. No entanto, nem a documentação para arrendamento do PAR14 e do PAR15 fazem menção à essa demolição. Nesse sentido é preciso que os documentos indiquem: (i) quando essas demolições serão realizadas; (ii) quem será responsável pela demolição dessas estruturas, bem como, em sendo responsabilidade do futuro arrendatário do PAR14, incluir os custos com as demolições no projeto de arrendamento; e (iii) no caso dessa obra não  | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a remoção dos equipamentos e a demolição dos armazéns horizontais na faixa de cais serão detalhados nos estudos atualizados das áreas PAR14 e PAR15.   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |  |
|-----|--|---|--|
|     |  | ser de responsabilidade do futuro arrendatário do PAR14, incluir na matriz de risco do Contrato de Arrendamento a responsabilidade pelas demolições.  |  |
| 148 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | <p>A modelagem da área envolve obrigações contratuais para construção de um novo píer de atracação no Porto de Paranaguá, em conjunto com a área de arrendamento PAR15. Os investimentos a serem realizados pelos futuros arrendatários (entes privados) aportados em área pública do porto organizado, serão de uso público. Embora a operação aparentemente se mostre vantajosa para o poder público, deve-se atentar para eventual desvio de finalidade na modelagem produzida, dado que a infraestrutura de acesso aquaviário e os berços de atracação são remunerados por tarifas públicas, as quais devem ser suficientes para manter e ampliar os serviços prestados à coletividade. No caso concreto, o Porto de Paranaguá utiliza a Tabela II - Infracais para remunerar o uso dos berços públicos de atracação. Em suas atividades, a autoridade portuária do Porto de Paranaguá - APPA - obtém lucros significativos anualmente, devendo reinvesti-lo no porto organizado, obrigatoriamente e integralmente, por força do Convênio de Delegação nº 37, de 11 de dezembro de 2001. O novo píer a ser custeado pelos futuros arrendatários das áreas de arrendamento PAR14 e PAR15, observará a seguinte divisão de responsabilidades (apresentados apenas trechos relevantes): PAR14: Investimentos na área comum do porto organizado para execução dos itens estruturas metálicas, equipamentos eletromecânicos, instalações elétricas e automação da 1ª Etapa do Píer T e execução do item Conexão PAR14 do Moegão até o 5º ano contratual; e PAR15: Investimentos na área comum do porto organizado para execução do item Obras Civis da 1ª Etapa do Píer T e execução do item Conexão PAR15 do Moegão até o 3º ano contratual. Considerando a forte interação entre as licitações PAR14 e PAR15, especialmente em relação à criticidade da compatibilização dos cronogramas das obras do novo Píer T, já que uma área depende da outra. Caso haja algum problema na licitação do PAR15 ou na execução das obras, as intervenções do PAR14 ficam inviabilizadas. Trata-se de uma modelagem de alto risco para os agentes, com enormes chances de conflitos que podem redundar em reequilíbrios contratuais, e até mesmo em ações judiciais. A obrigação de investimentos imposta à iniciativa privada (futuros licitantes vencedores) é desproporcional à capacidade de geração de caixa dos negócios, onerando sobremaneira o custo logístico de exportação das commodities brasileiras, em outras palavras, sobrepujando o já elevado Custo Brasil. Na prática, observa-se um subsídio cruzado perverso, que onera a cadeia de exportação e cria incentivos para que a gestora do porto organizado não atue na obtenção de lucros para investimentos no porto organizado. Não há dúvidas de que a expansão da infraestrutura pública do porto organizado deve ser custeada, preferencialmente, pelas tarifas públicas. Cediço que não há ilegalidade na medida proposta nos estudos, porém, certamente há inadequação da política de gestão e expansão para o porto organizado, sem a devida reversão dos benefícios auferidos pela autoridade portuária enquanto exploradora do porto organizado delegado pela União. A medida correta e isonômica seria o custeio do novo Píer T por meio de tarifas portuárias, para que todos os agentes paguem proporcionalmente ao seu uso. Essa é a filosofia do porto organizado, um bem de uso público, que tem como pilar o princípio da isonomia. O repasse dos investimentos que deveriam ser realizados pela autoridade</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Reitera-se que na modelagem prevista, os investimentos para implantação serão divididos entre os demais atores, inclusive a Autoridade Portuária, e já estão considerados no fluxo de caixa dos respectivos projetos.</p> |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |  |
|-----|--|--|--|
|     |  | <p>portuária onera ainda mais os usuários à medida em que os investimentos devem ser realizados no início do contrato, e necessariamente vai onerar o futuro arrendatário, gerando a necessidade de aumentar o preço do serviço, sobretudo em relação ao Silão que possui uma vocação social, oferecendo serviços a preços significativamente inferiores. Do exposto, considerando que os preços praticados pelos outros terminais são, em média, 31,6% superiores aos preços cobrados no Silão, a estimativa dos EVTEAs dos terminais PAR14 e PAR15, aponta para um aumento de preços que deve chegar à 23,7% em relação aos preços praticados no Silão, razão pelo qual sugere-se que a atual modelagem que consagra três áreas descontínuas seja revista, preservando a função social do Silão e evitando o aumento de preços.</p>  |  |
| 149 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)</p> <p>PAR14 - Seção C</p> | <p>O deslocamento de mais 120 metros a oeste poderia garantir o repotenciamento dos berços 213 e 214 e disponibilizar maior espaço de atracação do berço 211 permitindo também atender os maiores navios para o segmento de fertilizantes. vi. Durante a elaboração do projeto dos novos berços a APPA chegou a simular a capacidade de ampliação do comprimento dos berços 213 e 214, para 300 metros cada? vii. O futuro arrendatário terá a obrigação de utilizar o projeto executivo de engenharia do futuro píer em T, elaborado pela APPA, ou serão permitidas propostas de alterações do projeto de engenharia? viii. Caso exista a necessidade de promover ajuste do projeto, tais como otimizações, redução do escopo, etc., a APPA poderá autorizar estes ajustes e rever as premissas de CAPEX? ix. Existem parâmetros mínimos obrigatórios do projeto que não poderão ser alterados?</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p> <p>Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. A solução foi idealizada de modo a reduzir os impactos aos usuários do porto, de forma temporária, até a implementação completa dos novos berços do Píer T, os quais beneficiarão todos os usuários do Corredor Leste. O berço 212 será ampliado em direção ao 211, de modo a atender a demanda no período.</p> |
| 150 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)</p> <p>PAR14 - Seção C</p> | <p>PAR 14 - Identificamos que a empresa vencedora deste lote será responsável pela construção das estruturas eletromecânicas (itens Estruturas metálicas, Equipamentos eletromecânicos, Instalações elétricas e automação) da 1ª Etapa do Píer T, prevista até o 5º ano contratual. PAR 15 - Identificamos que a empresa vencedora deste lote será responsável pela construção das estruturas civis (item Obras Civis) da 1ª Etapa do Píer T, prevista até o 3º ano contratual. Nos documentos disponibilizados, identificamos relação do PAR 14 e PAR 15 na execução da construção dos novos berços dos empreendimentos e a previsão é que o novo sistema de atracação do COREX entre em operação a partir do 6º ano contratual, e assim questionamos: i. Caso somente uma das áreas venha ser arrendada, a APPA tem como garantir a execução do empreendimento, ou se deve aguardar uma nova tentativa de leilão para que os investimentos sejam iniciados? ii. Havendo sucesso nos 02 leilões, qual o formato jurídico que as empresas devem adotar para se unir para realizar às obras dos futuros berços (execução das obras civis e superestrutura)? Identificamos que alguns itens de investimentos, descritos nos documentos publicados, que alguns valores talvez sejam insuficientes para conclusão de alguns itens das obras, afetando o modelo econômico do leilão, assim questionamos: iii. A APPA receberá as sugestões para revisões dos valores dos investimentos que afetam o modelo matemático e por sua vez econômico e financeiro? O projeto atual deixa de prever e/ou planejar a expansão do</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p> <p>Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. A solução foi idealizada de modo a reduzir os impactos aos usuários do porto, de forma temporária, até a implementação completa dos novos berços do Píer T, os quais beneficiarão todos os usuários do Corredor Leste. O berço 212 será ampliado em direção ao 211, de modo a atender a demanda no período.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |   |   |
|-----|---|---|---|
|     |   | comprimento dos berços 213 e 214, que poderia chegar até 300 metros e ofertar a mesma capacidade dos futuros berços a serem construídos. Na situação atual, os novos berços (Fase 01 Píer T ) terão 300 metros. Já o berço 213 estaria limitado a navios de 225 metros e o berço 214 a navios de 245 metros, ou seja, teríamos uma assimetria ainda maior entre os berços existentes, resignando os arrendatários antigos a operar com navios menores, e iniciando competição para uso dos novos berços. No modelo atual o berço 212 deixará de ter operações e um grande espaço estará livre. A APPA em uma segunda fase poderia repotenciar os berços 213 e 214 garantindo maior simetria entre as futuras operações, praticamente com custo zero neste momento. Na medida em que toda a capacidade operacional do Corredor de Exportação é integrada e que eventual assimetria de capacidade pode afetar as operações futuras, questionamos: iv. Não seria melhor iniciar a construção do píer em T no sentido oeste, ou seja, paralelo ao berço 212 que terá suas operações interrompidas? v. Não seria o momento de reposicionar o ponto de interseção do início da nova ponte de acesso, (perpendicular do berço 212), pelo menos mais 120 metros no sentido oeste para garantir a todos os arrendatários, mesmo que em segundo momento, iguais condições operacionais? |   |
| 151 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br><i>PAR14 - Seção C</i> | Com a implantação do Píer em T, foram feitos os estudos de manobrabilidade para as atracações nos berços preferenciais de descarga de granéis sólidos, considerando a possibilidade de atracação de navios com 225 metros de comprimento nestes berços?   | Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de manobrabilidade desenvolvido para os berços existentes do COREX considerou o navio tipo similar ao projeto Píer T, sendo 275m LOA, 43m boca e 125.000 DWT.   |
| 152 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br><i>PAR14 - Seção C</i> | Considerando que o Píer em T será construído em duas fases, ambas atreladas nas licitações do PAR 14 e PAR 15, e sendo que a parte civil da construção do Píer em T será encargo do licitante vencedor em uma dessas licitações e a parte de mecanização, será encargo do vencedor no outro certame, como ficaria a obra se uma destas licitações desse vazia, sem interessado ou vencedor, e, portanto, não fosse possível a finalização de forma integral deste projeto? Ou até mesmo, como ficaria o T caso eventuais proponentes vencedores não façam sua parte ou não a cumpram em tempo?  | Agradecemos a contribuição. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.   |
| 153 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br><i>PAR14 - Seção C</i> | Há estudo de manobrabilidade atualizado considerando a implantação do píer em T? Se sim, referido estudo foi referendado pela Capitania dos Portos e Praticagem?  | Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de manobrabilidade foi desenvolvido no Centro de Simulações de Manobras do Tanque de Provas Numérico da USP teve acompanhamento da Marinha do Brasil, e contempla todos os futuros berços do píer T e cais comercial existente. Informamos que o estudo de manobrabilidade desenvolvido para os berços existentes do COREX considerou o navio tipo similar ao projeto Píer T, sendo 275m LOA, 43m boca e 125.000 DWT. |
| 154 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br><i>PAR14 - Seção C</i> | Para fins da presente modelagem, foi considerado que enquanto não for concluída a 2ª Etapa do Píer T, ou seja, enquanto não for finalizada a execução plena do Píer T, os berços 213 e 214 continuarão atendendo os usuários do COREX, de forma a resguardar a ampliação de capacidade de movimentação de granéis sólidos do Porto de Paranaguá. Este texto indica que por quanto transcorrer a obra até concluir a 2ª etapa do "pier T" não haverá nem ampliação da capacidade dos terminais   | Agradecemos a contribuição. Informamos que compete a autoridade portuária avaliar e gerir todas as conexões no corredor de exportação leste, levando em consideração a capacidade do sistema aquaviário, e demais infraestruturas   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |  |
|-----|--|--|--|
|     |  | instalados nem a conexão daqueles que forem construídos e não estão atualmente instalados no COREX, está correto entendimento?   | necessárias para movimentação da carga, de acordo com os terminais instalados.   |
| 155 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Avaliar operacional e economicamente a possibilidade de repotencialização das esteiras existentes para 3.000 t/h. Essa melhoria operacional demanda menos tempo de pausa nas operações do que as obras do Píer T e induz a um déficit operacional 15 vezes menor do que se houver a paralisação do berço 212 para a construção do Píer T. A paralisação de 1 berço por 5 anos trará um déficit operacional de mais de 30 milhões de toneladas ao COREX. Esse déficit poderia ser mitigado com a substituição das obras de um novo píer pelas obras com uma nova repotencialização das esteiras transportadoras (Revamp) que induziria a um déficit de apenas 2 milhões de toneladas. Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Contribuições técnicas aos editais PAR14 e PAR15 . | Agradecemos a contribuição. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo. Ressaltamos que a modelagem do projeto PAR14 cumpre ao planejamento estabelecido pelo Poder Concedente.  |
| 156 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Nos estudos da Seção C - Engenharia se considerou um índice de ocupação de berço de 60% a 70%. Porém, sabe-se que a derrocagem do canal de acesso permitirá um índice de ocupação de berço maior, sem prejuízo aos níveis de serviço. Sugere-se calcular os incrementos de capacidade de cais (maior taxa de ocupação e redução de filas) que poderão ocorrer em virtude do derrocamento da Pedra da Palanganas, avaliando alternativas de melhorias que diminuem a dependência para com a maré na utilização do acesso aquaviário. Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Contribuições técnicas aos editais PAR14 e PAR15 .  | Agradecemos a contribuição. Informamos que para o dimensionamento do sistema de atracação foi considerada a teoria das filas que usa uma abordagem estatística para derivar a média de tempo de espera para navios com carga especializada, de acordo com a UNCTAD, onde as ocupações de berços são tipicamente baseadas na manutenção de uma taxa média de espera inferior ao tempo de serviço. |
| 157 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Solicita-se confirmar o valor adotado na célula E36 da Aba PLANILHA SINTÉTICA . Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Análise do CAPEX Pré Projeto do Píer T PAR14 E PAR15 Porto de Paranaguá-PR .  | Agradecemos a contribuição. Informamos que a Autoridade Portuária contratou empresa de engenharia especializada para elaboração do projeto básico de construção do Píer T, na qual a planilha orçamentária em questão faz parte do projeto contratado. Contudo, o Capex será revisado.   |
| 158 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Solicita-se esclarecer a adoção do valor médio de cotações realizadas ao invés do menor valor conforme usual pelos organismos públicos. Exemplos: 1) Linha 13 - COT001 da Aba COTAÇÕES , utilizada na composição de custo COMP024 da Aba COMPOSIÇÕES COMPLEMENTARES ; 2) Linha 20 - COT007 da Aba COTAÇÕES , utilizada na composição de custo COMP033/1 da Aba COMPOSIÇÕES COMPLEMENTARES ; 3) Linha 21 - COT008 da Aba COTAÇÕES , utilizada na composição de custo COMP033/2 da Aba COMPOSIÇÕES COMPLEMENTARES . Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Análise do CAPEX Pré Projeto do Píer T PAR14 E PAR15 Porto de Paranaguá-PR .  | Agradecemos a contribuição. Informamos que a Autoridade Portuária contratou empresa de engenharia especializada para elaboração do projeto básico de construção do Píer T, na qual a planilha orçamentária em questão faz parte do projeto contratado. Contudo, o Capex será revisado.   |
| 159 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Solicita-se esclarecer a diferença entre os diâmetros de estaca adotados na composição COMP035 da Aba COMPOSIÇÕES COMPLEMENTARES (diâmetro 660 MM) e aqueles empregados na PLANILHA SINTÉTICA (diâmetros 1219 MM e 914 MM). Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Análise do CAPEX Pré Projeto do Píer T PAR14 E PAR15 Porto de Paranaguá-PR .  | Agradecemos a contribuição. Informamos que a Autoridade Portuária contratou empresa de engenharia especializada para elaboração do projeto básico de construção do Píer T, na qual a planilha orçamentária em questão faz parte do projeto contratado. Contudo, o Capex será revisado.   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |  |  |
|-----|---|--|--|
| 160 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br><i>PAR14 - Seção C</i> | Solicita-se esclarecer o valor contido na célula F134 da Aba COMPOSIÇÕES COMPLEMENTARES . Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Análise do CAPEX Pré Projeto do Píer T PAR14 E PAR15 Porto de Paranaguá-PR .  | Agradecemos a contribuição. Informamos que a Autoridade Portuária contratou empresa de engenharia especializada para elaboração do projeto básico de construção do Píer T, na qual a planilha orçamentária em questão faz parte do projeto contratado. Contudo, o Capex será revisado.   |
| 161 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br><i>PAR14 - Seção C</i> | Solicita-se esclarecer o valor obtido na célula H134 da Aba COMPOSIÇÕES COMPLEMENTARES . Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Análise do CAPEX Pré Projeto do Píer T PAR14 E PAR15 Porto de Paranaguá-PR .   | Agradecemos a contribuição. Informamos que a Autoridade Portuária contratou empresa de engenharia especializada para elaboração do projeto básico de construção do Píer T, na qual a planilha orçamentária em questão faz parte do projeto contratado. Contudo, o Capex será revisado.   |
| 162 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br><i>PAR14 - Seção C</i> | Solicita-se esclarecer os quantitativos, origens e referências para todos os valores informados na coluna AN da Aba CRONOGRAMA Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Análise do CAPEX Pré Projeto do Píer T PAR14 E PAR15 Porto de Paranaguá-PR .   | Agradecemos a contribuição. Informamos que a Autoridade Portuária contratou empresa de engenharia especializada para elaboração do projeto básico de construção do Píer T, na qual a planilha orçamentária em questão faz parte do projeto contratado. Contudo, o Capex será revisado.   |
| 163 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br><i>PAR14 - Seção C</i> | Solicita-se esclarecer os quantitativos, origens e referências para todos os valores informados na coluna E da Aba ELETR-AUTOM RATEIO Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Análise do CAPEX Pré Projeto do Píer T PAR14 E PAR15 Porto de Paranaguá-PR .  | Agradecemos a contribuição. Informamos que a Autoridade Portuária contratou empresa de engenharia especializada para elaboração do projeto básico de construção do Píer T, na qual a planilha orçamentária em questão faz parte do projeto contratado. Contudo, o Capex será revisado.   |
| 164 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br><i>PAR14 - Seção C</i> | Sugere-se que, com o possível revamp das esteiras para 3.000 t/h, as obras do Píer T poderiam ocorrer, se no futuro avaliado necessário, no prazo de até 2045, de forma a não gerar déficits para o Porto. Esse tempo a mais e o revamp das esteiras serão fundamentais para dar musculatura ao Porto de Paranaguá para poder então receber obras de grande porte, como o Píer T. Os resultados do repotenciamento das esteiras para 3.000 t/h já serão suficientes para atender a toda a demanda projetada até o final do período, de forma que mesmo as obras do Píer T não impactariam nas operações, ou seja, não gerariam déficits operacionais ao COREX do Porto de Paranaguá. Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Contribuições técnicas aos editais PAR14 e PAR15 . | Agradecemos a contribuição. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo. Ressaltamos que a modelagem do projeto PAR14 cumpre ao planejamento estabelecido pelo Poder Concedente.  |
| 165 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br><i>PAR14 - Seção C</i> | Sugere-se trabalhar com um projeto de esteira transportadora de capacidade de 3.000 t/h, haja vista que não existe no mercado esteiras de 4.000 t/h, conforme projeto do EVTEA dos editais. Compõe esta contribuição o relatório técnico anexado pela ABTP, intitulado Contribuições técnicas aos editais PAR14 e PAR15 .  | Agradecemos a contribuição. Informamos que a Autoridade Portuária contratou empresa de engenharia especializada para elaboração do projeto básico de construção do Píer T, na qual a planilha orçamentária faz parte do projeto contratado. O projeto básico assim como a sua composição de custo elaborado, teve como objetivo estabelecer os critérios de projeto que serão implementados no sistema integrado de exportação de granéis sólidos do corredor de exportação leste, assim como a estimativa de valores para |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |   |
|-----|--|---|---|
|     |  |   | implementação. Para tanto, foram realizadas consultas com empresas fornecedoras de equipamentos para orçar os valores estimados para aquisição e instalação dos equipamentos com parâmetros específicos de 4.000 t/h para grãos. Esclarecemos que, conforme diretriz da Autoridade Portuária, para a conexão do terminal com as estruturas públicas do Píer T, deverão ser utilizadas esteiras transportadoras com capacidade de no mínimo 3.000 t/h e no máximo 4.000 t/h, ficando facultado a adoção das estruturas pela futura arrendatária.   |
| 166 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | 2. Documento n. 04 Seção C - Estudo de Engenharia: Pergunta n. 2.01 - Caso um dos leilões de arrendamento de áreas (PAR 14 ou PAR 15) venha fracassar como serão executados os investimentos, se um dos arrendatários fará as obras civis e o outro a estrutura de correias transportadoras e shiploaders? Pergunta n. 2.02 - Existe autorização formal da Marinha do Brasil e Praticagem, que demonstrando a compatibilidade de operação dos navios no novo píer em T e nos berços especializados do TCP, ou ainda existe a necessidade de buscar esta autorização? Pergunta n. 2.03 - Considerando o calado máximo do maior navio (Cape Size) de 16,4 metros, e que a APPA está concluindo a derrocagem da pedra da Palangana, qual a profundidade operacional (em metros) que devemos considerar para os 10 primeiros anos de operação da primeira fase do futuro píer em T ? Pergunta n. 2.04 - Existe a obrigatoriedade de executar o projeto apresentado pela APPA ou as premissas técnicas e operacionais poderão ser alteradas pelos arrendatários?   | Agradecemos a contribuição. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Ressaltamos que os estudos de manobrabilidade foram desenvolvidos através de simulador fast-time realizadas no Centro de Simulações de Manobras do Tanque de Provas Numérico da USP, com o devido acompanhamento da Marinha do Brasil. Ressaltamos que deverão ser consideradas as características necessárias para o navio tipo graneleiro LOA 275m, Boca 43m, Calado 14,5m (125.000 TPB). |
| 167 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Atualmente, o canal comporta navios de até 366 metros, tendo em vista que o projeto de aprofundamento do canal, por economia, abarcou apenas um canal mono via. Assim, quanto maior o calado, maiores serão as restrições de cruzamentos. A construção do Píer T provocará aumento na duração das manobras de atracação e desatracação. Será preciso utilizar as marés favoráveis e com isso haverá maior uso das janelas de mares (janelas de menores duração). Muitas vezes será preciso priorizar a manobra a ser realizada. Além disso, em razão de maiores calados, da corrente no local e dos obstáculos formados pelos píeres, haverá necessidade de utilização de rebocadores mais fortes e um maior número de rebocadores por navio. Por isso, é evidente a necessidade da retirada do maciço do Surdinho e o aumento da área dragada da bacia de evolução. No entanto, tais aspectos não foram adequadamente analisados pela documentação disponibilizada na consulta pública. 5. Conclusão A desconsideração de todos esses aspectos embaralha o prosseguimento do projeto de construção do Píer T e aumenta o risco da navegação no Porto Organizado de Paranaguá. Lembra ainda que a construção do píer em T propicia a atracação de 4 navios, mas ao mesmo tempo mata um berço onde ocorre o encontro da base do T ao berço antigo. Por isso, o Signatário sugere que sejam realizados estudos mais aprofundados, bem como que seja reconsiderada a decisão de construção do Píer T sem observância dos pontos levantados na simulação. | Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que os estudos de manobrabilidade foram desenvolvidos através de simulador fast-time realizadas no Centro de Simulações de Manobras do Tanque de Provas Numérico da USP, com o devido acompanhamento da Marinha do Brasil. Referente as intervenções necessárias para viabilizar a implantação do Pier T, informamos que APPA avaliou todas as ações necessárias para viabilização do projeto, sendo estas compatíveis com o planejamento do complexo portuário de Paranaguá.   |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |  |
|-----|--|---|--|
| 168 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)</p> <p>PAR14 - Seção C</p> | <p>Constatou-se que as obras de infraestrutura necessárias para possibilitar as manobras entre o futuro Píer T e o maciço do Surdinho ainda não foram realizadas, nem tampouco foram detalhadas nos investimentos que deverão ser realizados pelas futuras arrendatárias. Caso o Píer T seja construído sem a remoção da pedra do Surdinho, as manobras de entrada, atracação e desatracação no berço interno do T do lado leste e os berços do atual terminal de contêineres se tornarão extremamente complicadas e inseguras. Apesar da complexidade da questão, os documentos submetidos à consulta pública relacionados aos investimentos marítimos são excessivamente simples e genéricos. Não há planta de batimetria georreferenciada mostrando a possível bacia de evolução, bem como a distância da ponta leste do píer até a maciço do Surdinho para o calado pretendido. O Píer T é apresentado por um mero desenho sem referências. A ausência de planta batimétrica georreferenciada dificulta um exame mais aprofundado das manobras nesse local, uma vez que a bacia de evolução fique fora de padrão. A consequência é o aumento da dificuldade e insegurança para realização de manobras simultâneas, podendo gerar aumento do tempo de realização das manobras e acidentes. Ao não ser observado o estudo da USP há uma mudança radical, mudando totalmente o estudo de viabilidade, das manobras nos berços do cais do terminal de contêineres. Em se mantendo o maciço do Surdinho deverá haver nova simulação, pois são manobras distintas das que foram simuladas, considerando a retirada das pedras.</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que os estudos de manobrabilidade foram desenvolvidos através de simulador fast-time realizadas no Centro de Simulações de Manobras do Tanque de Provas Numérico da USP, com o devido acompanhamento da Marinha do Brasil. Referente as intervenções necessárias para viabilizar a implantação do Pier T, informamos que APPA avaliou todas as ações necessárias para viabilização do projeto, sendo estas compatíveis com o planejamento do complexo portuário de Paranaguá.</p> |
| 169 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)</p> <p>PAR14 - Seção C</p> | <p>O Capítulo 2 da Normam11/DPC dispõe sobre as normas da Autoridade Marítima para a realização de obras sobre as margens das águas sob a jurisdição brasileira. Impõe a realização de simulação em fast time, real time ou modelagem física que deverão reproduzir, dentre outros aspectos, a manobrabilidade do navio-tipo nas condições ambientais prevalentes e nas situações-limite. Essa regra tem por objetivo assegurar a viabilidade do projeto a ser desenvolvido. Entretanto, não há, nos arquivos disponibilizados pela APPA, cópia de estudos e simulações nos termos exigidos na Normam11/DPC. A ausência de estudos que atendam a Normam11/DPC é grave. Chega a ser preocupante que se pretenda fazer uma obra de tamanha envergadura sem a adoção das medidas de cautela necessárias. Além disso, o Signatário teve notícia da realização de estudo pela Universidade de São Paulo (USP), cujo objeto foi a simulação de manobrabilidade no local da construção do Píer T para verificar a viabilidade do projeto. Naquele estudo ficou demonstrada a dificuldade para a realização de manobras de entrada, atracação e desatracação no berço interno do T do lado leste. O estudo recomenda, ao final, a remoção de todo o maciço do Surdinho. projeto, no entanto, desconsiderou os estudos elaborados pela USP. Como atualmente a bacia de evolução encontra-se no local que futuramente receberá o Píer T, caso a pedra do Surdinho não seja removida, corre-se o risco de a bacia de evolução contemplar área menor do que a padrão, tornando as manobras no local mais complexas e perigosas, com graves riscos de acidentes e de consequências negativas incalculáveis, como danos ambientais de grande proporção.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que os estudos de manobrabilidade foram desenvolvidos através de simulador fast-time realizadas no Centro de Simulações de Manobras do Tanque de Provas Numérico da USP, com o devido acompanhamento da Marinha do Brasil. Referente as intervenções necessárias para viabilizar a implantação do píer T, informamos que APPA avaliou todas as ações necessárias para viabilização do projeto, sendo estas compatíveis com o planejamento do complexo portuário de Paranaguá.</p> |
| 170 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)</p>                        | <p>Paranaguá, 04 de novembro de 2022. À Comissão de Licitação de Áreas Portuárias da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA Augusto Cezar Castro Moniz de Aragão Junior, prático atuante no Porto Organizado de Paranaguá, inscrito no CPF nº 347.483.777-04 vem, por meio do</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que os estudos de manobrabilidade foram desenvolvidos através de simulador fast-time realizadas no Centro de Simulações de Manobras do</p>  |

**ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA**

|                        |   |   |
|------------------------|---|---|
| <p>PAR14 - Seção C</p> | <p>presente estudo, complementar por escrito as contribuições apresentadas no âmbito da Audiência Pública nº 002/2022 da APPA, referente ao arrendamento de áreas e estruturas públicas destinadas à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais (PAR14), no Porto Organizado de Paranaguá. 1. Introdução O Signatário é prático atuante há décadas no Porto Organizado de Paranaguá. Possui grande experiência e conhecimento sobre a área que será objeto do arrendamento. Por isso, apresentou contribuições relevantes (que ora são complementadas com maiores detalhes) demonstrando que a construção do Píer T trará problemas para a segurança da navegação no local caso não sejam tomadas providencias. Nos tópicos abaixo, passa a complementar suas considerações a respeito do assunto. 2. Obrigatoriedade de simulação prévia e ausência de sua realização O Capítulo 2 da Normam11/DPC dispõe sobre as normas da Autoridade Marítima para a realização de obras sobre as margens das águas sob a jurisdição brasileira. Impõe a realização de simulação em fast time, real time ou modelagem física que deverão reproduzir, dentre outros aspectos, a manobrabilidade do navio-tipo nas condições ambientais prevalentes e nas situações-limite. Essa regra tem por objetivo assegurar a viabilidade do projeto a ser desenvolvido. Entretanto, não há, nos arquivos disponibilizados pela APPA, cópia de estudos e simulações nos termos exigidos na Normam11/DPC. A ausência de estudos que atendam a Normam11/DPC é grave. Chega a ser preocupante que se pretenda fazer uma obra de tamanha envergadura sem a adoção das medidas de cautela necessárias. Além disso, o Signatário teve notícia da realização de estudo pela Universidade de São Paulo (USP), cujo objeto foi a simulação de manobrabilidade no local da construção do Píer T para verificar a viabilidade do projeto. Naquele estudo ficou demonstrada a dificuldade para a realização de manobras de entrada, atracação e desatracação no berço interno do T do lado leste. O estudo recomenda, ao final, a remoção de todo o maciço do Surdinho: *Imagens extraídas dos estudos elaborados pela USP. Na simulação, o Surdinho (cor verde claro) foi integralmente removido. O projeto, no entanto, desconsiderou os estudos elaborados pela USP. Como atualmente a bacia de evolução encontra-se no local que futuramente receberá o Píer T, caso a pedra do Surdinho não seja removida, corre-se o risco de a bacia de evolução contemplar área menor do que a padrão, tornando as manobras no local mais complexas e perigosas, com graves riscos de acidentes e de consequências negativas incalculáveis, como danos ambientais de grande proporção. 3. Ausência de projeto detalhado Constatou-se que as obras de infraestrutura necessárias para possibilitar as manobras entre o futuro Píer T e o maciço do Surdinho ainda não foram realizadas, nem tampouco foram detalhadas nos investimentos que deverão ser realizados pelas futuras arrendatárias. Caso o Píer T seja construído sem a remoção da pedra do Surdinho, as manobras de entrada, atracação e desatracação no berço interno do T do lado leste e os berços do atual terminal de contêineres se tornarão extremamente complicadas e inseguras. Apesar da complexidade da questão, os documentos submetidos à consulta pública relacionados aos investimentos marítimos são excessivamente simples e genéricos. Não há planta de batimetria georreferenciada mostrando a possível bacia de evolução, bem como a distância da ponta leste do píer até a maciço do Surdinho para o calado pretendido. O Píer T é apresentado por um mero desenho sem referências. A ausência de planta batimétrica georreferenciada dificulta um exame mais aprofundado das manobras nesse</p> | <p>Tanque de Provas Numérico da USP, com o devido acompanhamento da Marinha do Brasil. Referente as intervenções necessárias para viabilizar a implantação do píer T, informamos que APPA avaliou todas as ações necessárias para viabilização do projeto, sendo estas compatíveis com o planejamento do complexo portuário de Paranaguá.</p> |
|------------------------|---|---|

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |  |
|-----|--|--|--|
|     |  | <p>local, uma vez que a bacia de evolução fique fora de padrão. A consequência é o aumento da dificuldade e insegurança para realização de manobras simultâneas, podendo gerar aumento do tempo de realização das manobras e acidentes. Ao não ser observado o estudo da USP há uma mudança radical, mudando totalmente o estudo de viabilidade, das manobras nos berços do cais do terminal de contêineres. Em se mantendo o maciço do Surdinho deverá haver nova simulação, pois são manobras distintas das que foram simuladas, considerando a retirada das pedras. 4. A inviabilidade de realização da obra sem a retirada do maciço do Surdinho Por outro lado, é preciso considerar que a capacidade anual de navios ao longo dos últimos dez anos é de 2.200 navios, em razão da falta de berços de atracação. A taxa de ocupação dos berços de granel é de aproximadamente 80% ou mais. Continua.</p>  |  |
| 171 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)</p> <p>PAR14 - Seção C</p> | <p>Por outro lado, é preciso considerar que a capacidade anual de navios ao longo dos últimos dez anos é de 2.200 navios, em razão da falta de berços de atracação. A taxa de ocupação dos berços de granel é de aproximadamente 80% ou mais. Atualmente, o canal comporta navios de até 366 metros, tendo em vista que o projeto de aprofundamento do canal, por economia, abarcou apenas um canal mono via. Assim, quanto maior o calado, maiores serão as restrições de cruzamentos. A construção do Píer T provocará aumento na duração das manobras de atracação e desatracação. Será preciso utilizar as marés favoráveis e com isso haverá maior uso das janelas de mares (janelas de menores duração). Muitas vezes será preciso priorizar a manobra a ser realizada. Além disso, em razão de maiores calados, da corrente no local e dos obstáculos formados pelos píeres, haverá necessidade de utilização de rebocadores mais fortes e um maior número de rebocadores por navio. Por isso, é evidente a necessidade da retirada do maciço do Surdinho e o aumento da área dragada da bacia de evolução. No entanto, tais aspectos não foram adequadamente analisados pela documentação disponibilizada na consulta pública. A desconsideração de todos esses aspectos embaralha o prosseguimento do projeto de construção do Píer T e aumenta o risco da navegação no Porto Organizado de Paranaguá. Lembra ainda que a construção do píer em T propicia a atracação de 4 navios, mas ao mesmo tempo mata um berço onde ocorre o encontro da base do T ao berço antigo. Por isso, o Signatário sugere que sejam realizados estudos mais aprofundados, bem como que seja reconsiderada a decisão de construção do Píer T sem observância dos pontos levantados na simulação.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que os estudos de manobrabilidade foram desenvolvidos através de simulador fast-time realizadas no Centro de Simulações de Manobras do Tanque de Provas Numérico da USP, com o devido acompanhamento da Marinha do Brasil. Referente as intervenções necessárias para viabilizar a implantação do píer T, informamos que APPA avaliou todas as ações necessárias para viabilização do projeto, sendo estas compatíveis com o planejamento do complexo portuário de Paranaguá.</p> |
| 172 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)</p> <p>PAR14 - Seção C</p> | <p>Com vistas ao correto dimensionamento dos investimentos exigidos da Arrendatária, é necessário considerar o aumento de capacidade potencial decorrente de medidas imediatas e menos onerosas, incluindo: (i) como resultado de repotenciamento das Esteiras Públicas (se a capacidade de armazenagem for alterada de 1.500t/h para 2.000 t/h, conforme apurado por estudos complementares elaborados pela Agência Porto Consultoria); (ii) como resultado de ajustes nas regras de atracação e impactos relacionados à derrocagem e ao aumento da ocupação de berços.</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo. Referente as intervenções necessárias para viabilizar a implantação do píer T, informamos que APPA avaliou todas as ações necessárias para viabilização do projeto, sendo estas compatíveis com o planejamento do complexo portuário de Paranaguá.</p>  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |  |
|-----|--|---|--|
| 173 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Conforme apurado por estudos complementares elaborados pela Agência Porto Consultoria, há de se questionar a real necessidade de implantação do novo Píer T . Em caso de repotenciamento das Esteiras Públicas, cuja capacidade atual é medida em 1.500 t/h, estaríamos diante de dois possíveis cenários: (i) sendo a capacidade aumentada para 2.000t/h, a implementação da estrutura seria imposta apenas em 2045 e, alternativamente, (ii) sendo a capacidade aumentada para 3.000 t/h, a implementação do Píer T seria inteiramente dispensável. Diante dessas ponderações, é necessário revisitar os parâmetros de capacidade definidos e quantificados nos estudos de viabilidade, bem como demais documentos do leilão, para que sejam realizadas obras e dispendidos recursos no âmbito do leilão efetivamente necessários para operação esperada e eficiente do Terminal.   | Agradecemos a contribuição. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo. Referente as intervenções necessárias para viabilizar a implantação do píer T, informamos que APPA avaliou todas as ações necessárias para viabilização do projeto, sendo estas compatíveis com o planejamento do complexo portuário de Paranaguá. |
| 174 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Existe algum estudo que represente os impactos que o novo Píer T , incluindo as respectivas obras, possam representar para as manobras dos navios de container do terminal TCP?   | Agradecemos a contribuição. Informamos que os estudos de manobrabilidade do Píer T indicam a compatibilidade com todos os berços do cais comercial existente.  |
| 175 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Não foi possível identificar nos estudos técnicos disponibilizados na presente Consulta Pública, particularmente com relação à Seção C - Engenharia, nenhum estudo de navegabilidade para a área onde será instalado o novo Píer T . Sendo assim, qual a garantia que o investidor arrematante das áreas tem de que não haverá obstrução na manobra e atracação dos navios?   | Agradecemos a contribuição. Informamos que os estudos de manobrabilidade do Píer T indicam a compatibilidade com todos os berços do cais comercial existente.  |
| 176 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Recomenda-se avaliar a dinâmica operacional futura do Terminal, com a efetiva implantação do PAR09, previamente ao início das obras do novo Píer T, de forma a: (i) viabilizar estudos de manobrabilidade que avaliem o real impacto do Píer T no acesso aquaviário; (ii) implementar melhorias necessárias para a realização das obras de forma eficiente. Para tanto, sugere-se que as obras para os novos berços do COREX sejam iniciadas apenas em 2040, tendo em vista que a necessidade de tais estruturas se imporá apenas em 2045.  | Agradecemos a contribuição. Informamos que os estudos de manobrabilidade do píer T indicam a compatibilidade com todos os berços do cais comercial existente. Ressaltamos que os investimentos do Píer T com a implantação dos novos berços seguem o planejamento do Poder Concedente.   |
| 177 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | Vimos trabalhando já a algum tempo nos estudos de solução técnica para a implantação do novo corredor cujo projeto inclui a construção de novos berços localizados em frente ao atual corredor de exportação. Recentemente alguns clientes nos solicitaram estimativas de valores para implantação do empreendimento e, em função de nossa experiencia de mais de 20 anos na elaboração de estudos técnicos de soluções viáveis para este tipo de obra, acreditamos que o projeto no modelo atual poderá enfrentar dificuldades de retorno do investimento necessário para sua operação levando em conta: 1. A implantação do empreendimento no modelo proposto deverá implicar na paralização do berço 212 por um período de tempo importante; 2. Os operadores que arrematarem os projetos PAR 14 e PAR 15 poderão enfrentar dificuldades em manter os volumes de movimentação de granéis durante a implantação dos novos investimentos; 3. O modelo de negócio em que o PAR 14 ficará responsável pela implantação dos equipamentos eletromecânicos do novo corredor de exportação enquanto o PAR 15 ficará responsável pelas obras civis poderá criar dificuldades tanto na implantação (dificuldade de definições dos planejamentos, controles de requisitos interdisciplinares e limites de baterias entre as disciplinas) bem como na definição e modelo de remuneração do capital aplicado por cada investidor; Tendo em vista o exposto acima, gostaríamos de sugerir uma alternativa de projeto com o | Agradecemos a contribuição. Informamos que os investimentos previstos seguem o planejamento do Poder Concedente. Entretanto, as ações sugeridas serão avaliadas pela equipe técnica da APPA.   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |   |
|-----|--|---|---|
|     |  | <p>objetivo de mitigar as possíveis dificuldades apontadas considerando um arranjo alternativos de equipamentos conforme abaixo: Descritivo básico: 1. Implantação de 6 linhas de transportadores enclausurados com capacidade nominal de 3.000 toneladas cada um, base soja, seguindo a mesma rota atualmente proposta para o novo corredor de exportação; 2. Implantação de 6 novos carregadores de navios, com lança giratória, dotados de transportadores enclausurados e sistema de supressão de emissão de particulados mais modernos, que utilizem o conceito de fluxo laminar do produto durante o carregamento, reduzindo a turbulência do produto nas operações de carga; 3. Utilização de um planejamento de implantação do projeto que permita a continuidade das operações do corredor e dos berços 212, 213 e 214 durante a implantação do projeto ( conforme arranjo anexo); 4. Criação de um projeto de arrendamento específico para o corredor de exportação, nos moldes do atual TEGRAM no porto de Itaqui, onde o operador do corredor de exportação e de recepção ferroviária fica responsável pela implantação do empreendimento e tem como remuneração a cobrança dos serviços de movimentação dos graneis para os diversos terminais interligados ao sistema; 5. O valor da tarifa, baseado no investimento e no volumes manuseados ao longo do prazo de concessão é utilizado para definir o vencedor da concorrência de licitação do corredor; Com este modelo acreditamos que é possível implantar o corredor de maneira mais simples e sem interferir no modelo de negócios dos terminais de exportação, que não terão a responsabilidade direta de investir no corredor que será utilizado por outros operadores.</p> |   |
| 178 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)</p> <p>PAR14 - Seção C</p> | <p>A modelagem proposta desconsidera que as instalações atuais não têm capacidade de expedição de 4.000 t/h. Durante o período de obras do Píer T, para que as instalações existentes possam ser adequadas para uma capacidade de expedição de 4.000 t/h, é necessário que haja interdição. Contudo, em nenhum momento o cálculo de micro capacidade teve a capacidade estática do terminal reduzida. Espera-se que o cálculo de micro capacidade seja revisto, considerando anos com uma menor capacidade estática e, a partir do início das obras do Píer T, a redução no número de berços.</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a micro capacidade será revisada. Ademais, as adequações internas de cada terminal para compatibilização com a capacidade de expedição para até 4.000 t/h devem ser estudadas individualmente. Esclarecemos que, conforme diretriz da Autoridade Portuária, para a conexão do terminal com as estruturas públicas do Píer T, deverão ser utilizadas esteiras transportadoras com capacidade de no mínimo 3.000 t/h e no máximo 4.000 t/h, ficando facultado a adoção das estruturas pela futura arrendatária.</p> |
| 179 | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)</p> <p>PAR14 - Seção C</p> | <p>O cálculo de micro capacidade indica que o Sistema de Armazenagem terá, na Fase 4, capacidade igual ao Sistema de Embarque. O Estudo de Demanda projeta que a movimentação no Cenário Tendencial será, em média, 5,995 milhões de toneladas por ano. Ou seja, as instalações operarão com 95% de sua capacidade pelo sistema de expedição. Considerando essa elevada taxa, a movimentação prevista somente poderá ser realizada caso a futura instalação tenha alguma preferência de atracação nos novos berços a serem construídos. Caso contrário, o risco de não atendimento ao Cenário Tendencial será extremamente elevado. Contudo, a modelagem desconsiderou que o planejamento setorial considera que as elevadíssimas taxas de 95% são inadmissíveis, especialmente em um projeto portuário onde as cargas a serem movimentadas possuem sazonalidade. No caso do PAR14, se</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de mercado será revisado. Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR14 foram avaliados todos os berços vocacionados para graneis sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a capacidade estática de armazenamento de todos os terminais que utilizam a infraestrutura de atracação do porto de Paranaguá. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais</p>  |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|            |  |   |  |
|------------|--|---|--|
|            |  | <p>considerada a sazonalidade, seria necessário operar com capacidade acima de 100% em certos momentos. Isso demonstra a necessidade de revisão integral das projeções, sob pena de se estar desenvolvendo um projeto inviável.</p>   | <p>existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados.</p>   |
| <p>180</p> | <p>Seção C - EVTEA<br/>PAR14 (ENGENHARIA)<br/><br/>PAR14 - Seção C</p> | <p>Os estudos de demanda micro não consideraram que, com o arrendamento do PAR09 e a construção do Corredor de Exportação Oeste, serão construídas novas instalações de silagem que passarão a utilizar esse novo corredor. Diversos projetos que já foram anunciados, mas foram ignorados na modelagem - uma vez que os estudos de demanda têm por base o Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, que utiliza dados desatualizados, de 2016. Portanto, é necessário que a projeção de demanda micro considere, ao menos: (1) a construção do Porto Guará (Contrato de Adesão nº 6/2022, firmado em meados de 2022): a instalação portuária possuirá capacidade para movimentar 16.000.000 de toneladas por ano e infraestrutura para armazenagem 1.252.000 toneladas para granel sólido vegetal, conforme consta nos autos do Processo Administrativo ANTAQ n.º 50300.004329/2020-95 e no Processo Administrativo MINFRA n.º 50000.071854/2019-67. O início das operações ocorrerá entre 2025 e 2026; (2) AGTL: projeto de expansão de 55.000 toneladas previsto para entrar em operação em 2025, ampliando a sua capacidade estática no Corredor de Exportação para 121.000 toneladas a partir daquele ano. (3) 4 silos horizontais públicos (cada um de 15.000 t) localizados junto ao cais e que são parte do Corredor de Exportação. De acordo com os desenhos contidos na documentação disponibilizada, esses armazéns serão demolidos. (4) Coamo: ampliação da capacidade de armazenagem de grãos em 50.000 toneladas em área própria, que é interligada ao Corredor de Exportação em estudo. O projeto em desenvolvimento prevê que os novos silos estejam em operação a partir de 2025. (5) Gransol: novo terminal que estará interligado ao Corredor de Exportação em estudo. As obras, que envolvem a construção de silos totalizando 75.000 toneladas de armazenagem estática, estão em adiantado estágio de execução, estando a instalação prevista para entrar em operação em 2023; (6) Interalli: projeto de novas instalações para grãos a serem construídas em dois terrenos de sua propriedade. O projeto, que totalizará 226.000 toneladas de capacidade estática, está previsto para entrar em operação em 2027; (7) Bunge: A empresa possui um armazém com capacidade estática de 57.000 toneladas para grãos que não foi considerado no estudo (antigo terminal Sanbra). A estrutura está atualmente interligada ao Berço 206, mas em decorrência das limitações operacionais desse berço e por exigências por parte da APPA, a Bunge deverá estar interligando esse terminal ao Corredor de Exportação Oeste. De qualquer forma, essa estrutura é utilizada para a exportação de açúcar a granel e grãos. (8) TOEX: construção do Terminal Oeste de Exportação com previsão de entrada em operação em março de 2023. Trata-se de uma infraestrutura com capacidade estática de 88.000 toneladas que será interligada ao Corredor de Exportação Oeste. (9) SIPAL: há processo de obtenção dos licenciamentos para a remodelação de seu terminal, que passará a dispor de uma capacidade de armazenagem de 106.500 toneladas para a exportação de grãos. As instalações serão interligadas ao Corredor de Exportação Oeste, estando projetado para entrar em operação em 2025, tendo uma capacidade estática de 106.500 toneladas. Com base nessas</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de mercado será revisado. Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR14 foram avaliados todos os berços vocacionados para graneis sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a capacidade estática de armazenagem de todos os terminais que utilizam a infraestrutura de atracação do porto de Paranaguá. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |   |
|-----|--|---|---|
|     |  | informações, os cálculos para determinação da micro demanda precisam ser refeitos, refletindo a real micro demanda que o PAR14 poderá capturar.   |   |
| 181 | Seção D - EVTEA<br>PAR14 (OPERAÇÃO)<br><br>PAR14 - Seção D | A Pandemia da Covid-19, assim como a Guerra da Ucrânia, proporcionaram impactos significativos na economia global. Destaca-se a variação inesperada do dólar, bem como dos preços dos insumos dos mais diversos tipos, causados tanto pela escassez, quanto pela alteração da demanda. Referidas alterações têm refletido inclusive em contratos da própria APPA, como é o caso do Contrato 097/2019-APPA, estando em curso discussões a respeito da necessidade de reequilíbrio do contrato. A mesma questão levou também à revisão do CAPEX dos projetos do STS10 no Porto de Santos. Em decorrência da subavaliação dos ativos (novos e existentes), há necessidade de revisão de todas as premissas consideradas no certame, principalmente sobre os custos com manutenção, que são calculados com base nos valores dos ativos existentes e dos ativos a serem construídos. O aumento nos custos de ativos, que também impactam os custos com manutenções, podem ser facilmente comprovados pelos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias publicado pelo DNIT. No período entre setembro de 2021 e agosto de 2022, os índices dos itens envolvidos nas obras do PAR14 variaram muito acima do IPCA, que apresentou um aumento de 8,73% no período, como a seguir indicado: (i) Estruturas em Concreto Armado: 14,87%, apresentando um aumento 70,33% acima do IPCA; (ii) Estruturas e Fundações Metálicas: 20,98%, apresentando um aumento de 140,41% acima do IPCA; (iii) Obras Complementares: 18,30%, apresentando um aumento de 109,65% acima do IPCA; (iv) Máquinas e Equipamentos Industriais: 17,17%, apresentando um aumento de 96,76% acima do IPCA; (v) Pavimentação: 24,33%, apresentando um aumento de 178,78% acima do IPCA; e (vi) Terraplenagem: 28,90, apresentando um aumento de 231,19% acima do IPCA. Diante disso, sugere-se que as premissas adotadas na documentação disponibilizada na Audiência Pública nº 002/2022 sejam revistas, atualizando os valores considerados para valoração do Ativo Existente, conforme Tabela de Ativos Existentes constante da Seção E - Financeiro. | Agradecemos a contribuição. Informamos que os custos com manutenção obras e serviços serão reavaliados.   |
| 182 | Seção D - EVTEA<br>PAR14 (OPERAÇÃO)<br><br>PAR14 - Seção D | O Estudo apresenta as taxas de ocupação históricas dos berços 212, 213 e 214 do Corredor de Exportação Leste e dos berços 201, 204 e 206. No entanto, nenhuma avaliação, ou análise, é apresentada para justificar as diferenças taxas de ocupação nos diversos berços, induzindo à uma possível interpretação de que, com as obras de construção do Píer T", que impedirá o uso do berço 212 (por não ser possível operar navios maiores do que pequenos Handysize), o porto terá capacidade de atender à movimentação atual e até parte da demanda projetada. Os berços 204 e 206 possuem enormes restrições que impedem o uso dos navios-tipo utilizados no Corredor de Exportação Leste, bem como não dispõem de uma infraestrutura de interligação retro portuária que permita uma operação com maior eficiência quando comparado ao Corredor de Exportação Leste. O berço 201 (Corredor de Exportação Oeste), por sua vez, não dispõe de infraestruturas retro portuárias para o recebimento e armazenagem de graneis vegetais que permitam acomodar o volume de carga que não poderá ser embarcado pelo Corredor de Exportação Leste em decorrência das limitações operacionais impostas pelas obras para construção do Píer T. Nesse sentido, é preciso que seja desenvolvida uma melhor análise das capacidades dos diversos berços sobre a demanda projetada, bem como ser  | Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de mercado será revisado. Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR14 foram avaliados todos os berços vocacionados para graneis sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a capacidade estática de armazenamento de todos os terminais que utilizam a infraestrutura de atracação do porto de Paranaguá. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados. |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |  |
|-----|--|---|--|
|     |  | <p>profundamente estudado os impactos que poderão ocorrer sobre o custo da logística do agronegócio e, conseqüentemente, sobre a produção na área de influência do Porto de Paranaguá. Por exemplo, o Estudo prevê no Cenário Tendencial Macro uma taxa de crescimento de 8% entre os anos de 2022 a 2025. Mas para que esse crescimento seja comportado, os três berços do Corredor de Exportação, que já operam com elevadas taxas de ocupação, precisariam operar com taxas de ocupação que não são viáveis. Ao interditar um dos berços, o Porto de Paranaguá sequer poderia atender a movimentação de granéis vegetais realizada nos últimos anos. Nesse sentido, é preciso que o Estudo seja completamente reavaliado, sendo adotadas soluções que não prejudiquem os atuais usuários do Porto de Paranaguá. Como exemplo, verifica-se que o projeto do Corredor de Exportação Oeste poderá ser implementado sem proporcionar maiores restrições operacionais aos usuários do Porto, servindo como solução para atender a demanda crescente, bem como ser utilizado para carregamento de navios com dimensões acima dos que podem operar no Corredor de Exportação Leste. O Porto Guará, por sua vez, entrando em operação no período de 2025 a 2026, como anunciado e constante das documentações que fundamentam a assinatura do contrato de adesão autorizando a construção do empreendimento, deverá capturar uma parcela dos grãos a serem embarcados. Há ainda a possibilidade de se ampliar a capacidade dos transportadores de correias que atendem o Corredor de Exportação (das atuais 1.500 t/h para 2.000 t/h), permitindo que os carregadores de navios que foram instalados no Corredor de Exportação possam ter sua capacidade de 2.000 t/h aproveitada. Pelo exposto, sugere-se que seja reavaliado o planejamento para a construção do Píer T , incluindo uma análise da real necessidade de sua construção, frente a possibilidade muito mais vantajosa de se ampliar o Corredor de Exportação Oeste e/ou a repotencialização dos transportadores de correias do Corredor de Exportação Leste, cujas obras, a princípio, não proporcionariam, durante a sua execução, uma redução na capacidade de movimentação portuária, evitando grandes perdas aos usuários do Porto de Paranaguá, bem como considerar os impactos sobre a demanda que ocorrerá com a entrada em operação do Porto Guará, de forma a certificar a efetiva necessidade e vantajosidade para a construção do Píer T .</p> |  |
| 183 | <p>Seção D - EVTEA<br/>PAR14 (OPERAÇÃO)</p> <p>PAR14 - Seção D</p> | <p>O projeto estima um quantitativo de 15 vigilantes. Cabe observar que somente para cumprir com as exigências de ISPS, as CESPOTOS e CONPORTOS exigem um quantitativo mínimo de 2 postos de vigilância por portaria de acesso, 2 postos na operação dos equipamentos de vigilância além de postos rodantes para as áreas externas. Considerando ainda que o arrendamento, por serem áreas segregadas, deverá dispor de no mínimo 6 portarias de acesso, pode-se estimar uma estrutura mínima de 17 postos (2 postos por portaria, 3 postos rodantes, sendo 1 posto por área, e 2 postos para o CCOS). Para tal quantitativo de postos, são necessários, no mínimo, 68 vigilantes.</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os custos com serviços de segurança serão reavaliados.</p> |
| 184 | <p>Seção D - EVTEA<br/>PAR14 (OPERAÇÃO)</p> <p>PAR14 - Seção D</p> | <p>Os custos com Serviços de Limpeza precisam ser reavaliados, uma vez que estão extremamente subavaliados. O Projeto de Arrendamento envolve três áreas, totalizando quase 50 mil m<sup>2</sup>, contendo nas áreas um setor administrativo, setor de manutenção, diversos pontos de recepção e expedição de carga, além de vias de circulação, galerias e trechos por onde as estruturas de movimentação de cargas são e/ou serão aéreas e enterradas. Considerando às características de uma operação com</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os custos com serviços de limpeza serão reavaliados.</p>   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |   |
|-----|--|---|---|
|     |  | <p>granéis vegetais, há uma grande demanda por limpeza contínua das áreas operacionais, garantindo a segurança operacional e ambiental, sendo o quantitativo proposto, de apenas 5 empregados, extremamente subdimensionado. Outra questão a ser também considerada é com relação ao adicional para materiais de limpeza. Tanto as áreas externas, quanto as áreas dos locais de recebimento dos granéis, demandam limpeza com o uso de máquinas varredeiras. Portanto, a estrutura de limpeza precisa prever operadores de varredeiras industriais para as três áreas, além de pessoal para limpeza das áreas não abrangidas pelas máquinas (galerias, bases de torres de transferência, etc.). Com isso, o quantitativo mínimo de pessoal a ser considerado é de 9 para as áreas operacionais e outros 2 para as áreas administrativa e de manutenção, totalizando 11. Para o material de limpeza é preciso considerar a contratação de 3 máquinas varredeiras industriais, cujo valor é muito superior ao estimado nos Estudos, que contempla um valor anual de apenas R\$ 22.704 para todos os materiais de uso e consumo nas atividades de limpeza.</p>  |   |
| 185 | <p>Seção D - EVTEA<br/>PAR14 (OPERAÇÃO)<br/><br/>PAR14 - Seção D</p> | <p>Seção D- Operacional- item 4) Custos e despesas operacionais: Dentre as atividades correntes nas operações do Silo Público, e diante do ativo ser público, e considerando que qualquer investimento ou aplicação de recursos ficará retido a este ativo, aqueles que custearam a sua sustentabilidade, absorvem passivos gerados em decorrência da atividade que só é possível ser absorvido decorrente ao prazo acordado. A imprevisibilidade do período de trabalho acarreta ao operador portuário uma temeridade(desequilíbrio) que vai contra o princípio da sustentabilidade da atividade econômica. Existe uma vigência presente entre o Acordo de Cooperação AOCEP x APPA, onde qualquer antecipação acarretará prejuízos irreparáveis aos operadores. Está previsto no código civil 478 a 480, a teoria da imprevisão justifica a resolução ou a revisão de um contrato caso ocorra um acontecimento superveniente e imprevisível que desequilibre a sua base econômica, impondo a uma das partes obrigação excessivamente onerosa. Diante de uma possível antecipação de encerramento da vigência do Acordo de Cooperação, então, como fica a responsabilidade subsidiária da APPA pelo ônus gerado e não recuperado?</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o Acordo de Cooperação será respeitado até o prazo final de sua vigência (Junho/2025).</p>  |
| 186 | <p>Seção D - EVTEA<br/>PAR14 (OPERAÇÃO)<br/><br/>PAR14 - Seção D</p> | <p>A movimentação de grãos no porto de Paranaguá/PR é realizada principalmente pelo Corredor de Exportação (COREX), localizado nos berços 212, 213 e 214, e em outros berços públicos do porto organizado. O COREX, no entanto, representa cerca de 90% das exportações de soja, milho e farelos no porto organizado. De acordo com o histórico de movimentação registrado pela ANTAQ, o volume máximo movimentado ocorreu no ano de 2020, com um total de 22.264.608 toneladas exportadas, apresentando uma produtividade (prancha média geral) de 1.101 toneladas por hora, em média, por berço de atracação. Há um aspecto importante que foi desconsiderado nos estudos licitatórios, que trará impacto relevante nas operações do Porto de Paranaguá - a interrupção referente à obra prevista no berço 212. De acordo com os estudos licitatórios, haverá disponibilidade permanente de 3 berços ao longo de toda a obra. No entanto, tal informação não procede. É obvio que haverá interrupções significativas ao longo das diferentes fases da obra. A esse respeito, estima-se que o impacto possa chegar a 5 ou 6 milhões de toneladas por ano durante a obra até os berços do píer ficarem operacionais, causando consequências para o Porto, operadores e produtores com a inviabilização da</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. A solução foi idealizada de modo a reduzir os impactos aos usuários do porto, de forma temporária, até a implementação completa dos novos berços do Píer T, os quais beneficiarão todos os usuários do Corredor Leste. O berço 212 será ampliado em direção ao 211, de modo a atender a demanda no período.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|            |  |   |  |
|------------|--|---|--|
|            |  | <p>terça parte da capacidade do corredor de exportação. Tal aspecto deve ser estudado pela APPA de modo a endereçar uma solução para a continuidade das operações durante a obra, pelo que sugere-se a revisão dos estudos quanto à obra do berço 212, visando mitigar os riscos de indisponibilidade de infraestrutura pública e prejuízos aos usuários do porto.</p>  |  |
| <p>187</p> | <p>Seção D - EVTEA<br/>PAR14 (OPERAÇÃO)<br/><br/>PAR14 - Seção D</p> | <p>O Corredor de Exportação é um conjunto de silos horizontais e verticais, correias transportadoras, carregadores de navios (shiploaders), entre outros, dentro de áreas e retroáreas do porto, subdivididos em quatro grandes grupos, sendo o principal deles o complexo graneleiro da APPA (Corredor Leste), que se interliga a outros terminais, entre arrendados e privados, através do sistema de múltipla integração de terminais que se acessam pelo sistema de eixo principal de uso comum, a cada um dos seis Shiploaders distribuídos em três berços de atracação. Desse modo, a história do Porto de Paranaguá é muito relevante para entender o desenvolvimento econômico do país. Por cumprir um papel fundamental na exportação de diversos produtos, como a soja, este porto não deve ser subestimado. Pelo contrário, é muito importante direcionar investimentos para a ampliação e modernização das suas estruturas portuárias, bem como o fomento ao comércio internacional. Nesse contexto, também é oportuno destacar o relevante papel desempenhado pelo Porto Organizado de Paranaguá/PR na viabilização de acessos à universalidade de usuários, mantendo caráter isonômico e justo no uso da infraestrutura pública, o que restará limitado em caso de licitação do PAR14 nos atuais moldes (incluindo o Silão). A utilização da infraestrutura portuária do Porto de Paranaguá/PR é definida no Regulamento de Exploração do Porto (REP), o qual estabelece as regras e condições de uso do bem público. O principal objetivo do Regulamento é criar um ambiente isonômico e transparente para os usuários e demais agentes intervenientes. O modelo de operação consiste na operação dos sistemas públicos do porto organizado, incluindo o sistema de correias transportadoras do COREX e os equipamentos de cais (shiploaders) de acordo com a regulamentação expedida pela autoridade portuária - APPA, nos termos da Ordem de Serviço nº 046/2018 - NORMAS DE OPERAÇÃO DOS TERMINAIS DO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO, bem como da Ordem de Serviço nº 332/2021 - REGULAMENTO DE PROGRAMAÇÕES, OPERAÇÕES E ATRACAÇÕES DE NAVIOS. A Ordem de Serviço nº 046/2018 tem por objetivo criar condições para o eficiente desempenho das atividades portuárias, proporcionando a melhor utilização das instalações e equipamentos portuários e o estímulo à concorrência na prestação de serviços portuários, mantendo o zelo pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental. Em relação ao uso dos berços públicos do COREX, a Ordem de Serviço nº 046/2018 estabelece o seguinte no Capítulo 4: 4.1 As operações de recebimento das cargas no terminal público do Complexo Corredor de Exportação serão coordenadas especificamente através do "SILOG" - Sistema Logístico do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá. Enquanto as operações de recebimento das cargas nos terminais privados serão coordenadas na "RETEP" - Reunião de Terminais do Porto de Paranaguá. 4.2 As reuniões do "SILOG" e "RETEP" deverão ocorrer semanalmente ou por convocação extraordinária, sob coordenação da DISILO em local a ser definido pela APPA. 4.3 Nas reuniões do "SILOG" são públicas e nestas serão definidas as quantidades diárias de cargas cadastradas para os terminais públicos do Porto de Paranaguá, por Operador Portuário e/ou</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o atendimento a terceiros pelo terminal está assegurado tanto pela regulação setorial como pelas disposições contratuais. Conforme o inciso xxxi da Subcláusula 7.1.1 da minuta de Contrato, a Arrendatária deverá atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de operação de cargas pelo terminal, considerando as disponibilidades e as condições gerais das atividades, observada a regulação sobre o tema.</p> <p>Informamos que a decisão por explorar a referida área mediante contrato de arrendamento tem o seu devido enquadramento legal, uma vez que, efetivamente, a exploração de áreas nos portos brasileiros é feita, em regra, mediante arrendamento portuário. Nesse sentido, o §1º do art. 1º da Lei nº 12.815/2013 prevê que a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público. Ademais, o art. 3º, inciso I, da referida Lei, estabelece como diretriz a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias. Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação do interesse público. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto no arrendamento PAR14.</p> |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |   |
|-----|--|---|---|
|     |  | <p>depositário, de conformidade com as programações de embarques de navios. 4.4 Caso os lotes dos navios no line-up do corredor de exportação já estejam disponíveis em estoque ou não haja navio no line-up com lotes para os terminais públicos, poderão ser aceitas nomeações para navios ao largo ou anunciados. 4.5 Depois de encerradas as operações de embarque das mercadorias nomeadas para os silos públicos, na ocorrência de se verificar saldos remanescentes do total programado para embarque, o Operador Portuário deverá imediatamente renomear a diferença apurada sob pena de ter suas operações e programações suspensas até o cumprimento da presente determinação, sob pena de ter suas demais operações suspensas, a critério da APPA. 4.6 A APPA irá disponibilizar aos interessados o volume de caminhões programados e efetivamente descarregados de forma a manter a transparência nestes procedimentos. [...] Do exposto, nota-se o eminente papel público que o COREX desempenha no porto organizado, viabilizando a exportação dos grãos brasileiros, com procedimentos transparentes aos usuários. Nesse sentido, considerando os impactos causados pela licitação do PAR14 nos moldes atuais, que será limitar a isonomia entre os operadores da região, sugere-se a revisão do modelo, de modo que seja preservada função social do COREX e a disponibilidade do Silão aos pequenos produtores.</p>  |   |
| 188 | <p>Seção D - EVTEA<br/>PAR14 (OPERAÇÃO)<br/><br/>PAR14 - Seção D</p> | <p>Caso o Leilão do PAR 09 ocorra no mesmo momento, teremos ainda as obras na região oeste do Porto, que podem prejudicar o acesso dos caminhões, que entram para o COREX Leste pela Av. Bento Rocha, podendo ainda prejudicar eventual migração de cargas para o berço 201. Esta situação somada as obras de construção do novo moegão do Corredor de Exportação devem estrangular ainda mais o sistema de recepção de cargas. Mesmo com tecnologia cantitravel, deverá existir uma zona de exclusão em água para segurança das obras prejudicando as manobras de navios, impactando ainda mais no setup da atracação de navios. No modelo publicado não encontramos menção sobre a sobreposição de obras, interferências nos fluxos de recebimento de cargas, e análise dos impactos e efeitos as restrições operacionais adicionais ao fluxo de carregamento de navios. xiii. A APPA fará um estudo sobre o sequenciamento e sobreposições das obras com proposito de minimizar os impactos para as operações? Os arrendamentos PAR 14 e PAR 15 exigirão investimentos superiores a R\$ 1,6 Bilhão, por parte dos novos arrendatários, e em função disso é muito importante esclarecer como serão estabelecidas eventuais obrigações de compartilhamento dos novos berços (quando concluídas as obras) e principalmente os critérios do line-up (ordenamento da fila de espera) de atracação dos navios nos novos berços. É importante destacar que a construção do novo píer em T (Fase n. 01), por parte dos novos arrendatários, vão incorporar no Corredor de Exportação berços de alta capacidade, aptos a atender maiores navios que os atuais berços 212 e 213. xiv. A APPA pretende manter um line-up público de atracação de navios, por ordem de chegada, para todos os berços, inclusive os novos? Com a construção dos novos berços (Fase n. 01 Píer T ), as correias transportadoras do berço 212, bem como shiploders daquele berço, deverão ser retirados e/ou realocadas para outras posições, e eventuais adaptações de fim de curso das linhas deverão ser realizados para manter a integridade de todo sistema integrado existente. xv. A remoção dos equipamentos e a demolição de 2 armazéns horizontais e o reordenamento operacional do berço 212 será de responsabilidade e por conta da</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Pier T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p> <p>Informamos que será avaliada pela equipe técnica regra de atracação para atendimento aos berços do píer T pelo PAR14 e PAR15. Caso viável, a nova configuração será apresentada na versão revisada do estudo. Vale destacar que o detalhamento das regras de atracação será definido no Regulamento de Programações, Operações e Atracações de Navios da Appa e em reuniões de atracação realizadas.</p> <p>Esclarecemos que a remoção dos equipamentos e a demolição dos armazéns horizontais na faixa de cais serão detalhados na versão revisada dos estudos PAR14 e PAR15. Em relação ao Pátio de Triagem, informamos que a APPA vem desenvolvendo estudos preliminares com vistas ao licenciamento ambiental para a ampliação da área, com a previsão para dobrar a capacidade de caminhões, em relação às 1.000 vagas atuais.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |   |  |
|-----|--|---|--|
|     |  | <p>APPA? xvi. A remoção dos equipamentos e reordenamento operacional do berço 212 será de responsabilidade de todos os terminais interligados? Pelos estudos apresentados, todos os usuários farão uso do Pátio de Triagem de Caminhões Público da APPA. É fato que os custos operacionais da logística, no setor de granéis sólidos (commodities), é muito sensível e a análise de viabilidade dos arrendamentos são diretamente impactadas, assim questionamos: xvii. Existe algum plano de expansão do pátio de caminhões público da APPA para fazer frente ao aumento de fluxo de cargas? xviii. Existe alguma intenção da APPA em realizar a concessão do pátio de triagem de caminhões público para iniciativa privada? xix. Havendo a intenção de concessão do Pátio de Caminhões Público, já existe alguma ideia ou referência de valor a ser cobrados dos caminhões?</p>   |  |
| 189 | <p>Seção D - EVTEA<br/>PAR14 (OPERAÇÃO)<br/><br/>PAR14 - Seção D</p> | <p>O silo vertical da APPA (100.000 tons) foi incluído no lote do PAR 14. Já os 02 (dois) armazéns horizontais remanescentes da APPA não foram mencionados no modelo publicado. Os armazéns horizontais são de baixa capacidade operacional e por sua vez podem comprometer a produtividade dos demais terminais privados. xx. Os armazéns horizontais da APPA, (os 2 não demolidos), permanecerão em regime de operação pública pela APPA, concorrendo pelo uso dos berços 213 e 214? xxi. A APPA pretende descontinuar as operações dos armazéns horizontais ou manter as operações dos Operadores Portuários sem Teto? Obras do Novo Moegão - Com base em informações recentes, a APPA já realizou a licitação e contratou as obras do novo moegão, que irá servir como sistema de descarga ferroviária do Corredor de Exportação. O prazo estimado para execução das obras é de 20 meses e parte das obras do PAR 14 e PAR 15 ocorrerão quase que no mesmo local, ou limitrofes as obras do Novo Moegão, que devem impor novos desafios de execução e continuidade das operações, assim questionamos: xxii. No modelo de negócios devemos considerar que nos primeiros 20 meses não haverá recebimento pelo modal ferroviário, em função das obras do novo moegão? xxiii. As instalações existentes e contidas nos processos de arrendamento PAR 14 e PAR 15 terão condições de manter operações de descarga ferroviária? xxiv. Especificamente sobre as instalações do silo vertical (incluído no PAR 14), terão os serviços de recepção rodoviária e ferroviária paralisados ou prejudicados durante a execução das obras do moegão? xxv. O custo de manutenção civil e eletromecânica das instalações do novo moegão será da APPA ou dos arrendatários? Todas as áreas operacionais devem estar qualificadas e habilitadas como área de segurança, para oferecer o regime de alfandegamento e ISPS Code, tendo a Receita Federal e Polícia Federal como órgãos regulamentadores destas obrigações. O perímetro que engloba a nova ponte de acesso, correias transportadoras e berços de atracação dos navios (áreas molhadas) está segregado das áreas de armazenagem, e se encontra diretamente conectado com o perímetro do ISPS Code e Alfandegamento da APPA. xxvi. O perímetro que englobam a nova ponte de acesso, correias transportadoras e berços de atracação dos navios (áreas molhadas) poderá ser incorporado e ficar sob a tutela do regime de alfandegamento e área de segurança (ISPS Code) da APPA?</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a remoção dos equipamentos e a demolição dos armazéns horizontais na faixa de cais serão detalhados na versão revisada dos estudos PAR14 e PAR15. Referente ao cronograma de implantação da nova estrutura de atracação Píer T e Moegão, informamos que o tema será avaliado com objetivo de compatibilizar as obras destinadas aos arrendamentos e Autoridade Portuária, com objetivo de mitigar os impactos na operação portuária. Conforme diretriz da Autoridade Portuária, a recepção ferroviária será exclusivamente através do Moegão.</p> <p>Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Para fins de alfandegamento, ressaltamos que as estruturas públicas ficarão sob o regime da Autoridade Portuária.</p> |
| 190 | <p>Seção D - EVTEA<br/>PAR14 (OPERAÇÃO)</p>                          | <p>Os estudos de capacidade da APPA apresentam que a taxa ocupação dos berços do Corredor de Exportação, já ultrapassaram as recomendações de ampliação do sistema, tendo já ultrapassado os limites operacionais, e gerando filas de espera para atracação durante todo o ano. O Corredor de</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. A solução foi idealizada</p>   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|            |  |  |   |
|------------|--|--|---|
|            | <p>PAR14 - Seção D</p>   | <p>Exportação da APPA, opera em regime de compartilhamento de berços públicos, com line-up de atracação de navios baseado na ordem de chegada dos navios, e em segundo plano, preferências de atracação com base em maior produtividade. Atualmente existem 11 empresas interligadas ao Corredor de Exportação e mais 01 deve requerer o Contrato de Passagem: â€¢ Cimbessul; â€¢ AGTL(Nova Ampliação 2025); â€¢ Cargill (Novo PAR 15); â€¢ Centro Sul (Novo PAR 14); â€¢ Dreyfus, â€¢ Interalli, â€¢ Cotriguaçu, â€¢ Coamo; â€¢ Rochatop; â€¢ APPA Silos Públicos (Novo PAR 14); â€¢ Gransol (Em fase final de construção/2023); â€¢ Interalli 2 (Em fase de Projeto de interligação/2025); Atualmente as empresas interligadas compartilham os 03 berços de atracação (B212, B213 e B214), já no limite operacional, conforme descrito nos documentos publicados. A grande vantagem de arrendamentos já operacionais (brown field) é executar obras, mantendo as operações existentes e o faturamento ainda nas antigas instalações, que aliviam o fluxo de desembolso de caixa do empreendimento, que por sua vez impactam diretamente no modelo de viabilidade econômica e financeira, garantias, etc. Assim eventuais impactos nas operações podem impor a redução dos fluxos financeiros das empresas que operam as instalações existentes e devem ser considerados no modelo econômico e financeiro. A parada do berço 212 no período de execução das obras poderá chegar a 3 anos, deixando de embarcar aproximadamente 6 milhões de toneladas/ano. No cenário atual teremos a perda de aproximada 30% na capacidade de carregamento, e no fluxo financeiro de todos os terminais, inclusive dos novos arrendatários e para as receitas da APPA, durante o período da execução das obras. Esta carga, em parte poderá ser deslocada para os Berços 201, 204 e 206, parte para São Francisco do Sul e Santos. Pela documentação publicada, durante as obras de construção da fase 01 do píer T , o berço 212 deverá ficar interditado para construção da futura ponte de acesso, assim perguntamos: x. A APPA vai realizar anuncio antecipado com as datas e previsão de prazos de paralisação do berço 212, de forma a possibilitar o re-planejamento dos fluxos de cargas e evitar sofrimento logístico ao mercado? xi. Uma vez que os berços 213 e 214 não terão capacidade para operar o atual fluxo de cargas, a APPA irá definir alguma diretriz operacional (preferência de atracação) para os berços 201, 204 e 206, de forma a viabilizar os compromissos comerciais contratados? xii. Havendo restrições a performance de carregamento de navios, a APPA irá dispensar o pagamento de tarifas de arrendamento e redução das obrigações de MMO (durante as restrições) de forma a compensar eventuais perdas financeiras, por conta das restrições operacionais?</p> | <p>de modo a reduzir os impactos aos usuários do porto, de forma temporária, até a implementação completa dos novos berços do Píer T, os quais beneficiarão todos os usuários do Corredor Leste. O berço 212 será ampliado em direção ao 211, de modo a atender a demanda no período.</p>   |
| <p>191</p> | <p>Seção D - EVTEA<br/>PAR14 (OPERAÇÃO)<br/><br/>PAR14 - Seção D</p> | <p>3. Documento n. 05 Seção D - Estudo Operacional: Pergunta n. 3.1 - Todas as empresas que atualmente compõem o Corredor de Exportação poderão fazer uso dos novos berços (Fase n. 01 Píer T)? Pergunta n. 3.2 - Serão os novos berços (Fase n. 01 Píer T ) de uso exclusivo dos novos futuros arrendatários? Pergunta n. 3.2 - Os novos berços (Fase n. 01 Píer T ), construídos por futuros arrendatários, poderão contar com um line-up privado (ordenamento da fila) de atracação de navios? Pergunta n. 3.3 - A APPA pretende manter um line-up público de atracação de navios, por ordem de chegada, como funciona atualmente no Corredor de Exportação? (condicionante pode afetar o fluxo de caixa futuro do empreendimento). Pergunta n. 3.4 - Caso os novos arrendatários não consigam utilizar a capacidade plena dos novos berços (Fase n. 01 Píer T ), a capacidade ociosa poderá ser disponibilizada para as</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Por se tratarem de berços públicos, caberá a remuneração à Autoridade Portuária de acordo com as tarifas portuárias aplicáveis. Informamos que será avaliada pela equipe técnica regra de atracação para atendimento aos berços do píer T pelo PAR14</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|            |  |  |  |
|------------|--|--|--|
|            |  | <p>demais empresas arrendatárias do Corredor de Exportação? Pergunta n. 3.5 - Havendo capacidade ociosa, e obrigação de compartilhar com os demais arrendatários do Corredor de Exportação, como será a remuneração pelo uso dos novos berços (Fase n. 01 Píer T )? Pergunta n. 3.6 - Havendo remuneração pelo uso dos novos berços (Fase n. 01 Píer T ) a tarifa para utilização será devida para os novos arrendatários, ou para a APPA? Pergunta n. 3.7 - Caso eventual tarifa seja devida aos futuros arrendatários, como seria estabelecida a tarifa (R\$/ton.), pelo uso dos novos berços?</p>   | <p>e PAR15. Caso viável, a nova configuração será apresentada na versão revisada do estudo. Vale destacar que o detalhamento das regras de atracação será definido no Regulamento de Programações, Operações e Atracações de Navios da Appa e em reuniões de atracação realizadas. Por se tratarem de berços públicos, caberá a remuneração à Autoridade Portuária de acordo com as tarifas portuárias aplicáveis.</p>   |
| <p>192</p> | <p>Seção E - EVTEA<br/>PAR14 (FINANCEIRO)<br/><br/>PAR14 - Seção E</p> | <p>4) DA FALTA DE FUNDAMENTAÇÃO NOS DOCUMENTOS QUE INTEGRAM O ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA SEÇÃO E O objeto da presente Consulta Pública é a pretensão de se alterar a modelagem adotada pela APPA, repassando-se à iniciativa privada - nos moldes tradicionais - a utilização e exploração dos terminais que hoje constituem os denominados silos públicos. Entretanto, no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais em área localizada no Complexo Portuário de Paranaguá, denominado PAR14, em nenhum dos itens do seu extenso arrazoado fez-se qualquer referência aos silos públicos. Com efeito, não foram considerados fatores como a excelência dos serviços prestados, a modicidade das tarifas que são praticadas atualmente, bem como a vantagem no amplo acesso de produtores e de operadores portuários. Veja-se, por exemplo, que no documento em que se realizam os Estudos de Mercado são trazidos os dados da produção do Porto, mas sem qualquer delimitação ou referência à produção realizada mediante os Silos Públicos e a atividade da AOCEP. Nem mesmo nos documentos em que se avaliam a Operação atual e os dados financeiros fez-se qualquer referência aos silos públicos. Constata-se, na análise dos referidos documentos, que não houve uma preocupação em se estabelecer qualquer tipo de comparativo com resultados que vem sendo apresentados pelos Operadores atuais, associados à AOCEP, ignorando-se completamente a performance de excelência dos serviços Porto de Paranaguá. O extenso volume de dados que consta nas mais de 150 páginas produzidas limita-se a indicar, apenas, o que se espera com as futuras contratações, sem apontar, de maneira objetiva e comparativa, (i) quais são os fatores que hoje são deficitários; (ii) quais são os fatores que serão incrementados no novo formato; (iii) qual será a vantagem econômica com a nova modelagem, em comparação aos recursos que atualmente circulam com a prestação dos serviços no Porto. Essas são questões que se espera sejam respondidas na presente Audiência Pública. Mas é preciso verificar que, ainda que sejam trazidas as respostas aos questionamentos, tem-se que a atuação administrativa deixou de observar as prescrições da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro - LINDB (Lei n. 13.655/2018). Isto porque, o EVTEA foi feito sem qualquer embasamento das escolhas adotadas pelo poder público. Não há, com efeito, uma motivação qualificada que possa comprovar que a adoção da modelagem prevista melhor atende o interesse público. Com efeito, buscando o aperfeiçoamento da gestão pública e a criação de um ambiente de maior segurança jurídica, o art. 20, da referida legislação, impõe que a aplicação do</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a decisão por explorar a referida área mediante contrato de arrendamento tem o seu devido enquadramento legal, uma vez que, efetivamente, a exploração de áreas nos portos brasileiros é feita, em regra, mediante arrendamento portuário. Nesse sentido, o §1º do art. 1º da Lei nº 12.815/2013 prevê que a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante e concessão e arrendamento de bem público. Ademais, o art. 3º, inciso I, da referida Lei, estabelece como diretriz a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias. Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação do interesse público. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto no arrendamento PAR14.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |  |
|-----|--|--|--|
|     |  | <p>Direito, inclusive na esfera administrativa, considere as suas consequências práticas, que deverão ser tomadas com base em ampla fundamentação empírica. Assim, impõe-se ao poder público o ônus argumentativo de demonstrar, a partir de juízos concretos, que a solução adotada é pertinente (i) ao ordenamento jurídico interpretado sistematicamente e (ii) às consequências concretas que serão produzidas. Exige-se, portanto, que se realize uma projeção, uma análise de causa-efeito que considere a relevância política, social e econômica das decisões adotadas. Em termos práticos, pode-se afirmar que há um aperfeiçoamento, ou ainda, a aplicação concreta do controle da discricionariedade técnica. Este controle deve balizar-se pela análise das opções postas no caso concreto, para que o ente público possa realizar a melhor escolha. E a escolha mais vantajosa será aquela que melhor possa atuar corrigindo as imperfeições do mercado, assegurando que as atividades e serviços sejam prestados em condições adequadas, em atendimento ao interesse público. A partir de tais premissas verifica-se que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, sem embargo de pretender servir de base para abertura de procedimentos licitatórios, não atende às prescrições do precitado art. 20, da LINDB. Isto porque, ao opinar expressamente pelo arrendamento das áreas do Porto de Paranaguá, incluindo a dos silos públicos, não justifica tal opção. O referido estudo, como já se referiu, nem faz referência à existência de silos públicos, não se desincumbindo do ônus de comprovar que o arrendamento dos silos, nos moldes tradicionais, em detrimento da modelagem de operação hoje existente, através da AOCEP, traria vantagens à realização do serviço. Por tais razões, conclui-se que não é viável a abertura de processo licitatório para o arrendamento da área do Porto de Paranaguá que atualmente abriga os Silos Públicos. Tal hipótese de privatização do serviço implicará em inevitável retrocesso em relação à modelagem atualmente adotada. E, ainda que assim não fosse, não seria possível realizar a licitação sem que antes os gestores editassem o EVTEA com a devida motivação e avaliação de impacto.</p> |  |
| 193 | <p>Seção E - EVTEA<br/>PAR14 (FINANCEIRO)<br/><br/>PAR14 - Seção E</p> | <p>5) DA INVIABILIDADE DE REALIZAR A LICITAÇÃO EM FACE DA FALTA DE ANÁLISE DE SUSTENTABILIDADE SOCIAL O objeto da presente Consulta Pública é a pretensão de se alterar a modelagem adotada pela APPA, repassando-se à iniciativa privada - nos moldes tradicionais - a utilização e exploração dos terminais que hoje constituem os denominados silos públicos. Entretanto, no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais em área localizada no Complexo Portuário de Paranaguá, denominado PAR14, em nenhum dos itens do seu extenso arrazoado fez-se qualquer referência aos silos públicos e às vantagens que traz tal modelagem em relação à sustentabilidade social. Com efeito, não há qualquer indicativo dos benefícios sociais que a nova formatação trará para o Estado do Paraná, não tendo sido realizada análise de impacto em relação à geração de mão-de-obra e ao acesso de pequenos produtores aos serviços portuários. Igualmente, referido estudo não se preocupou em indicar quais serão os impactos em relação à extinção dos silos públicos. Com efeito, não há qualquer referência às consequências que serão produzidas pelo fechamento do mercado, na área do Silão, a apenas uma empresa que será arrendatária - quando atualmente está aberto a todas as empresas associadas da AOCEP - Associação dos Operadores do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá.</p>  | <p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que o atendimento a terceiros pelo terminal está assegurado tanto pela regulação setorial como pelas disposições contratuais. Conforme o inciso xxxi da Subcláusula 7.1.1 da minuta de Contrato, a Arrendatária deverá atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de operação de cargas pelo terminal, considerando as disponibilidades e as condições gerais das atividades, observada a regulação sobre o tema. Informamos que a decisão por explorar a referida área mediante contrato de arrendamento tem o seu devido enquadramento legal, uma vez que, efetivamente, a exploração de áreas nos portos brasileiros é feita, em regra, mediante arrendamento portuário. Nesse sentido, o §1º do art. 1º da Lei nº 12.815/2013 prevê que a exploração indireta do porto organizado e das</p> |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |  |
|-----|--|--|--|
|     |  | <p>Ora, ainda que a APPA, atualmente, apresente a natureza jurídica de empresa pública, não se pode olvidar que realiza atividade típica de estado, mediando a prestação de serviços públicos portuários à população. E, por isso mesmo, está vinculada à sua função social: a de assegurar a prestação de tais serviços assegurando-se a universalidade do acesso e a modicidade das tarifas. Ademais, não se pode olvidar que é dever da estatal o desenvolvimento de políticas sociais, conforme consta no precatado art. 23, VIII, de seu Estatuto. Afinal, não só o art. 173, da Constituição da República impõe às estatais a obrigação de atender sua função social, mas, também, a matéria foi tratada na Lei n. 13.303/2016, que em seu art. 27, prescreve que as estatais terão a função social de realização do interesse coletivo (...) Com base nesse conjunto normativo, mostra-se evidente que a função social de tais empresas estatais indicam a sua natureza diferenciada das demais empresas privadas, impedindo-se que sua atuação seja direcionada apenas ao desiderato lucrativo. Não por outra razão, o § 1º, do referido art. 27, da Lei n. 13.303/2016 estabelece que A realização do interesse coletivo de que trata este artigo deverá ser orientada para o alcance do bem-estar econômico e para a alocação socialmente eficiente dos recursos geridos pela empresa pública e pela sociedade de economia mista (...). No mesmo sentido, o § 2º, do referido artigo, determina que a empresa pública deverá adotar práticas de responsabilidade social corporativa. Aplicando-se tais dispositivos na matéria trazida à colação verifica-se que a modelagem que existe atualmente - com a presença dos silos públicos - é a que permite a alocação socialmente eficiente dos recursos, sendo inegável medida que atende aos reclamos da responsabilidade social da empresa. E tal conclusão se comprova diante dos resultados apresentados pelos serviços prestados pelos Operadores Portuários associados à AOCEP, bem como face da universalidade de acesso ao serviço que a existência de Silos Públicos viabiliza e diante da modicidade das tarifas praticadas - menores, em comparativo com os demais serviços prestados no Porto. A alteração da sistemática atual, portanto, que irá adotar para a área dos silos públicos a mesma fórmula de arrendamento que utiliza para as demais áreas do Porto, acabará por inviabilizar o acesso dos pequenos produtores, que ficarão à mercê da competição com grandes exportadores. Tais razões indicam, portanto, a obrigatoriedade de que a área dos Silos Públicos não seja incluída nos futuros certames licitatórios, sob pena de que a APPA deixe de cumprir sua função social, afrontando os referidos dispositivos da Lei n. 13.303/2016, bem como aqueles preceitos legais que impõe a prestação do serviço público adequado (art. 6º, § 1º, da Lei n. 8.987/95, art. 4º, do Código de Proteção do Usuário dos Serviços Públicos, Lei n. 13.460, de 2017 e art. 3º, da Lei n. 12.815/2013).</p> | <p>instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante e concessão e arrendamento de bem público. Ademais, o art. 3º, inciso I, da referida Lei, estabelece como diretriz a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias. Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação do interesse público. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto no arrendamento PAR14.</p> |
| 194 | <p>Seção E - EVTEA<br/>PAR14 (FINANCEIRO)<br/><br/>PAR14 - Seção E</p> | <p>A modelagem financeira apresentada detalha todas as premissas financeira para elaboração do Estudo de Viabilidade Econômica e Financeira dos arrendamentos, porém restam algumas dúvidas que podem impactar o modelo matemático e por sua vez a análise de viabilidade do empreendimento. Verificamos que alguns custos operacionais obrigatórios e essenciais não foram mencionados. A APPA já licitou e vai construir com recursos próprios o novo moegão, e após sua conclusão será uma infraestrutura pública de descarga ferroviária centralizada de todo complexo do Corredor de Exportação. A estrutura tarifária da APPA estabelece valores pelo uso de infraestrutura pública, tais como o uso de equipamentos (correias/shiploders), balanças, etc., normalmente na conta Infraport.</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que até a completa implantação da estrutura ferroviária Moegão permanecem inalterados os procedimentos operacionais atualmente realizados pelas empresas junto às associações citadas, enquanto vigentes os respectivos acordos de cooperação. Ressaltamos que a obra será executada pela APPA. Assim, a APPA irá avaliar os cenários futuros para a melhor operacionalização da nova estrutura pública, de</p>  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |  |
|-----|--|--|--|
|     |  | <p>xxvii. Qual entidade será responsável pela execução dos serviços de descarga centralizadas no futuro moegão públicos? xxviii. Qual será o valor da taxa de utilização da infraestrutura pública do moegão, devida a APPA? xxix. Qual será o valor total estimado da prestação de serviço de descarga? Atualmente os terminais e operadores portuários que atuam no Corredor de Exportação Público de Paranaguá são obrigados a contribuir para as associações Associação dos Operadores do Corredor de Exportação - AOCEP e/ou Associação dos Terminais Portuários do Corredor de Exportação - ATEXP, com valores entre R\$ 1,20 e R\$ 1,80 por tonelada movimentada. Segundo apurado junto a estas associações, estes valores são destinados a manutenção da infraestrutura pública do Corredor de Exportação, e ainda para serviços complementares de gestão do pátio de caminhões, limpeza do complexo, etc., assumidos pelas associações. Os valores de arrendamento (variável) estabelecidos para o PAR 14 e PAR 15, respectivamente, R\$ 0,19 por/ton. e R\$ 0,27 por/ton., ou seja, esta contribuição para as associações (custo adicional não previsto) pode chegar a 4 vezes o valor do arrendamento da área. É importante destacar que todos os custos operacionais obrigatórios afetam as premissas do modelo econômico e a análise de viabilidade. xxx. Será obrigatória a contribuição por tonelada movimentada para ATEXP e AOCEP? xxx.a O Custo da tarifa de utilização do futuro moegão está incluso no valor do arrendamento variável? xxxi. Será cobrado do armador a tabela II (Infracais) pela utilização do cais de acostagem, nos berços construídos pelos novos arrendatários?</p>                       | <p>modo a mitigar eventuais impactos aos usuários, bem como de atender ao interesse público. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Os investimentos relativos ao Píer T não refletem em dispensa de cobrança de tarifas pelo uso dos berços pelo arrendatário, uma vez que os valores já estão considerados na composição econômico-financeira do projeto PAR14.</p> |
| 195 | <p>Seção E - EVTEA<br/>PAR14 (FINANCEIRO)<br/><br/>PAR14 - Seção E</p> | <p>Estes custos operacionais adicionais deveriam constar do modelo financeiro, e por sua vez serem parametrizados para efeito do resultado do estudo de viabilidade técnica e financeira das concessões. Os orçamentos dos arrendamentos em curso apresentam os seguintes elementos: € PAR 14 - CAPEX - 1,075 BI - Data base -10/21; € PAR 15 - CAPEX - 609,9 MI - Data base - 01/21; O recente advento da Pandemia Covid19, trouxe grandes distorções ao modelo econômico brasileiros, trazendo de volta a inflação e grandes desequilíbrios na oferta e demanda de produtos, bens e serviços. Analisando a data base dos estudos publicados devemos ter distorções de valores entre 38% e 74%, não considerando os materiais e equipamentos suscetíveis a variação do dólar, que abalam a execução dos projetos, se não mitigados. Analisando os cronogramas físicos financeiros publicados e relacionados as principais obras do Corredor de Exportação, bem como expectativas de projeção de cargas (faturamento), temos: € Obras Moegão - Início Março/23 - Prazo - 20 meses = Conclusão Jan/25; € Obras Novo Píer - Leilão Março/23 - Prazo - 6º Ano = Conclusão Mar/29. Em projetos desta natureza, que incorporam reformas, repotenciamento e novas construções em áreas já operacionais, existe um grande volume de incertezas, contingências e prorrogações de prazos. Neste cenário, durante os próximos 6 anos os fluxos de carregamento devem ser afetados, bem como as projeções de movimentação de cargas e as expectativas de receitas, assim questionamos: xxxii. Os pedidos de reequilíbrio do modelo econômico financeiros poderão ser realizados antes e/ou após a celebração do contrato de arrendamento?</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os pedidos de reequilíbrio só poderão ser realizados após a celebração do contrato, nos termos da regulação do tema imposta.</p>   |
| 196 | <p>Seção E - EVTEA<br/>PAR14 (FINANCEIRO)<br/><br/>PAR14 - Seção E</p> | <p>Adotou-se a premissa de 3% de ISS, no entanto a Lei Complementar nº 262/2021 de Paranaguá/PR alterou a alíquota de ISS para 5%, a qual entrou em vigor em 05/01/2022. Dessa forma, os estudos serão atualizados para atender a nova alíquota?</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a alíquota será ajustada no âmbito da revisão do estudo.</p>   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |   |  |
|-----|---|---|--|
| 197 | Seção E - EVTEA<br>PAR14 (FINANCEIRO)<br><br><i>PAR14 - Seção E</i> | Observa-se que o estudo da seção E - Financeiro, adota a taxa wacc de 9,38% a.a, no entanto houve recente modificação por meio do Acórdão N° 329-2022-ANTAQ (SEI/1626626) alterando a taxa wacc para 9,92% a.a. O estudo será atualizado para adotar as premissas trazidas pela ANTAQ?  | Agradecemos a contribuição. Informamos que o WACC será ajustado no âmbito da revisão do estudo.  |
| 198 | Seção E - EVTEA<br>PAR14 (FINANCEIRO)<br><br><i>PAR14 - Seção E</i> | Solicitamos esclarecimentos no estudo da Seção E - Financeiro, pág. 5 no que tange à seguinte disposição: Nesse sentido, recomenda-se que os valores tarifários correspondentes sejam revisados, ao menos para o uso das novas infraestruturas em comento, de forma a suprir a perda de receita futura da APPA e remunerar de forma adequada os novos investimentos a serem realizados. Não ficou claro quais valores tarifários o estudo se refere, quando se dará a revisão mencionada no texto e se a revisão causará impacto na própria modelagem apresentada.  | Agradecemos a contribuição. Informamos que se tratam da atualização dos valores da Tabela Tarifária, procedimento padrão que visa manter os valores alinhados aos custos do porto, alinhados aos normativos reguladores. Qualquer alteração de valores tarifárias que impactaria o terminal antes da conclusão do processo licitatório será incorporada na modelagem.  |
| 199 | Seção E - EVTEA<br>PAR14 (FINANCEIRO)<br><br><i>PAR14 - Seção E</i> | 4. Documento n. 06 Seção E - Estudo Financeiro: Pergunta n. 4.01 - Concluídas as obras do novo moegão, os serviços de descarga de vagões (custo operacional) serão realizados por pessoal próprio da APPA, ou serão terceirizados para Associação dos Terminais Portuários do Corredor de Exportação - ATEXP, ou outra entidade? Pergunta n. 4.02 - Haverá alguma tarifa pública para utilização do sistema de descarga pública do novo moegão, construído pela APPA? Pergunta n. 4.03 - O valor de R\$ 1,83 por/ton. (Sumário Despesas Operacionais pg. 9/16), cobrirá todas as despesas de uso da infraestrutura portuária pública, inclusive a descarga no novo moegão e uso do pátio de triagem? Pergunta n. 4.04 - Caso exista a obrigação de pagamentos de tarifa adicional pelo uso infraestrutura pública (novo moegão), qual será o valor por R\$/ton.? Pergunta n. 4.05 - Caso os serviços de recepção e descarga de vagões, ou seja, operação do novo moegão, venha ser terceirizado para ATEXP, qual será o valor por R\$/ton.? Pergunta n. 4.06 - Não identificamos nos documentos disponibilizados e estudo financeiro a contribuição obrigatória para AOCEP ou ATEXP, e assim questionamos se os novos arrendatários terão obrigação de pagar estas associações, ou estarão isentos destas cobranças? Pergunta n. 4.07 - Existem custos adicionais para instalação e ocupações das áreas, além dos aqui mencionados? Pergunta n. 4.08 - Eventuais investimentos adicionais, não previstos no modelo publicado (Planilhas CAPEX), poderão ser discutidos na forma de reequilíbrio econômico financeiro, na forma da lei, juntamente com o reequilíbrio inflacionário? Pergunta n. 4.09 - A APPA vai cobrar a tarifa Infracais dos navios que fizerem uso dos novos berços de atracação? | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que até a completa implantação da estrutura ferroviária Moegão permanecem inalterados os procedimentos operacionais atualmente realizados pelas empresas junto às associações citadas, enquanto vigentes os respectivos acordos de cooperação. Ressaltamos que a obra será executada pela APPA. Assim, a APPA irá avaliar os cenários futuros para a melhor operacionalização da nova estrutura pública, de modo a mitigar eventuais impactos aos usuários, bem como de atender ao interesse público. Os investimentos relativos ao Píer T não refletem em dispensa de cobrança de tarifas pelo uso dos berços pelo arrendatário, uma vez que os valores já estão considerados na composição econômico-financeira do projeto PAR14. Investimentos não previstos na modelagem, desde que observados os normativos reguladores e aprovados pelo Poder Concedente, poderão ser discutidos futuramente em sede de reequilíbrio contratual, se o caso. |
| 200 | Seção E - EVTEA<br>PAR14 (FINANCEIRO)<br><br><i>PAR14 - Seção E</i> | Considerando o aumento dos preços de insumos e equipamentos em descompasso com índices como IPCA e IGP-M, decorrente de eventos fora do controle de qualquer proponente potencial, como a pandemia de Covid-19, com seus reflexos sobre as cadeias globais de produção, e a Guerra da Ucrânia, sugere-se reavaliar os valores originalmente previstos na modelagem do Contrato e seus respectivos parâmetros de reajuste. Desta forma, os estudos de viabilidade econômico-financeira do arrendamento, em relação aos equipamentos e insumos atinentes ao projeto em comento, devem definir os valores e seus respectivos índices de reajuste em atenção às práticas usuais de mercado e ao atual cenário macroeconômico.   | Agradecemos a contribuição. Informamos que os preços de insumos e equipamentos serão revistos no âmbito da revisão do estudo.  |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |   |  |
|-----|---|---|--|
| 201 | <p>Seção F - EVTEA<br/>PAR14 (AMBIENTAL)</p> <p>PAR14 - Seção F</p> | <p>O caderno Seção F - Ambiental estabelece que os investimentos na área do PAR14 serão licenciados pelo IAT - Instituto Água e Terra do Estado do Paraná, mas não destaca, de forma explícita, que as obras do Píer T e da interligação ao Moegão, que são investimentos em área pública, sob responsabilidade e licenciamento da APPA, precisarão ser licenciados pelo IBAMA, que é o Órgão Licenciador do Porto de Paranaguá. A documentação disponibilizada nessa Audiência Pública apresenta o RIMA das Obras de Ampliação do Cais de Acostagem do Porto de Paranaguá, desenvolvido em 2018, indicando que o licenciamento da obra do Píer T requer um EIA-RIMA. No entanto, os estudos que perfazem os arrendamentos do PAR14 e PAR15 não fazem qualquer menção ao processo de licenciamento dessas obras, que foi iniciado com o desenvolvimento do EIA-RIMA, e tampouco foram disponibilizados a documentação relativa ao respectivo processo, comprovando se a obra do Píer T" poderá ser licenciada e realizada, bem como, quais serão as exigências e compensações ambientais para a sua construção e de quem será a responsabilidade para o cumprimento dessas exigências e compensações. Como se trata de investimento que proporciona significativo impacto ambiental, como estabelecido no Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002, alterado pelo Decreto nº 6.848, de 14 de maio de 2009, para a obtenção da Licença de Instalação, o empreendedor terá que pagar uma compensação ambiental estabelecida como sendo um percentual do valor do empreendimento. Isto posto, constata-se que os Estudos Ambientais, constante da Seção F - Ambiental, desenvolvidos para o processo de arrendamento do PAR14 precisam de revisão, sendo incluído nas avaliações uma análise das dificuldades e necessidades, bem como dos custos inerentes ao licenciamento ambiental das obras do Píer T, que podem precisar de adotar soluções específicas de engenharia que tendem a impactar no custo construtivo, além dos custos com as compensações ambientais. Haverá ainda, custos com compensações municipais em decorrência de EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança, necessário por terem obras em áreas "greenfield", bem como os custos com o desenvolvimento desse estudo. Ademais, por ser um empreendimento cujas obras serão compartilhadas com o PAR15, é preciso que o Estudo, bem como a Minuta de Contrato de Arrendamento, contenham as responsabilidades de cada parte no processo de licenciamento. Adicionalmente, de forma a prover adequada segurança jurídica, em decorrência da interdependência entre os investimentos, a Matriz de Riscos contida no Contrato de Arrendamento precisa estabelecer essas responsabilidades, ficando todos os riscos inerentes aos investimentos, licenciamentos e compensações que são de responsabilidade do PAR15 constarem na Matriz de Risco do Poder Concedente.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p> <p>Ressaltamos que o licenciamento Píer T se encontra em fase avançada, já tendo sido realizada a audiência pública e com pareceres finais concluídos.</p>  |
| 202 | <p>Seção F - EVTEA<br/>PAR14 (AMBIENTAL)</p> <p>PAR14 - Seção F</p> | <p>As áreas em fase de arrendamento, mediante leilão, possuem licenças ambientais emitidas por órgãos distintos, regidas por legislações diferentes. Novos Berços de Atracação - Instalações em Fase de Licenciamento (LP e LI) O licenciamento ambiental do píer T corre no IBAMA-DF e ainda se encontra em fase inicial, ainda não sendo obtida a Licença Prévia. A transferência do processo de licenciamento ambiental deverá prever a cessão de todos os estudos já realizados e ainda o desmembramento da face leste do píer em T, que deverá transferidas para operação das empresas vencedoras do leilão. A APPA apresentou um projeto já em modelo executivo ao IBAMA para o licenciamento do Píer em T, supondo neste caso, que os futuros arrendatários deverão executar o projeto existente ipsis litteris,</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que caberá ao arrendatário a obtenção de todas as licenças e autorizações devidas ao desenvolvimento das suas atividades. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Ressaltamos que o licenciamento Píer T se encontra em fase avançada, já tendo</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |   |  |
|-----|---|---|--|
|     |   | <p>sem alteração de escopo e dimensões, em fase de licenciamento no IBAMA-DF. O licenciamento ambiental de projetos greenfield definem o modelo econômico e a análise de viabilidade do empreendimento, principalmente para estabelecimento do fluxo de caixa do empreendimento, assim questionamos: xxxiii. Considerando que a ponte de acesso dos novos berços será compartilhada na execução da fase 2 da construção do píer T, a APPA vai realizar a conclusão do EIA RIMA e audiência pública e entregar a Licença Prévia para construção do novo píer? Os estudos publicados definem a execução do empreendimento em até 6 anos e considera o início das operações a partir da conclusão das obras. Este pode ser a maior incerteza do projeto, assim: xxxiv. Considerando as exigências do Termo de Referência do IBAMA, para realização do EIA RIMA dos novos berços, a APPA pode disponibilizar o cronograma de atividades e status de atendimento das exigências? xxxv. Qual é a previsão (otimista e pessimista) para emissão da Licença de Instalação? Em função das dimensões e volumes de investimentos das obras de construção da fase n. 01 do novo píer em T, é fundamental definir a fronteira de transferência da competência do licenciamento ambiental e respectivos, da APPA para os futuros arrendatários. xxxvi. Caso exista a necessidade de promover ajuste do projeto, tais como otimizações, redução do escopo, etc., haverá a necessidade de promover readequações no processo de licenciamento ambiental? xxxvii. Na medida em que os estudos ambientais e procedimentos de licenciamento ambiental estão sendo executados pela APPA, junto ao IBAMA-DF, a APPA arcará com o custeio de estudos adicionais e custo de mitigação e compensações obrigatórias relacionadas as obras perante o IBAMA-DF e a Prefeitura de Paranaguá? xxxviii. A APPA pretende transferir o processo de licenciamento ambiental para os arrendatários, no estágio em que se encontra? xxxix. Ainda existem serviços ambientais a serem contratados para obtenção da LP e LI, quais? XL. Considerando que serão duas novas arrendatárias, que estarão executando as obras, haverá a necessidade de formação de um consorcio destas empresas para receber a transferência do processo de licenciamento ambiental relacionado a execução das obras? XLi. Após a execução das obras, considerando que o píer em T é uma instalação arrendada, e por sua vez patrimônio público, a licença de operação será de responsabilidade da APPA?</p> | <p>sido realizada a audiência pública e com pareceres finais concluídos.</p>   |
| 203 | <p>Seção F - EVTEA<br/>PAR14 (AMBIENTAL)<br/><br/>PAR14 - Seção F</p> | <p>XLii. Os custos de monitoramento ambiental das operações (após a execução das obras), será de responsabilidade da APPA? Sob o ponto de vista do licenciamento municipal: XLiii. A APPA já obteve o TAP e/ou Alvará para esta obra? Armazéns e Instalações Existentes - Já Licenciadas (LO) A licença de operação das instalações do porto público APPA foi emitida pelo órgão federal IBAMA-PR. A licença de operação das instalações privadas existentes foi emitida pelo órgão estadual IAT-PR, para a empresa que atualmente opera nas instalações existentes. A transferência de tutela e responsabilidade de uma licença ambiental, de uma empresa para outra, sempre se apresenta como um procedimento bastante incerto. XLiv. Existe precedente demonstre alguma garantia que as licenças de operação existentes serão transferidas de imediato para os novos arrendatários, ou ainda algum caso que possa servir de parâmetro para estimar o prazo para realização da transferência? XLv. Existe o risco de não ocorrer a transferência das licenças, impossibilitando a continuidade das operações, e obrigando os futuros arrendatários a iniciar novo processo de obtenção das licenças de operação? XLvi. Poderá o novo</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que a transferência de titularidade é ato discricionário dos órgãos ambientais responsáveis pelos processos de licenciamento das respectivas áreas operacionais, estando o novo arrendatário sujeito às suas determinações. Ressaltamos que o novo arrendatário poderá utilizar a licença existente, desde que se mantenham os programas e condicionantes da licença vigente.</p> |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |   |   |
|-----|---|---|---|
|     |   | <p>arrendatário permanecer operando durante o período de transferência das licenças ambientais, caso alguma das atuais arrendatárias se neguem a dar anuência e/ou cessão de uso das licenças de operações vigentes? No caso da licença de operação da APPA, uma vez que a mesma contempla toda a operação do porto (global), não destacando especificamente o licenciamento do Silo Vertical Público, questionamos: XLvii. O vencedor do arrendamento que inclui o silo vertical deverá iniciar um procedimento de licenciamento (desde o início) junto ao IAT, adotando o formato das licenças de operações dos demais terminais privados? XLviii. Poderá o novo arrendatário operar com a licença existente, sob tutela (guarda-chuva) da APPA até que conclua seu próprio licenciamento ambiental? XLix. A APPA arcará com os custos dos monitoramentos ambientais da parte terrestre, durante a transição das licenças?</p>  |   |
| 204 | <p>Seção F - EVTEA<br/>PAR14 (AMBIENTAL)</p> <p>PAR14 - Seção F</p> | <p>5. Documento n. 07 Seção F - Estudo Ambiental: Pergunta n. 5.01 - Em que fase se encontra o processo de licenciamento ambiental do Píer T ? Pergunta n. 5.02 - Qual é a previsão para emissão da Licença Prévia e licença de Instalação? Pergunta n. 5.03 - Qual é a situação atual do licenciamento indígena? Já foi realizado? Pergunta n. 5.04 - A APPA arcará com os estudos adicionais e/ou demandas ambientais complementares para que os novos arrendatários possam iniciar as obras? Pergunta n. 5.05 - Após o leilão todos os custos ambientais estarão a cargo dos novos arrendatários? Pergunta n. 5.06 - A APPA arcará com os custos de monitoramento ambiental, relacionado a licença de operação dos novos berços de atracação?</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o licenciamento Píer T se encontra em fase avançada, já tendo sido realizada a audiência pública e com pareceres finais concluídos. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p> |
| 205 | <p>Seção F - EVTEA<br/>PAR14 (AMBIENTAL)</p> <p>PAR14 - Seção F</p> | <p>O item 4.2 da Seção F de Estudos Ambientais a que fazemos referência aponta a necessidade de obtenção de nova Licença de Operação Ambiental para a área correspondente ao Silo Público Vertical, específica para a área que será formada pela nova delimitação do PAR14. Todavia, considerando-se que a operação do Silo Público não deverá ser interrompida com o processo de concessão da área PAR14, é previsto que a execução da atividade continuará a cargo da APPA para o Silo Público, ficando o futuro arrendatário responsável pela obtenção da nova LO. Prevê-se o período de 1 ano para a realização desse processo, após o qual a operação deverá ser transferida para o novo arrendatário. É fundamental que este ponto seja esclarecido no âmbito da documentação definitiva para o leilão em comento. Deve-se definir com clareza quais atividades serão conduzidas diretamente pela Autoridade Portuária e, neste caso, quais riscos daí decorrentes deverão ser suportados pelo Poder Concedente, à medida que as atividades executadas pela APPA fugirão ao controle da futura Arrendatária e, por conseguinte, não deverão ter seus respectivos riscos absorvidos pelo parceiro privado.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a execução da atividade ficará a cargo do arrendatário que iniciará a transferência de titularidade do Silo Público e em paralelo deverá providenciar a emissão da licença para a área greenfield.</p>  |
| 206 | <p>Seção F - EVTEA<br/>PAR14 (AMBIENTAL)</p> <p>PAR14 - Seção F</p> | <p>Os itens 4.2 e 4.3 da seção de Estudos e Licenciamento Ambientais indicam a necessidade de obtenção de novas licenças operacionais ambientais (i) em relação à área em que atualmente é operado o Silo Público e (ii) em relação à área arrendada pela Centro Sul. A atual redação de referidos itens pode gerar dúvidas quanto à necessidade de obtenção de uma ou mais Licenças de Operação para a regular atividade de arrendamento no terminal, incluindo com relação à chamada Área 11 (conforme descrita pelo PDZ do Porto de Paranaguá). Para fins de clareza e consistência, sugere-se que os itens 4.2. e 4.3. sejam consolidados em um único item, no qual deverá se esclarecer quais são as providências a serem tomadas em termos de licenciamento ambiental para a operação do novo arrendamento de PAR14 e</p>   | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os aspectos serão avaliados pelas áreas responsáveis. Cumpre esclarecer que a futura arrendatária deverá providenciar a transferência de titularidade da área do silo público, bem como o licenciamento para toda a área arrendada.</p>   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |  |  |
|-----|---|--|--|
|     |   | quais serão as medidas a cargo da APPA para a conclusão deste processo (com a correspondente distribuição de riscos e deveres na minuta de Contrato de Arrendamento).  |  |
| 207 | Seção F - EVTEA<br>PAR14 (AMBIENTAL)<br><br>PAR14 - Seção F       | <p>Possíveis impactos socioambientais -- A Associação Comercial Industrial e Agrícola de Paranaguá - ACIAP, fundada em 1923, entidade representativa dos interesses de diversos segmentos empresariais e da sociedade civil organizada, manifesta que o arrendamento do PAR14 poderá gerar grandes impactos para a população de Paranaguá e para os seus associados. A Seção F tratou do aspecto ambiental. Reputou que a ampliação decorrente do PAR14 não aumentará o potencial poluidor e degradador, uma vez que já é desenvolvida atividade portuária na área. A análise quanto aos impactos no tráfego de veículos é superficial. Há afirmação de que o aumento do tráfego e movimentação de veículos estaria restrito ao período de implantação das melhorias previstas no projeto. Ocorre que o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) identifica que a projeção de aumento do fluxo de veículos na região em razão do projeto levará a um fluxo superior ao que é considerado como adequado pelo DNIT, chegando às classificações E e F devido ao início das operações dos píeres. Mesmo diante dessa informação, não há previsão de medidas mitigadoras ou programadas de resolução do programa identificado. A Portos do Paraná apenas informou que outros órgãos vêm adotando medidas de melhoria do tráfego na região. Os projetos deixaram de analisar o efetivo impacto das melhorias listadas. Trata-se de providência obrigatória que foi considerada no estudo com objetivo de se prever medidas mitigadoras de impactos negativos para a população de Paranaguá no projeto da Ferroeste. Naquele caso, destacou-se a necessidade de que a realização da obra, que trará mais capacidade ao porto, deve ser acompanhada de medidas que gerem impacto à vida cotidiana da população. Contudo, aparentemente não se teve o mesmo cuidado em relação ao projeto de arrendamento do PAR14. Os vícios nos estudos poderão gerar efeitos adversos e até prejuízos à população e às associadas da ACIAP. É de interesse das associadas da ACIAP que o acesso às Avenidas Senador Atílio Fontana e Ayrton Senna não sejam prejudicadas pelo projeto. Para tanto, é imprescindível exigir que seja feito um diagnóstico dos impactos de longo termo que o projeto terá no Município, com revisão de medidas compensatórias ou de benefícios diretos para a População, tais como a doação de escolas, a construção de postos de saúde, melhorias nas praças da cidade e sobretudo medidas para melhorar a mobilidade dos cidadãos e o acesso aos comércios locais. Pede-se a consideração de todos esses aspectos no projeto.</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que estão identificados nos estudos todas as informações dos acessos terrestres e aquaviários. Assim, aos interessados cabe ponderar os riscos do negócio. Esclarecemos que os projetos de expansão rodoviária, sejam no âmbito da APPA ou no âmbito de outras esferas de governo, estão em curso, e contribuirão para o melhor acesso rodoviário ao porto. As intervenções especificamente do PAR14, caberá a futura arrendatária a responsabilidade pelo desenvolvimento e operacionalização do terminal como um todo.</p> |
| 208 | Minuta de Contrato<br><br>7 Obrigações e Prerrogativas das Partes | <p>O Estudo de Demanda projeta que a movimentação no Cenário Tendencial a partir do 8º ano de arrendamento (a realização dos investimentos da Fase 4) será de 4,9 milhões t/ano, ultrapassando o marco de 5 milhões t/ano dois anos após, atingindo 5,995 milhões de toneladas por ano. Ou seja, as instalações operarão entre 80% a 95% de sua capacidade pelo sistema de expedição. Considerando essas elevadíssimas taxas, a movimentação prevista no Cenário Tendencial somente poderá ser realizada caso a futura instalação tenha preferência de atracação nos novos berços a serem construídos. Muito embora a MME seja inferior, os Estudos que fundamentam os valores do arrendamento foram desenvolvidos com base no Cenário Tendencial, devendo o quantitativo previsto poder ser movimentado com uma mínima segurança, permitindo que o projeto de arrendamento</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a micro demanda será revisada. Informamos que será avaliada pela equipe técnica regra de atracação para atendimento aos berços do píer T pelo PAR14 e PAR15. Caso viável, a nova configuração será apresentada na versão revisada do estudo. Vale destacar que o detalhamento das regras de prioridade de atracação será definido no Regulamento de Programações, Operações e Atracções de Navios da Appa e em reuniões de atracação realizadas.</p>   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |  |
|-----|--|--|--|
|     |  | cumpra com as expectativas. Adicionalmente, cabe observar que em todos os documentos de planejamento setorial, taxas de 80% a 95% são sempre tratadas como extremamente elevadas, não sendo admissíveis como níveis de funcionamento adequados. Tendo em vista que as cargas a serem movimentadas possuem sazonalidade, ao considerar essa sazonalidade, a capacidade do sistema estaria operando acima de 100%. Considerando o exposto, de forma a que o futuro arrendatário do PAR14 tenha condições técnicas de movimentar o previsto no cenário tendencial do estudo, o Contrato de Arrendamento deverá dispor de previsão para prioridade de atracação nos novos berços, mitigando parcialmente a elevadíssima taxa de utilização da instalação portuária, dando condições mínimas para que o futuro arrendatário possa realizar uma movimentação que remunere os elevados investimentos requeridos.  |  |
| 209 | Minuta de Contrato<br><i>13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:</i> | Considerando que compete à Administração do Porto zelar pela área comum do porto organizado, devendo, inclusive, autorizar a realização de investimentos na área infraestrutura comum do porto organizado, seja a título de novos investimentos, seja a título de antecipação de receitas (art. 42-A e 42-C do Decreto n.º 8.033/2013); Considerando que as obras referentes ao Píer T serão realizadas pelos futuros arrendatários (PAR14 e PAR15), mas dentro da área comum do porto organizado, beneficiando direta e indiretamente todos os usuários das instalações a serem construídas; Sugere-se a inclusão da seguinte previsão no contrato de arrendamento: 13.2.10. Atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, inclusive licenças relacionadas especificamente com a área comum do Porto Organizado, quando não houver estipulação do prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão pelas autoridades competentes.  | Agradecemos a contribuição. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Assim, entendemos como não necessária a inclusão da cláusula sugerida.                         |
| 210 | Minuta de Contrato<br><i>7.2 Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente.</i>  | Considerando que compete à Administração do Porto zelar pela área comum do porto organizado, devendo, inclusive, autorizar a realização de investimentos na área infraestrutura comum do porto organizado, seja a título de novos investimentos, seja a título de antecipação de receitas (art. 42-A e 42-C do Decreto n.º 8.033/2013); Considerando que as obras referentes ao Píer T serão realizadas pelos futuros arrendatários (PAR14 e PAR15), mas dentro da área comum do porto organizado, beneficiando direta e indiretamente todos os usuários das instalações a serem construídas; Considerando, por fim, que está em andamento junto ao IBAMA o pedido elaborado pela APPA para emissão de licença prévia para ampliação de toda a infraestrutura de acostagem do Porto de Paranaguá; Sugere-se a inclusão da seguinte previsão no contrato de arrendamento: 7.2.3. O Poder Concedente se responsabilizará pela obtenção das licenças, permissões e autorizações relativas as intervenções a serem realizadas na área comum do Porto Organizado. | Agradecemos a contribuição. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Assim, entendemos como não necessária a inclusão da cláusula sugerida.                         |
| 211 | Minuta de Contrato<br><i>2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela</i>  | O contrato limita-se a prever que as condições e regras de acesso serão definidas pela Administração do Porto (cláusula 2.2). No entanto, além de o contrato não indicar expressamente em qual momento essa definição ocorrerá (gerando insegurança jurídica a futura arrendatária), é essencial que o contrato contenha previsão de prioridade de berço à futura arrendatária, a fim de garantir sua capacidade aquaviária, tendo em vista especialmente que a arrendatária (a) fará altíssimos investimentos; (b) não poderá movimentar os equipamentos de grande porte instalados para sua operação; (c) precisará atender a movimentação mínima contratual prevista na cláusula 7.1.2.1 do   | Agradecemos a contribuição. Informamos que será avaliada pela equipe técnica regra de atracação para atendimento aos berços do píer T pelo PAR14 e PAR15. Caso viável, a nova configuração será apresentada na versão revisada do estudo. Vale destacar que o detalhamento das regras de prioridade de atracação poderá ser definido no Regulamento de |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|            |   |  |   |
|------------|---|--|---|
|            | <p><i>Administração do Porto.</i></p>   | <p>contrato; e que (d) as obras irão inutilizar o berço 212. A existência de previsão de prioridade de berço encontra respaldo nos princípios da eficiência, regularidade, continuidade e prestação adequada do serviço público (art. 37, caput, da CF e art. 6º, caput e § 1º, da Lei 8.987/95), além da própria menção existente na Minuta do contrato (itens 7.1.1.iv e xix). Assim, recomenda-se que o contrato seja complementado a fim de garantir de forma expressa prioridade de berço à futura arrendatária ou ao menos definir quando a Administração do Porto deverá atualizar as condições e regras de acesso.</p>   | <p>Programações, Operações e Atracações de Navios da Appa e em suas reuniões sobre o tema.</p>  |
| <p>212</p> | <p>Minuta de Contrato</p> <p>7.1.2.3 <i>Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:</i></p> | <p>Aguardar o aperfeiçoamento de projetos paralelos na infraestrutura da região portuária - notadamente a construção do TUP Guará, o arrendamento PAR09 e as obras de derrocagem - para que novos investimentos na infraestrutura comum possam ser justificados e desenhados com informações suficientes e de melhor qualidade. Conforme se expõe na contribuição técnica-operacional, a ABTP entende prudente refletir sobre a ausência de informações suficientes para justificar investimentos de tal monta e que impactem de tal maneira o processo produtivo do Porto. O cenário de incerteza quanto aos investimentos previstos pode se agravar se considerado o paralelismo com outros projetos de infraestrutura no Porto. Os arrendamentos das áreas de PAR 14 e PAR 15 têm previsão de serem efetivados de forma concomitante a outros investimentos relevantes no Porto Organizado. Refere-se, em especial, (i) ao arrendamento da área de PAR 09; (ii) à construção do Porto Guará, terminal de uso privado autorizado pela Antaq no primeiro semestre de 2022; e, por fim, (iii) à realização de investimentos de derrocagem no Porto. Todos esses fatores têm o potencial de impactar os pressupostos operacionais e financeiros da modelagem do arrendamento de PAR 14 e PAR 15. Assim, vale enfatizar que a concomitância de outros projetos em curso que colocam DÚVIDAS LEGÍTIMAS sobre o setor produtivo, tanto no que diz respeito aos impactos sobre as atividades regulares do COREX, quanto no que toca às projeções de capacidade e demanda, como está aprofundado no Relatório Anexo à presente Contribuição. Nesse sentido, considera-se que seria prudente, sob a ótica da segurança jurídica, se considerar o desenvolvimento de outros empreendimentos paralelos com repercussões diretas sobre a modelagem tanto do PAR 15 como do PAR 14. Antecipa-se a possibilidade de que a efetivação dos arrendamentos ora em Consulta Pública de modo paralelo aos demais projetos de qualificação da infraestrutura portuária possam impactar a capacidade operacional estabelecida nos contratos de arrendamento vigentes. Nesse sentido, deve-se estar atento a potenciais questionamentos com relação à opção logística implementada pelo Poder Concedente. Trata-se, aqui, de refletir sobre a preservação da segurança jurídica dos contratos vigentes, o que pode impactar diretamente na própria segurança jurídica dos futuros arrendamentos de PAR 14 e PAR 15. O que se procura ressaltar, por meio da presente Contribuição, é a possibilidade de incrementar a segurança da contratação dos arrendamentos de PAR 14 e PAR 15, caso se opte por aguardar a efetivação, ao menos parcial, dos demais projetos de infraestrutura em curso. Não se trata de prescindir dos arrendamentos, mas proporcionar um desenho regulatório que priorize a estabilidade jurídica da relação contratual e mitigue potenciais pontos de fragilidade. Procura-se garantir também que não seja necessária a revisão das premissas da modelagem do arrendamento - que poderia vir a ser causados pelos projetos em curso paralelamente. Inclusive, antevê-se como</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR14 foram avaliados todos os berços vocacionados para granéis sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a capacidade estática de armazenamento de todos os terminais que utilizam a infraestrutura de atracação do porto de Paranaguá. O estudo levou em consideração a projeção de expansão de terminais existentes e novos terminais que apresentaram grau de maturidade de investimentos a serem consolidados. Ressaltamos que as obras de ampliação da infraestrutura de atracação estão em linha com o planejamento Portuário do complexo de Paranaguá. Agradecemos a contribuição. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |   |   |
|-----|---|---|---|
|     |   | <p>potencialmente adequada a inclusão no contrato de arrendamento de cláusula que autoriza a prorrogação ordinária do arrendamento por igual período. Com isso, permite-se a realização de eventuais investimentos na capacidade de berço do Porto no segundo período de vigência contratual. A avaliação de cenário futuros, que hoje se envolvem de incerteza relevante, pode estar facilitada com o desenvolvimento dos demais projetos ora mencionados e a averiguação da real necessidade sobre a forma de implementação das novas opções logísticas. Assim, considera-se relevante que se possa ter mais clareza quanto aos impactos dos projetos em implementação sobre o Porto Organizado antes de tecer avaliação conclusiva sobre a modelagem de PAR 14 e PAR 15. Dado o impacto e importância dos futuros arrendamentos para a movimentação de granéis sólidos vegetais no Estado do Paraná e no País como um todo, é pertinente que se mitiguem incertezas relativas aos impactos no processo produtivo do Porto, sob o risco de que o planejamento setorial não possa ser efetivado e os contratos vigentes sejam prejudicados.</p>  |   |
| 213 | <p>Minuta de Contrato</p> <p><i>b) Investimentos na Área Comum do Porto:</i></p>  | <p>A Arrendatária de PAR14, nos termos da Cláusula 7.1.2.3.i.b da Minuta de Contrato de Arrendamento, deverá implantar conexão do seu terminal com o sistema de recepção ferroviária do corredor leste, denominado Moegão, até o 7º ano contratual. Desse modo, tem-se que a conexão do Terminal com o Moegão passará, necessariamente, pela área comum do Porto Organizado, gerida pela APPA. Deve ser esclarecido no Contrato, no entanto, que não será necessária a celebração de contrato de passagem, nos termos da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016, com a Autoridade Portuária, visto que, por se tratar de exigência contratual, o próprio Contrato de Arrendamento será suficiente para justificar que a Arrendatária realize a (1) construção da conexão com o Moegão; e (2) a operação de referida conexão. Caso a resposta seja negativa e, portanto, se entenda que a realização das referidas atividades deva ser precedida da negociação de direito de passagem, entre Arrendatária e Autoridade Portuária, hipótese em que a ocupação deverá ocorrer a título oneroso, é imprescindível que a valoração desse custo esteja devidamente equalizada na modelagem.</p>  | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que os investimentos para possibilitar a recepção ferroviária fora da área arrendada já estão considerados na modelagem do projeto, e não demandarão obrigações relativas a passagem, uma vez que correspondem a obrigação constante no próprio contrato de arrendamento.</p> |
| 214 | <p>Minuta de Contrato</p> <p><i>13.2.8 Custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades objeto deste Contrato, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja</i></p> | <p>A Cláusula 13.2.8 do Contrato prevê que o Poder Concedente será responsável pelos custos decorrentes do atraso na disponibilização da Área do Arrendamento em que serão desenvolvidas as Atividades, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da Data de Assunção e haja comprovação de prejuízo significativo, ficando a Arrendatária isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações. Alguns elementos do dispositivo em comento merecem destaque. De início, deve-se distinguir, de um lado, os custos decorrentes do atraso do Poder Concedente na disponibilização da Área do Arrendamento e, de outro, a frustração de receitas (conforme previstas na modelagem financeira do Leilão) que advirá da impossibilidade de fruição da área integral do Terminal. A esse respeito, cumpre salientar que a Área do Arrendamento contemplará as porções do Porto Organizado ocupadas atualmente pelo Silo Público Vertical e por arrendatária que se mantém em operação no Terminal por força de medida liminar judicial, conforme previsto na Nota Técnica nº 64/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. Como agravante, o Item 27.2.2 da minuta de Edital prevê que o Proponente vencedor do Leilão deverá, como condição prévia à celebração do Contrato, apresentar o comprovante de pagamento de 25% do Valor de Outorga</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que a minuta de Contrato está adequada quanto aos riscos citados, adotada como padrão nos arrendamentos portuários realizados.</p>   |



ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |  |  |
|-----|---|--|--|
|     | <i>comprovação de prejuízo significa</i>  | proposto na licitação, que pode ser muito significativo. Além disso, o Proponente incorreria em todos os custos previstos nos itens 27.2.1, 27.2.3 e 27.2.5 do Edital, relacionados, respectivamente, com o pagamento da B3, EPL, ANTAQ, sem falar na integralização de 100% do capital social mínimo previsto para a SPE. Note-se que não existe qualquer previsão contratual para o ressarcimento desses custos caso as áreas não sejam disponibilizadas pelo poder público após a celebração do contrato. É necessário que exista uma solução contratual adequada para esse tipo de risco, para cuja existência, reitere-se, o privado em nada contribuiu e, portanto, não deve ser alocado a ele. Diante do exposto, é de imperativa importância para a racional avaliação pelas Proponentes da extensão dos riscos envolvidos no Leilão que esta ANTAQ esclareça quais são as consequências da eventual indisponibilidade, ainda que parcial, da Área do Arrendamento pela materialização dos riscos jurídicos que permeiam o Leilão.   |  |
| 215 | Minuta de Contrato<br><br><i>v. Implantar as ações necessárias à eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestrutura públicas,</i> | O dispositivo em análise atribui como obrigação da Arrendatária a implantação das ações necessárias a eventual realocação ou demolição de instalações ou equipamentos no Porto Organizado, que estejam interferindo na área e infraestruturas públicas, arrendadas ou não, em que as Atividades serão executadas, devendo a Arrendatária arcar com todas as despesas respectivas e obter a prévia autorização da Administração do Porto e da ANTAQ. Ocorre que, conforme esclarecido pelos documentos da modelagem, o terminal de PAR14 é resultante da consolidação de certas áreas anteriormente ocupadas por outros arrendatários (i.e.: área ainda ocupada pela Centro Sul) com suas respectivas edificações, equipamentos e bens reversíveis, incluindo bens reversíveis cuja desafetação ao serviço público incumbe à ANTAQ, investimentos e edificações em áreas comuns do Porto, sob a responsabilidade da Autoridade Portuária, e outros bens de naturezas diversas em relação às atividades que serão prestadas pela Arrendatária de PAR14. Não está claro, assim, quais licenças ou procedimentos serão demandados para garantir o direito à Arrendatária de realizar as providências necessárias à implantação do Terminal, nem quem se responsabilizaria pela sua obtenção ou mesmo pelos eventuais custos relacionados ao atraso para a obtenção das licenças necessárias às demolições ora referidas, particularmente com relação às intervenções necessárias fora da área arrendada. | Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que a minuta de Contrato está adequada quantos aos riscos citados, adotada como padrão nos arrendamentos portuários realizados.  |
| 216 | NT nº 64/2021/EPL<br><br><i>PAR14 - NT nº 64/2021-EPL</i>   | Nos termos da Nota Técnica nº 64/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, as áreas que compõem o PAR14 têm as seguintes licenças ambientais vigentes: (i) LO 209126-R1, em nome de Centro Sul Serviços Marítimos Ltda. ( Centro Sul ), para as atividades de armazenamento e atividades auxiliares dos transportes, e armazenamento de grânéis sólidos; (ii) LO 1173/2013 IBAMA, abrangendo toda a área do Porto Organizado de Paranaguá; e (iii) LO 209126-R1 IAT, para porção do Porto Organizado atualmente arrendada por particular. Considerando a similaridade dos números de emissão das licenças descritas nos itens (i) e (iii) acima, solicita-se esclarecer se as licenças foram indicadas em duplicidade, sendo a Centro Sul também referida como particular . Isso porque da análise dos demais esclarecimentos técnicos constantes na Nota Técnica em questão, não identificamos outra arrendatária da área do PAR14, que não a Centro Sul. Não foi possível identificar nos estudos técnicos disponibilizados na presente Consulta Pública, particularmente com relação à Seção C - Engenharia, nenhum estudo de navegabilidade para a área onde será instalado o novo Píer T . Sendo assim, qual a  | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que as licenças foram indicadas em duplicidade, portanto, as informações serão corrigidas na versão revisada dos estudos. Informamos a existência de estudo de manobrabilidade desenvolvido no Centro de Simulações de Manobras do Tanque de Provas Numérico da USP, o qual teve acompanhamento da Marinha do Brasil, e contempla todos os futuros berços do Píer T e cais comercial existente. |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|            |   |   |  |
|------------|---|---|--|
|            |   | <p>garantia que o investidor arrematante das áreas tem de que não haverá obstrução na manobra e atracação dos navios?</p>   |  |
| <p>217</p> | <p>Seção B - EVTEA<br/>PAR14 (ESTUDO DE MERCADO)<br/><br/>PAR14 - Seção B</p> | <p>Além dos impactos sobre o cenário concorrencial na ótica horizontal, o real impacto gerado ao mercado, no entanto, não pode ser avaliado unicamente pelo indicador de concentração de mercado (análise horizontal), deve considerar aspectos complementares, como, por exemplo, o acesso aos usuários, o nível de serviço e os preços cobrados. Sobre esse prisma, há de se considerar a organização vertical do setor de exportação de commodities agrícolas, o qual é fortemente dominado pelas tradings. Quatro empresas dominam a importação e a exportação de commodities agrícolas: Archer Daniels Midland (ADM), Bunge, Cargill e Louis Dreyfus Company. Juntas elas são conhecidas como ABCD. As atividades das tradings de grãos envolvem a comercialização, transporte e processamento de diversas commodities. Possuem navios oceânicos, portos, ferrovias, refinarias, silos, moinhos e fábricas. Juntas, representam 70% do mercado mundial de commodities agrícolas, segundo dados do Atlas do Agronegócio. No mercado de Paranaguá/PR não é diferente, o mercado é dominado pelas tradings de grãos, as quais possuem terminais próprios instalados e dedicados à movimentação da cadeia logística de escoamento de commodities agrícolas. As traders definem um dimensionamento para a cadeia de produção e para a cadeia logística de forma integrada, razão pela qual é comum esses terminais dominados pelas tradings não disponibilizar capacidade operacional a terceiros, mas em razão de inviabilidade técnica ou mesmo estratégia comercial. A concentração vertical no ramo da exportação de commodities agrícolas é uma tendência observada no mercado brasileiro, à medida que as tradings passam a dominar a cadeia ou parte da cadeia logística de escoamento da produção nacional, os agentes são obrigados a integrar o modelo de negócio imposto por essas empresas. Na prática, ocorre uma redistribuição de renda do produtor agrícola para as empresas transnacionais (tradings). Por isso, alerta-se para a importância de manter os terminais chamados de bandeira branca, isto é, terminais que buscam clientes diversos, em regime spot (usual), com o objetivo de fortalecer a competitividade da comunidade portuária do Porto de Paranaguá. Embora seja impossível saber o perfil do vencedor da licitação da área PAR14, é certo que o caráter público e universal conferido ao Silão não será mantido, muito menos os preços e tarifas atualmente praticados (uma vez que haverá aumento de preços que deve variar entre 23,7% e 31,6%). O Silão é um ativo público que exerce uma função social importantíssima para a economia regional, ofertando capacidade de armazenagem em regime de uso público para os operadores portuários, com acesso universal. É um canal de exportação às pequenas e médias empresas do agronegócio, dispensando a necessidade de o produtor se vincular (ou entregar) a produção a uma trade. É um instrumento poderoso de fomento ao desenvolvimento socioeconômico da região. Portanto, é fundamental que haja uma aprofundada análise de impacto regulatório sobre a decisão de unificar áreas distintas, com vocações específicas e contraditórias, em uma mesma licitação, tendo em vista que não está em jogo apenas um estudo de viabilidade de licitação de área portuária, mas a alteração de uma política pública bem-sucedida. Necessário envolver outros órgãos de governo, a exemplo da Agência Reguladora e dos Tribunais de Contas da União e do Estado do Paraná, ou até mesmo, o município de Paranaguá e o estado do Paraná. O Porto</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a avaliação concorrencial no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina apresentou um ambiente concorrencial saudável, com os estudos do PAR14 aprovados pela ANTAQ, sem a necessidade de adoção de mecanismos necessários. Informamos que o atendimento a terceiros pelo terminal está assegurado tanto pela regulação setorial como pelas disposições contratuais. Conforme o inciso xxxi da Subcláusula 7.1.1 da minuta de Contrato, a Arrendatária deverá atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de operação de cargas pelo terminal, considerando as disponibilidades e as condições gerais das atividades, observada a regulação sobre o tema.</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |  |  |  |
|-----|--|--|--|
|     |  | Organizado de Paranaguá/PR é um elo fundamental para o desenvolvimento socioeconômico da região, atendendo não só as empresas verticalizadas localizadas no âmbito do porto organizado, mas também os usuários independentes de menor porte, que necessitam da infraestrutura pública do porto organizado, em estrito cumprimento a sua missão institucional de universalização de acesso, pelo que sugere-se o acatamento dessa contribuição, no sentido de que seja realizada detida análise de impacto regulatório e, ao final, alterada a modelagem para garantir o caráter público da infraestrutura portuária.   |  |
| 218 | Seção C - EVTEA<br>PAR14 (ENGENHARIA)<br><br>PAR14 - Seção C | xii. Havendo restrições a performance de carregamento de navios, a APPA irá dispensar o pagamento de tarifas de arrendamento e redução das obrigações de MMO (durante as restrições) de forma a compensar eventuais perdas financeiras, por conta das restrições operacionais? Caso o Leilão do PAR 09 ocorra no mesmo momento, teremos ainda as obras na região oeste do Porto, que podem prejudicar o acesso dos caminhões, que entram para o COREX Leste pela Av. Bento Rocha, podendo ainda prejudicar eventual migração de cargas para o berço 201. Esta situação somada as obras de construção do novo moegão do Corredor de Exportação devem estrangular ainda mais o sistema de recepção de cargas. Mesmo com tecnologia cantitravel, deverá existir uma zona de exclusão em água para segurança das obras prejudicando as manobras de navios, impactando ainda mais no setup da atracação de navios. No modelo publicado não encontramos menção sobre a sobreposição de obras, interferências nos fluxos de recebimento de cargas, e análise dos impactos e efeitos as restrições operacionais adicionais ao fluxo de carregamento de navios. xiii. A APPA fará um estudo sobre o sequenciamento e sobreposições das obras com proposito de minimizar os impactos para as operações? Os arrendamentos PAR 14 e PAR 15 exigirão investimentos superiores a R\$ 1,6 Bilhão, por parte dos novos arrendatários, e em função disso é muito importante esclarecer como serão estabelecidas eventuais obrigações de compartilhamento dos novos berços (quando concluídas as obras) e principalmente os critérios do line-up (ordenamento da fila de espera) de atracação dos navios nos novos berços. É importante destacar que a construção do novo píer em T (Fase n. 01), por parte dos novos arrendatários, vão incorporar no Corredor de Exportação berços de alta capacidade, aptos a atender maiores navios que os atuais berços 212 e 213. xiv. A APPA pretende manter um line-up público de atracação de navios, por ordem de chegada, para todos os berços, inclusive os novos? Com a construção dos novos berços (Fase n. 01 Píer T), as correias transportadoras do berço 212, bem como shiploders daquele berço, deverão ser retirados e/ou realocadas para outras posições, e eventuais adaptações de fim de curso das linhas deverão ser realizados para manter a integridade de todo sistema integrado existente. xv. A remoção dos equipamentos e a demolição de 2 armazéns horizontais e o reordenamento operacional do berço 212 será de responsabilidade e por conta da APPA? xvi. A remoção dos equipamentos e reordenamento operacional do berço 212 será de responsabilidade de todos os terminais interligados? | Agradecemos a contribuição. Informamos que será avaliada pela equipe técnica regra de atracação para atendimento aos berços do píer T pelo PAR14 e PAR15. Caso viável, a nova configuração será apresentada na versão revisada do estudo. Vale destacar que o detalhamento das regras de atracação será definido no Regulamento de Programações, Operações e Atracações de Navios da Appa e em reuniões de atracação realizadas. Esclarecemos que a remoção dos equipamentos e a demolição dos armazéns horizontais na faixa de cais serão detalhados na versão revisada dos estudos PAR14 e PAR15. Referente a interação de investimentos projetados para o sistema aquaviário, esclarecemos que para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR14, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Referente a remoção dos equipamentos e a demolição dos armazéns horizontais na faixa de cais, informamos que o item será detalhado na versão revisada dos estudos PAR14 e PAR15. |
| 219 | Seção D - EVTEA<br>PAR14 (OPERAÇÃO)                          | Os estudos consideram apenas o valor referente à Tabela III - Infraestrutura Terrestre Portuária. Não estão considerados os custos com o uso dos equipamentos que compõem o Corredor de Exportação (Tarifa Portuária para uso dos transportadores de correias e carregadores de navios que são da APPA),   | Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que até a completa implantação das novas estruturas permanecem inalterados os procedimentos operacionais atualmente   |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|            |  |  |   |
|------------|--|--|---|
|            | <p>PAR14 - Seção D</p>   | <p>nem os custos com a operação, manutenção e limpeza desses ativos, que são realizados pelos terminais que utilizam a estrutura através da ATEXP - Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá. A ATEXP é responsável pela manutenção preventiva e corretiva dos equipamentos comum aos terminais do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá. A associação tem a atribuição de operação do painel central do Corredor de Exportação, que é o controle e comando automatizado dos equipamentos de operação das seis linhas de embarque e realiza a interface automatizada entre todos os painéis dos Terminais interligados ao Corredor de Exportação. Conta, ainda, com uma equipe própria de colaboradores, trabalhando 24 horas por dia, durante 7 dias por semana. Possui equipe de limpeza, que mantém a área de operação em boas condições de limpeza, buscando executar as atividades maneira segura e dentro da legislação ambiental. Para a prestação dos serviços, os usuários do Corredor pagam um preço de R\$ 1,65 por toneladas (valor de setembro de 2022). Cabe observar ainda que, a partir da disponibilidade do Moegão, a APPA deverá também cobrar pelo uso dessa infraestrutura, cujo valor ainda não consta da Tabela Tarifária. Ademais, igualmente aos equipamentos públicos do Corredor de Exportação, caberá aos futuros usuários realizarem a manutenção, limpeza e operação do ativo. Portanto, é preciso estimar um valor adicional pelo uso desse ativo, bem como pelo custo com sua manutenção, operação e limpeza.</p>  | <p>realizados pelas empresas junto às associações citadas. Ressaltamos que a obra para implantação do Moegão é de responsabilidade da APPA. Assim, a APPA irá avaliar os cenários futuros para a melhor operacionalização da nova estrutura pública, de modo a mitigar eventuais impactos aos usuários, bem como de atender ao interesse público.</p>   |
| <p>220</p> | <p>Seção D - EVTEA<br/>PAR14 (OPERAÇÃO)<br/><br/>PAR14 - Seção D</p> | <p>O Porto de Paranaguá conta com o silo público vertical ( Silão ), dedicado à soja em grão, com capacidade de armazenar até 100.000 (cem mil) toneladas, no qual operam as empresas que não têm terminais próprios em Paranaguá. Atualmente, os operadores do silo público são a Céu Azul, Grano Logística, Gransol, Marcon, Sulmare, Tibagi, TOEX e Transgolf, que trabalham com diversos exportadores menores. Atualmente, em linhas gerais, a APPA segue o modelo landlord (WORLD BANK, 2007), em que a Autoridade Portuária é responsável pela administração do Porto e pelo fornecimento de condições satisfatórias de infraestrutura portuária, e compete à iniciativa privada, por meio de operadores portuários, explorar as operações do Porto e fornecer a superestrutura necessária às suas atividades. Antes do Acordo de Cooperação Técnica celebrado entre a APPA e a Associação dos Operadores do Corredor de Exportação (AOCEP), a Autoridade Portuária ainda operava a área do Silão do Porto de Paranaguá, mantendo funcionários e arcando com os custos de operação. No entanto, esse acordo repassou tais responsabilidades à AOCEP, ficando a cargo da APPA apenas a fiscalização das operações e a manutenção das benfeitorias e dos equipamentos da área. O Acordo de Cooperação Técnica entre a APPA e a AOCEP não prevê contrapartida ou ressarcimento da associação à APPA, ficando todo e qualquer pagamento a fundo perdido. Todos os serviços objeto desse acordo operacional (tais como operação das áreas, recepção de carga, emissão de notas fiscais, controle das guaritas de recepção e expedição do pátio de triagem, serviços de manutenção e proteção ao meio ambiente) são realizados pelos operadores portuários signatários, sob sua exclusiva responsabilidade, conta e risco, sem qualquer ônus ou obrigação operacional para a APPA. Como se vê, o Silão possui um modelo de gestão diferenciado, voltado à universalidade de acesso, favorecendo e fomentando o desenvolvimento de empresas a exportarem seus produtos, por meio de um canal confiável e reconhecido mundialmente, não só pela infraestrutura do Silão, mas também pelo</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a decisão por explorar a referida área mediante contrato de arrendamento tem o seu devido enquadramento legal, uma vez que, efetivamente, a exploração de áreas nos portos brasileiros é feita, em regra, mediante arrendamento portuário. Nesse sentido, o §1º do art. 1º da Lei nº 12.815/2013 prevê que a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público. Ademais, o art. 3º, inciso I, da referida Lei, estabelece como diretriz a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias. Tendo isso em vista, o planejamento do Porto de Paranaguá foi no sentido de que a área em questão deverá ser explorada de forma mais adequada e otimizada mediante contrato de arrendamento, o que assegura, dessa forma, a preservação do interesse público. A inclusão do silo público no projeto visa regularizar, a exemplo de outros terminais públicos, uma área que hoje é regida sob um instrumento contratual precário, através de Acordo de Cooperação. Com a devida regularização, além da implementação de novos investimentos, a Autoridade</p> |

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

|     |   |  |   |
|-----|---|--|---|
|     |   | <p>Corredor de Exportação (COREX). A gestão operacional é realizada por uma associação formada pelos próprios usuários, não havendo contrapartida à autoridade portuária. A APPA é a proprietária do ativo, e responsável pelas ampliações de capacidade. A única remuneração paga pelos usuários são as tarifas de armazenagem, estabelecidas pela APPA, e a parcela do custeio da associação. É nítida a vocação social primária do Silão. A alteração do modelo de gestão do Silão ensejará, conseqüentemente, um choque nos custos portuários para exportação dos produtores rurais, que deverá inviabilizar muitas operações. O Silão é a porta de entrada para o mercado externo, um facilitador para geração de riquezas. Além disso, possui uma função social relevante, já que é voltado à universalidade de acesso aos produtores do agronegócio. Nota-se, pois, a importância socioeconômica do Silão para os pequenos produtos de grãos das regiões sul e sudeste do país, o qual prospecta novas operações e distribui riquezas para as pequenas e médias empresas, muitas vezes, empresas familiares. Portanto, deve-se ter cautela para se promover alterações no modelo de gestão do Silão, pois requer a realização de profundas avaliações de impacto regulatório especialmente no campo social. A esse respeito, o estudo licitatório da área de arrendamento PAR14 falhou in totum, não trazendo qualquer motivação, argumento ou evidência para demonstrar a vantajosidade do novo modelo de gestão e o conseqüente afastamento do atual modelo, que é considerado um sucesso pela comunidade portuária. Nesse sentido, sugere-se que a devolução dos estudos à EPL para retirada do Silão da área chamada PAR14, ou adoção de medida alternativa que garanta o modelo de gestão pública bem sucedido no atendimento aos usuários e produtores da região.</p>   | <p>Portuária deixará de arcar elevados custos de manutenção da estrutura existente, além de que a mesma que poderá ser melhor gerida, dimensionada e mais produtiva com o arranjo operacional previsto no arrendamento PAR14. Ressaltamos que o Acordo de Cooperação, cujo prazo de vigência é Junho/2025 será respeitado.</p>                            |
| 221 | <p>Seção F - EVTEA<br/>PAR14 (AMBIENTAL)<br/><br/>PAR14 - Seção F</p> | <p>L. A área terrestre (greenfield) incluída do PAR 14, (localizada a leste e contígua ao silo vertical) já possui licenciamento (LP e LI) para construção do novo armazém? Li. As construções nesta área greenfield demandarão um novo processo de licenciamento ambiental? As áreas operadas pela Cargill, Centro Sul e Silo Vertical estão em operação a mais de 30 anos, com circulação constante de caminhões e vagões, que sofrem com problemas de vazamentos de óleo constantes, e a área greenfield já foi utilizada como depósito de sucata por um tempo. Lii. Diante deste cenário, foram realizadas investigações de passivos ambientais na área? Liii. Caso sejam identificados passivos, quem arcará com os custos? (Cargill, Centro Sul, a APPA ou o novo arrendatário?) Liv. Caso seja necessária fazer a remediação antes da construção e operacionalização do empreendimento, o contrato terá esse prazo acrescido ao arrendamento, e as premissas econômicas e financeiras ajustadas? Lv. Foram avaliadas as questões socioambientais, tal como o acréscimo de veículos provocado pela ampliação prevista no arrendamento? Lvi. Terá o empreendedor que conduzir o processo de autorização junto a Prefeitura Municipal de Paranaguá, para verificar a possibilidade de instalação das novas infraestruturas, especialmente em relação a previsão de acréscimo de veículos na zona urbana? Lvii. A APPA realizou estudo de tráfego recente? Pode ser disponibilizado? Lviii. Dada a experiência da APPA, pode nos indicar um prazo estimado e o custo para execução desse estudo? No item 6, tabela 3, do estudo publicado menciona sobre Indenização de área Particular. Lix. Quais são as áreas a serem indenizadas? Lx. Foram realizados estudos sobre os custos das indenizações? Lxi. Existem conflitos fundiários, passivos ou processos junto ao judiciário, relacionadas as áreas em arrendamento? Neste</p> | <p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que todos os dados e passivos relativos à área estão considerados e disponíveis nos estudos. As intervenções especificamente do PAR14, caberá a futura arrendatária a responsabilidade pelo desenvolvimento e operacionalização do terminal como um todo, incluindo estudos e licenciamentos necessários.</p> |



**ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA**

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>caso quais? Lxii. 100% das áreas em fase de arrendamento estão dentro do porto organizado de Paranaguá? Lxiii. Se existem possíveis indenizações, a APPA já obteve DUP para tal indenização? Lxiv. Quem arcará com os custos e/ou deve conduzir este processo de indenização? Lxv. Caso não seja possível a indenização, como ficará a dimensão final das áreas de arrendamento? Assim sendo, firmamos nosso interesse em conhecer os detalhes dos documentos publicados para analisar nossa participação no leilão APPA/B3, com vistas ao arrendamento de áreas para construção e operação de terminal exportador, reiterando mais uma vez a importância de obter os esclarecimentos necessários, dada a importância e magnitude dos investimentos.</p> |  |
|--|---|--|

Paranaguá, 10 maio de 2024.

**Marcos Alfredo Bonoski**

Presidente da Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP