

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA

COMISSÃO DE LICITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS – CLAP/APPA

Respostas às Contribuições Consulta Pública nº 003/2022-APPA – PAR15

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 18.486.790-7, divulga as respostas às contribuições recebidas na Consulta Pública nº 003/2022-APPA, área **PAR15**, ao total de **122 (cento e vinte e duas) contribuições**.

Nº	DOCUMENTO DE REFERÊNCIA	CONTRIBUIÇÃO	RESPOSTA APPA/PODER CONCEDENTE
01	Minuta de Contrato 3.1.1 O Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, previsto no Apêndice 1 do Contrato, deverá ser celebrado pelas Partes em até 30 (trinta) dias, contados da comunicação de não objeção, pela Poder Concedente, ao Plano Básico de Implantação	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.	Agradecemos a contribuição. A assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos corresponde à Data da Assunção que estabelece 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.
02	Minuta de Contrato 4.1 A APPA terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura do Contrato, para manifestar	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 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	Agradecemos a contribuição. Tendo em vista que o item 4.1 do edital estabelece prazo para que o Poder Concedente manifeste a sua não objeção ao PBI, entende-se que esse prazo assegura a devida segurança jurídica.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<i>expressamente sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações mencionadas na Subcláusula 4.2 em relação ao PBI.</i>	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.	
03	Minuta de Contrato <i>xv. Prestar todo o apoio necessário aos agentes da fiscalização do Poder Concedente, da ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, garantindo-lhes livre acesso, em qualquer dia ou horário, às obras, aos equipamentos e às insta</i>	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.
04	Minuta de Contrato <i>7.2 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, após a arrendatária do PAR15 executar as obras civis da 1ª Etapa do Pier T , caso não haja arrendatária do PAR14, em razão de a licitação ter restado deserta, ou a arrendatária não execute, a tempo e modo, parcela dos investimentos sob sua responsabilidade, não há qualquer garantia acerca da finalização da obra. Do mesmo modo, diante da imprescindibilidade do Moegão para que o PAR 15 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 7.1.2.4, item b , sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nas seguintes hipóteses: (i) a licitação destinada a seleção de novo arrendatário da área PAR14 restar deserta; (ii) o Arrendatário responsável pela execução dos	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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		investimentos previstos para plena operação da 1ª Etapa do Píer T , bem como o responsável pela execução das obras do Moegão não adimplirem suas obrigações no tempo e modo estabelecidos.	
05	Minuta de Contrato 7.2 Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente.	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, 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 Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.
06	Minuta de Contrato 7.2 Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente.	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. 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 Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Assim, a cláusula sugerida não se faz necessária.
07	Minuta de Contrato (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, autorizatárias, arrendatárias.	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, autorizatárias, 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. Esclarecemos que conforme disposto na NOTA TÉCNICA Nº 65/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, verificaremos a possibilidade e pertinência da retirada do termo "coligadas".
08	Minuta de Contrato	Pede-se esclarecer o prazo e quem será o responsável pela obtenção das certificações relativas à retroárea.	Agradecemos a contribuição. Informamos que no arrendamento PAR15 não existe previsão para certificações relativas à retroárea, uma vez que o

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<p><i>b) Os projetos de implantação de todas as benfeitorias e obras no Arrendamento obedecerão a todos os códigos e regulamentos municipais, estaduais e federais aplicáveis, bem como padrões de projeto indicados pelas organizações abaixo:</i></p>		<p>arrendatário é responsável apenas pelo objeto do arrendamento e obrigações ora estabelecidas.</p>
<p>09</p>	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato;</i></p>	<p>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 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.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que 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.</p>
<p>10</p>	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja</i></p>	<p>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</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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<i>responsabilidade é do Poder Concedente:</i>	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 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.	
11	Minuta de Contrato <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. Será avaliado pelo Poder Concedente a pertinência, a depender do caso concreto.
12	Minuta de Contrato <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 cumpra 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 arrendamento: 13.2.11. Não alcance da movimentação prevista na cláusula 7.1.2.1 em decorrência da não conclusão dos investimentos previstos na área comum por eventos alheios à Arrendatária.	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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Assim, a cláusula sugerida não se faz necessária.
13	Minuta de Contrato <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, arrendadas ou não, em que as Atividades deverão ser executadas,</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	Agradecemos a contribuição. Entendemos como equivocada a referida contribuição, uma vez que faz referência ao PAR14, e não ao projeto ora submetido à consulta pública PAR15.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		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.	
14	<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 ocasião da licitação;</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. Esclarecemos 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>
15	<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 comprovação de prejuízo significativa</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 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.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Entendemos como equivocada a referida contribuição, uma vez que faz referência ao PAR14, e não ao projeto ora submetido à contribuições PAR15.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>16</p>	<p>Minuta de Edital</p> <p><i>8.4. A recusa em fornecer esclarecimentos e 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</i></p>	<p>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 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>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 sigilo respeitados através da Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD.</p>
<p>17</p>	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.</i></p>	<p>Os investimentos, a localização e a dimensão do arrendamento da área do PAR15 impõem que seja concedida exclusividade, ou ao menos, prioridade de atracação dos berços do Píer T aos navios com cargas armazenadas ou destinadas à Arrendatária e, durante a fase de obras do Píer T , haja prioridade de atracação nos berços 213 ou 214, a fim de que seja alcançado o adequado aproveitamento de sua operação, sob pena de prejuízo ao atendimento da demanda esperada e prevista nos estudos referentes ao leilão. Registre-se, que tal providência já ocorreu nas recentes licitações das áreas STS08A (exclusividade), STS11 (exclusividade), PAR09 (item 2.3 da minuta de contrato do leilão n.º 02/2022-APPA-PAR09 - exclusividade). Assim, sugere-se a seguinte redação para o item 2.2.: 2.2 Será concedida exclusividade de atração nos berços do Píer T aos navios com carga armazenadas ou destinadas à Arrendatária. 2.2.1. Na fase de execução das obras do Píer T será conferida prioridade de atracação aos navios com carga armazenadas ou destinadas à Arrendatária no berço 213 ou 214.</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. 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. Reitera-se que na modelagem prevista, os investimentos para implantação serão divididos entre os demais atores, inclusive a Autoridade Portuária.</p>
<p>18</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 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>19</p>	<p>Minuta de Contrato</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</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR15 foram avaliados todos os berços vocacionados para granéis sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>7.1.2.4 <i>Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:</i></p>	<p>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 derrogação 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 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 graneis sólidos vegetais no Estado do Paraná e no País como um todo, é pertinente que se mitiguem incertezas relativas aos impactos no processo</p>	<p>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.</p>
---	--	---

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		produtivo do Porto, sob o risco de que o planejamento setorial não possa ser efetivado e os contratos vigentes sejam prejudicados.	
20	<p>Minuta de Contrato</p> <p>7.1.2.4 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:</p>	<p>Redesenhar 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 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</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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		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.	
21	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>i. Caberá à Arrendatária realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para atingir a capacidade operacional mínima de 3,7 milhões t/ano. Para tanto, a Arrendatária deverá realizar, no mínimo, os seguintes investimentos:</i></p>	O item 7.1.2.4 do contrato prevê na lista de investimentos mínimos obrigatórios a obrigação de instalação de 4 balanças rodoviárias, 2 tombadores de caminhão para atingir a capacidade estática mínima de 3,7 milhões t/ano. Contudo, o item 7.1.2.3 da minuta de contrato da AUDIÊNCIA PÚBLICA 02/2022 - PAR14 não traz em seu texto a quantidade de equipamentos que devem ser instalados, apenas descreve Melhorias no sistema de recepção rodoviária para atender, no mínimo, 6,4 milhões de t/ano, incluindo instalação de novas balanças e novos tombadores, até o 7º ano contratual. Dessa forma, com vistas a dar tratamento equânime aos arrendatários e garantir a flexibilidade necessária para o atendimento das demandas do Terminal, inclusive no que se refere a proporção de recepção terrestre da carga por modal Ferroviário/Rodoviário, a qual pode ser diferente do proposto no estudo, solicita-se a retirada do detalhamento da quantidade de equipamentos a serem instalados pelo futuro arrendatário como obrigação contratual, sem prejuízo do cumprimento da obrigação contratual do volume de carga a ser movimentado pelo terminal.	Agradecemos a contribuição. Informamos que as questões levantadas serão analisadas no âmbito da revisão do estudo.
22	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>i. Caberá à Arrendatária realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para atingir a capacidade operacional mínima de 3,7 milhões t/ano. Para tanto, a Arrendatária deverá realizar, no mínimo, os seguintes investimentos:</i></p>	O item 7.1.2.4 do contrato prevê na lista de investimentos mínimos obrigatórios a obrigação de instalar 4 balanças rodoviárias, 2 tombadores de caminhão para atingir a capacidade estática mínima de 3,7 milhões t/ano. Considerando que um dos principais objetivos da exploração de áreas portuárias é o estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas" (artigo 3º, inciso III da Lei n.º 12.815/2013), entende-se que com a minuta de contrato deveria definir unicamente os indicadores de desempenho operacional mínimos, como capacidade dinâmica, MMC, entre outros, evitando o detalhamento de obrigações contratuais de investimentos, os quais podem impedir possíveis soluções de engenharia que atendem de maneira mais eficiente e moderna os parâmetros contratuais estabelecidos. Por essa razão, sugere-se a exclusão dos investimentos obrigatórios previstos na cláusula 7.1.2.4, limitando-se a estabelecer apenas os parâmetros operacionais, de modo a permitir que o futuro arrendatário possa adotar as técnicas de engenharia que melhor cumpram os parâmetros contratuais conferindo maior flexibilidade ao investidor, sem prejuízo ao interesse público e a capacidade e eficiência do porto.	Agradecemos a contribuição. Informamos que as questões levantadas serão analisadas no âmbito da revisão do estudo.
23	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>i. Caberá à Arrendatária realizar investimentos em instalações e equipamentos</i></p>	Sobre a implantação do "Pier T, é sabido que demandará a demolição das atuais estruturas do COREX, como as correias existentes, entre outras estruturas e equipamentos. Não está prevista, contudo, essa obrigação para o arrendatário do PAR15. Assim, sugere-se constar expressamente que a APPA será responsável por essa demolição ou, na hipótese de ser atribuída ao titular do PAR15, a inclusão da respectiva despesa nos estudos.	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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<p>necessários para atingir a capacidade operacional mínima de 3,7 milhões t/ano. Para tanto, a Arrendatária deverá realizar, no mínimo, os seguintes investimentos:</p>		
24	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>i. Caberá à Arrendatária realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para atingir a capacidade operacional mínima de 3,7 milhões t/ano. Para tanto, a Arrendatária deverá realizar, no mínimo, os seguintes investimentos:</i></p>	<p>Para a implantação da infraestrutura prevista na cláusula 7.1.2.4.i.a da minuta do contrato será necessária a realização de demolição. Assim, pede-se indicar nos estudos: (i.) o que será feito com os resíduos de demolição do PAR 15, bem como com os equipamentos já existentes (ex: tombadores, filtros de manga, entre outros) se, por exemplo, deverão ser devolvidos à APPA; (ii.) que os custos dessa demolição sejam contemplados nos estudos, e; (iii) a expressa responsabilidade pela realização da referida demolição.</p>	<p>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, devendo a Arrendatária arcar com todas as despesas respectivas. Ressaltamos que a partir da assunção da área pelo arrendatário, caberá ao mesmo a gestão de todos ativos existentes.</p>
25	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>i. Caberá à Arrendatária realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para atingir a capacidade operacional mínima de 3,7 milhões t/ano. Para tanto, a Arrendatária deverá realizar, no mínimo, os seguintes investimentos:</i></p>	<p>Para a implantação da infraestrutura prevista na cláusula 7.1.2.4.i.a da minuta do contrato será necessária a retirada de bens reversíveis existentes atualmente na área arrendada. Por esta razão, pede-se esclarecer de quem será a responsabilidade pela baixa dos ativos de propriedade da União Federal e, caso sejam de responsabilidade da arrendatária, a revisão dos estudos para que estes custos sejam contemplados no fluxo de caixa do projeto.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que a partir da assunção da área pelo arrendatário, caberá ao mesmo a gestão de todos ativos existentes.</p>
26	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>i. Caberá à Arrendatária realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para atingir a capacidade operacional mínima de 3,7 milhões t/ano. Para tanto, a Arrendatária</i></p>	<p>Considerando os investimentos que serão realizados pelo titular do PAR15, em especial, as obras civis, pede-se esclarecer: (i.) onde será instalado o canteiro de obras on shore? (ii.) onde poderá ser instalado o canteiro das obras off shore? (iii.) A disponibilização da área para o canteiro das obras off shore será de que maneira formalizada à Arrendatária? (iv.) É correto o entendimento que referida disponibilização se dará sem nenhum custo à Arrendatária, dado que condição necessária e indispensável para adimplemento das obrigações do contrato de arrendamento?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Com relação aos investimentos citados, para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<i>deverá realizar, no mínimo, os seguintes investimentos:</i>		
27	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>i. Caberá à Arrendatária realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para atingir a capacidade operacional mínima de 3,7 milhões t/ano. Para tanto, a Arrendatária deverá realizar, no mínimo, os seguintes investimentos:</i></p>	<p>Considerando os investimentos que serão realizados pelo titular do PAR15, em especial, as obras civis, pede-se esclarecer: (i.) onde será instalado o canteiro de obras on shore? (ii.) onde poderá ser instalado o canteiro das obras off shore? (iii.) A disponibilização da área para o canteiro das obras off shore será de que maneira formalizada à Arrendatária? (iv.) É correto o entendimento que referida disponibilização se dará sem nenhum custo à Arrendatária, dado que condição necessária e indispensável para adimplemento das obrigações do contrato de arrendamento?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Estendemos que trata-se de contribuição feita em duplicidade, vide a anterior.</p>
28	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>a) Investimentos na Área do Arrendamento:</i></p>	<p>A capacidade nominal de 8.000 t/h chama a atenção pela falta de benchmarking conhecido na operação de embarque de grãos. Observa-se que os arrendamentos de terminais semelhantes licitados recentemente possuem capacidade nominal significativamente menor, como o STS11 no Porto de Santos (3.000 t/h), e o ATU18 em Aratu (2.000 t/h.). O Terminal Portuário da Cargill com maior capacidade de embarque no mundo, Terminal de Kalama, localizado nos Estados Unidos, possui correias enclausuradas e capacidade de 3.200 t/h. Cabe destacar ainda que, atualmente, além de nenhuma das classes de navios aptos a operar em Paranaguá possuem capacidade de carregar 8.000t/h (Babycape: 6.000t/h embarque; Panamax 2.500: 5.000t/h embarque), é necessário considerar também o tempo de operação para a retirada da água de lastro necessária para o navio não adernar (Babycape: 16 horas; Panamax 2.500: 14 horas). Diante desses dados, questiona-se: a) Quais parâmetros/benchmarking foram utilizados para definição da referida obrigação (capacidade nominal de carregamento nos novos berços)? b) Referido parâmetro é compatível com a retirada da água de lastro na operação de carregamento? Em não sendo compatível, promover as adequações necessárias. c) Favor esclarecer a existência de equipamentos para o atendimento dessa obrigação. Como sabido, a realização de investimentos não necessários compromete a modelagem financeira do projeto, em prejuízo do interesse público, a exigir a revisão dessa obrigação contratual.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a Autoridade Portuária contratou empresa de engenharia especializada para elaboração do projeto básico de construção do Pier 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.</p>
29	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>a) Investimentos na Área do Arrendamento:</i></p>	<p>A Cláusula 7.1.2.4.i.a. da Minuta de Contrato de Arrendamento estabelece como obrigação da Arrendatária, a expansão da capacidade estática do Terminal, até o 5º 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 PAR14, de estruturas referentes à 1ª Etapa do Pier 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 Pier T reste inviabilizada.</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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		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, 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.	
30	Minuta de Contrato <i>a) Investimentos na Área do Arrendamento:</i>	Conforme previsto na Cláusula 7.1.2.4.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 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.	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 pelo consórcio contratado, teve como objetivo estabelecer os critérios de projeto que serão implementados no sistema integrado de exportação de grãos 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.
31	Minuta de Contrato <i>a) Investimentos na Área do Arrendamento:</i>	O Item 2.3. da Seção C-Engenharia prevê que a recepção de carga pelo PAR15 ocorrerá majoritariamente por rodovia, justificada pela capacidade de recepção ferroviária do moegão, que alimentará diversos terminais portuários. O mesmo estudo prevê, ainda que, foi considerada cerca de 40% da recepção pelo sistema ferroviário e 60% pelo sistema rodoviário. Atualmente o terminal opera com 30% da recepção por modal rodoviário e as estimativas da atual arrendatária, em linha com a maior eficiência operacional e compromissos ambientais, projetam redução ainda maior na participação por este modal, incremento a recepção de cargas pelo sistema ferroviário, em compasso com os objetivos do Porto de Paranaguá, dado que o projeto do Moegão prevê o aumento da participação do modal ferroviário na recepção de grãos, o que, por conseguinte, diminuirá o número de caminhões na cidade de Paranaguá. Partindo destas informações e considerando que deve ser priorizada a recepção pelo modal ferroviário, compatibilizando o projeto com os objetivos da Autoridade Portuária e as políticas de redução de impactos ambientais, solicita-se a revisão dos estudos para reduzir a participação do modal rodoviário na recepção das cargas previstas para o PAR15, e, como consequência, a redução da previsão de investimentos obrigatórios listados no item 7.1.2.4 i a da Minuta do Contrato (estrutura de recepção rodoviária).	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.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

32	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>a) Investimentos na Área do Arrendamento:</i></p>	<p>O Item 2.3. da Seção C-Engenharia prevê que a recepção de carga pelo PAR15 ocorrerá majoritariamente por rodovia, justificada pela capacidade de recepção ferroviária do moegão, que alimentará diversos terminais portuários. O mesmo estudo prevê, ainda que, foi considerada cerca de 40% da recepção pelo sistema ferroviário e 60% pelo sistema rodoviário. Atualmente o terminal opera com 30% da recepção por modal rodoviário e as estimativas da atual arrendatária, em linha com a maior eficiência operacional e compromissos ambientais, projetam redução ainda maior na participação por este modal, incremento a recepção de cargas pelo sistema ferroviário, em compasso com os objetivos do Porto de Paranaguá, dado que o projeto do Moegão prevê o aumento da participação do modal ferroviário na recepção de grãos, o que, por conseguinte, diminuirá o número de caminhões na cidade de Paranaguá. A modelagem apresentada prioriza a recepção de carga por modal rodoviário, na contramão da ampliação do sistema de recepção ferroviária, medida esta que demanda a realização de estudos considerando (i) os impactos nas vias do entorno portuário em razão do incremento do fluxo de caminhões advindos dos terminais (PAR14 e PAR15); bem como (ii) a necessidade de adoção medidas de mitigação dos problemas decorrentes deste aumento, como a implantação de pátios de triagem e espera (pátio regulador). Partindo destas informações, caso se confirme a necessidade de adoção de medidas de mitigação decorrentes do aumento do número de caminhões no Porto, questiona-se: a quem será atribuída a responsabilidade por estes novos investimentos? Em sendo responsabilidade do futuro Arrendatário, incluir na modelagem os respectivos custos, revisitando os estudos apresentados. Ademais, deverá ser assegurada a implantação de pátios reguladores para atender o aumento do número de veículos que acessarão o Terminal.</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. 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, 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>
33	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>b) Investimentos na Área Comum do Porto:</i></p>	<p>Durante o período de realização das obras do Píer T, cuja duração estimada para a 1ª Etapa é de cerca de 6 (seis) anos, com a finalização em 2028, os usuários do atual corredor de exportação COREX sofrerão impactos negativos, o que refletirá negativamente nas exportações de granéis, uma vez que o berço 212, por 6 (seis) anos, não poderá ser utilizado e os demais berços do COREX (213 e 214) também sofrerão com as restrições advindas da obra (as quais podem ser ainda mais críticas, ante a ausência de específico estudo de manobrabilidade). Essa externalidade é severamente negativa ao interesse público, uma vez que afetará atividade econômica de extrema importância ao Estado do Paraná, tanto no que se refere à geração de empregos, quanto no que diz respeito à arrecadação de tributos. Em face desse desnecessário impacto negativo, ainda mais considerando que a capacidade dos atuais berços atende a demanda existente e futura, deve ser excluída a obrigação de execução do item Obras Cíveis da 1ª Etapa do Píer T. Sugestão de redação para o item 7.1.2.4, b : 7.1.2.4 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: [...] b) Investimentos na Área Comum do Porto: Investimentos na área comum do porto organizado para execução do item Conexão PAR15 do Moegão em até 12 (doze) meses após a sua implantação;</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214.</p>
34	<p>Minuta de Contrato</p>	<p>A Cláusula 7.1.2.4.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 PAR14, de estruturas referentes à 1ª Etapa do Píer T. Neste sentido, destaca-se que a</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</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<i>b) Investimentos na Área Comum do Porto:</i>	aquisição de equipamentos eletromecânicos, de automação e estruturas metálicas é de responsabilidade da Arrendatária de PAR15 e a obra civil é de responsabilidade da Arrendatária de PAR14. 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 Pier 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 Pier 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 Pier 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.	obrigações do arrendamento PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.
35	Minuta de Contrato <i>b) Investimentos na Área Comum do Porto:</i>	A Arrendatária de PAR15, nos termos da Cláusula 7.1.2.4.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.	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.
36	Minuta de Contrato <i>b) Investimentos na Área Comum do Porto:</i>	Nos estudos divulgados na Consulta Pública nº 003/2022 - PAR15, não constam estudos de manobrabilidade robustos aptos a demonstrar que, durante a construção dos berços do Pier T, e após a sua implantação, será possível a realização das manobras necessárias para atracação das embarcações que a eles se dirigirão. Analisando os 2 relatórios públicos sobre a manobrabilidade aquaviária dos berços após implantação do Pier T, é possível perceber que as manobras de navios em determinadas marés tornam-se impraticáveis por questões de segurança. A leitura destes únicos documentos disponíveis mostra como o estudo é incompleto e falho, dado que não apresenta nenhum	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,

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		<p>dado concreto sobre este tema de suma relevância, o que causa preocupação no setor, notadamente quanto aos impactos nas operações do COREX durante o período de construção do Píer T e após a sua implantação, assim como não confere a segurança jurídica necessária para assunção de compromissos da magnitude desse projeto. Hoje os berços 212, 213 e 214 não possuem limitações para realização de manobras: os navios podem ser atracados e desatracados em qualquer um dos berços durante 24 horas. Considerando que o porto opera 24 horas por dia, e que as marés irão inviabilizar as manobras durante parte do dia, calcula-se os seguintes tempos de atracação (conforme Anexo III, o qual será enviado por e-mail, conforme as regras da presente Audiência Pública). Além das restrições de maré, é importante mencionar que a atracação nos berços envolvidos terá maior risco associado a colisão e choque com as estruturas, o que possivelmente irá gerar aumento de custo com praticagem e rebocagem. Levando-se em consideração a simulação de tempo de atracação acima e a possibilidade de aumento de custo com praticagem para evitar colisões, questiona-se: 1) Se foi realizada a análise do impacto da redução da capacidade anual de embarque dos berços que atendem o COREX PAR15 considerando estas condições? 2) Havendo limitação, quais medidas serão implementadas para assegurar a capacidade do COREX?, e; 3) Na hipótese de o futuro arrendatário sofrer eventual restrição em suas operações decorrentes da manobra dos navios, é correto que será assegurada a recomposição econômico-financeira do seu contrato de arrendamento? Solicita-se, por fim, a disponibilização para todos os interessados dos estudos que amparam os esclarecimentos e informações adotadas pela APPA para realização do referido projeto.</p>	<p>informamos que APPA avaliou todas as ações necessárias para viabilização do projeto, sendo estas compatíveis com o planejamento do complexo portuário de Paranaguá.</p>
37	<p>Minuta de Contrato b) Investimentos na Área Comum do Porto:</p>	<p>Considerando que os únicos documentos disponibilizados quanto aos estudos de manobrabilidade estão incompletos e não possuem elementos que demonstrem a possibilidade de realização das manobras durante as obras do Pier T após a sua implantação (ausência de viabilidade operacional do píer e seus impactos nos demais berços, impõe-se a retirada da obrigação de realização das Obras Civis da 1ª Etapa do Píer T. Sugestão de redação para o item 7.1.2.4, b : 7.1.2.4 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: [...] b) Investimentos na Área Comum do Porto: Investimentos na área comum do porto organizado para execução do item Conexão PAR15 do Moegão em até 12 (doze) meses após a sua implantação;</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os estudos de manobrabilidade foram feitos através de simulador fast-time desenvolvido no Centro de Simulações de Manobras do Tanque de Provas Numérico da USP, com o devido acompanhamento pela Marinha do Brasil, e contempla todos os futuros berços do píer T e cais comercial existente. Os documentos serão disponibilizados na versão revisada do EVTEA.</p>
38	<p>Minuta de Contrato b) Investimentos na Área Comum do Porto:</p>	<p>O Projeto com implantação do Pier T apresentado no EVTEA considera um total de 4 berços, sendo que para os novos berços do Píer T, considera a capacidade nominal de 8.000 t/h, prancha média operacional de 2.744 t/h, e prancha média geral de 2.384t/h, e para nos berços 213 e 214 do COREX, a capacidade nominal de 3.000 t/h, prancha média operacional de 1.029 t/h e prancha média geral de 956t/h., resultando em uma capacidade dinâmica de 35,1 milhões de toneladas/ano. Ocorre, contudo, que a capacidade dos berços existentes no Porto de Paranaguá após a Repotencialização/Retrofit do COREX torna desnecessária a obra do Píer T. Isso porque a demanda a ser atendida pelos navios que atracarão e utilizarão os berços do Porto de Paranaguá será plenamente atendida pelos berços atualmente disponíveis após sua modernização, mesmo com os novos contratos de arrendamento do PAR14 e PAR15. Com base no histórico de operação observado, e considerando um revamp nas capacidades dos berços do COREX para 6.000t/h, por meio da substituição e modernização dos</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, ou seja, para os próximos 35 anos.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		<p>transportadores e carregadores, com a substancial redução do investimento, será alcançada uma capacidade dinâmica de 30,5 milhões de toneladas/ano (memória de cálculo no Anexo II, o qual será enviado por e-mail, conforme as regras da presente Audiência Pública), a comprovar que é desnecessária a realização das obras do Píer T. Além de ser um investimento de alto custo (o que impacta todo o fluxo de caixa do projeto) e que impõe restrições nas operações dos demais berços do COREX por 6 anos, intervenções pontuais nos berços existentes serão suficientes para garantir o atendimento da demanda projetada até 2040, conforme memória de cálculo do Anexo II. Para o cálculo de demanda do Corex, levou-se por base, a proporção de carga movimentada pelo sistema em relação ao complexo portuário em 90% dos granéis sólidos vegetais exceto açúcar, conforme observado em 2019, que se mostrou ser uma constante em outros anos (memória de cálculo no Anexo II). Considerando que a realização de obras de revamp nos berços existentes será medida mais que suficiente para atender a demanda dos usuários do Porto de Paranaguá, deve ser excluída a obrigação de execução do item Obras Civis da 1ª Etapa do Píer T. Sugestão de redação para o item 7.1.2.4, b : 7.1.2.4 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: [...] b) Investimentos na Área Comum do Porto: Investimentos na área comum do porto organizado para execução do item Conexão PAR15 do Moegão em até 12 (doze) meses após a sua implantação; Parte do Anexo II (que será enviado por email):</p>	
39	<p>Minuta de Contrato</p> <p><i>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.</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 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.</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>
40	<p>Minuta de Contrato</p>	<p>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.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a minuta de Contrato será revisada.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<p>26.3.5.3 <i>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</i></p>		
41	<p>Minuta de Edital</p> <p>2.5. <i>O Arrendamento vigorará pelo prazo de 35 (trinta e cinco) anos, com possibilidade de prorrogação contratual, nos termos da Cláusula 3 da Minuta do Contrato de Arrendamento, a critério do Poder Concedente.</i></p>	<p>Considerando que o prazo do arrendamento é de 35 anos, com possibilidade de prorrogação contratual, conforme item 2.5 da minuta do edital, e que o Convênio de Delegação celebrado entre a União e APPA foi prorrogado até 2052, vencendo, antes, portanto, da vigência do contrato de arrendamento, impõe-se a inclusão da União como anuente da avença, como forma de assegurar a sua observância mesmo após o encerramento do Convênio de Delegação.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Contudo não vislumbramos a necessidade da anuência da União no instrumento contratual, uma vez que todos os contratos de arrendamento celebrados decorrentes do Convênio de Delegação de Competências n. 001/2019 serão automaticamente sub-rogados para União ao fim do referido convênio.</p>
42	<p>Minuta de Edital</p> <p>27.2.2. <i>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>À 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</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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Informamos que todas as remunerações devidas pela Arrendatária, inclusive sobre o valor de outorga, deverão realizadas em favor da APPA, nos termos da minuta de Contrato e Edital, seguindo os mesmos moldes já estabelecidos nas licitações anteriores.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		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 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."	
43	Minuta de Edital <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. Esclarecemos que o projeto não prevê a necessidade de criação de conta vinculada. Informamos que todas as remunerações devidas pela Arrendatária, inclusive sobre o valor de outorga, deverão realizadas em favor da APPA, nos termos da minuta de Contrato e Edital, seguindo os mesmos moldes já estabelecidos nas licitações anteriores.
44	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	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. Os Estudos de Mercado serão atualizados com as projeções mais recentes.
45	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	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 proposta de capacidade estática diferente.
46	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	Estudo de Mercado - para a projeção das capacidades estáticas dos terminais de graneis 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	Agradecemos a contribuição. Informamos que as futuras capacidades de armazenagem serão reavaliadas.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		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?	
47	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	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. Esclarecemos que o estudo de demanda considera a projeção de movimentação de todos os grãos sólidos vegetais de exportação, contudo, a micro demanda para o PAR15 será revisada para o atendimento dos grãos soja, farelo e milho.
48	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	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 dos últimos 5 anos. Desta forma, procura-se equalizar os valores extremos. 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 deve produzir 20,8 milhões de toneladas, que corresponde ao incremento de 70% em relação à safra 2021/22. Já o Mato Grosso do 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.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>A área plantada de milho indica crescimento 3,86 no Paraná e 0,57% no Mato Grosso do Sul. 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 deve produzir 20,8 milhões de toneladas, que corresponde ao incremento de 70% em relação à safra 2021/22. Já o Mato Grosso do 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.</p>
49	<p>Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO)</p> <p><i>PAR15 - 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.</p>
50	<p>Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO)</p> <p><i>PAR15 - 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 possuem 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. Informamos que as futuras capacidades de armazenagem serão reavaliadas.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

51	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	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.	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.
52	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	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 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.	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 PAR15 será revisada para o atendimento dos granéis soja, farelo e milho.
53	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	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.
54	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	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?	Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214.
55	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) <i>PAR15 - 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. 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 implementação.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

56	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	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, com o devido acompanhamento da Marinha do Brasil, e contempla todos os futuros berços do píer T e cais comercial existente. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.
57	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	Com a implantação do Píer em T, foram feitos os estudos de manobrabilidade para as atracções nos berços preferenciais de descarga de granéis sólidos, considerando a possibilidade de atracção 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.
58	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.
59	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - 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. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo.
60	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	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 instalados nem a conexão daqueles que forem construídos e não estão atualmente instalados no COREX, está correto entendimento?	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 necessárias para movimentação da carga de acordo com os terminais instalados.
61	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	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. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR15, e a execução será

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			feita pela APPA, direta ou indiretamente. 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.
62	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - 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.
63	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	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 Pier 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 Pier T, na qual a planilha orçamentária em questão 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 implementação.
64	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	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 Pier 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 Pier T, na qual a planilha orçamentária em questão 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 implementação.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

65	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - 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. 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 implementação.
66	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - 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. 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 implementação.
67	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - 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. 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 implementação.
68	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	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. O projeto

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			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 implementação.
69	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - 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. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo.
70	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	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. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo.
71	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - 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 visitar 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. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo.
72	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	Alguns valores considerados nos itens de CAPEX Anexo C-2: Capex da Seção C-Engenharia do EVTEA PAR15 estão substancialmente menores que os valores de mercado, conforme cotação recentemente realizada: Item Descrição Custo Total Custo Total EDITAL ORÇADO 1 Desenvolvimento do Terminal 1.1 Demolição dos Armazéns e edificações existentes R\$ 1.152.748,74 R\$ 15.793.914,01 1.2 Sistema de Combate a Incêndio complementar R\$ 73.879,89 R\$ 5.984.575,41 2 Edificações 2.1 Silos metálico 14.000 toneladas com fundação R\$ 24.626.630,42 R\$ 90.204.008,86 3 Equipamentos Principais 3.1	Agradecemos a contribuição. Informamos que será avaliado. A modelagem do estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia, não havendo projeto e orçamento a nível executivo.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		Correia transportadora 4.000 t/h expedição R\$ 36.095.296,51 R\$ 105.745.072,31 3.2 Correia transportadora 800 t/h recepção R\$ 11.182.683,17 R\$ 36.001.141,63 3.3 Correia transportadora 2.000 t/h Moegão recepção R\$ 17.169.903,14 R\$ 56.214.015,03 3.4 Sistema de despoeiramento por transportador R\$ 1.537.096,50 R\$ 1.058.199,12 3.5 Torre de transferência 4.000 t/h expedição R\$ 1.750.036,64 R\$ 18.842.123,55 3.6 Elevador de canecas 800 t/h R\$ 6.619.911,05 R\$ 7.822.715,48 3.7 Elevador de canecas 4000 t/h expedição R\$ 5.907.640,56 R\$ 11.689.115,08 3.8 Balança de fluxo 4000 t/h expedição R\$ 2.449.982,97 R\$ 10.400.100,61 3.9 Balança Rodoviária R\$ 648.682,27 R\$ 4.030.718,10 3.10 Tombador de caminhões R\$ 2.081.751,99 R\$ 30.300.732,91 4 Obras e serviços área comum ao Porto 4.1 1ª Etapa Píer T: Obras Civis R\$ 372.644.470,46 R\$ 452.846.957,23 Diante a enorme discrepância entre os valores, requer-se a revisão dos valores e de toda modelagem do projeto. Orçamentos que foram usados como base e planilha com memória de cálculo (e correção monetária) dos valores será enviada por email.	
73	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) <i>PAR15 - Seção C</i>	O item 2.1 Sistema Aquaviário da Seção C - Engenharia do EVTEA PAR15 traz a seguinte informação: Para fins da presente modelagem, foi considerado que enquanto não for concluída a 2ª Etapa do Píer T, ou seja, enquanto não for concluída 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. A previsão de demanda macro do mesmo Estudo (Tabela 27 - Seção B - Estudos de Mercado), considera um volume de 29.236kt de movimentação da carga para 2023, crescendo anualmente e chegando a 32.408kt em 2027, quinto ano contratual, ocasião em que deverá também ter início a movimentação de mercadorias nos berços do Píer T. Com a obra do píer T, o berço 212 será interditado, e possivelmente haverá restrições de uso dos demais berços do COREX, responsáveis por aproximadamente 90% da exportação de Granéis Sólidos Vegetais (Soja/Farelo, Milho) do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. Em razão destas restrições, aproximadamente 8 milhões de toneladas de Granéis Sólidos Vegetais anuais, durante o período de obras do Píer T, não poderão ser atendidas nos berços do COREX. Quais medidas serão adotadas pela Autoridade Portuária para o atendimento dessa carga, a fim de evitar que ela deixe de ser movimentada no Porto de Paranaguá, com severos impactos nas receitas (patrimoniais e tarifárias) do Porto?	Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214.
74	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) <i>PAR15 - Seção C</i>	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 aponta compatibilidade com todos os berços do cais comercial existente. O estudo será disponibilizado na versão revisada do EVTEA.
75	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) <i>PAR15 - Seção C</i>	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 aponta compatibilidade com todos os berços do cais comercial existente. O estudo será disponibilizado na versão revisada do EVTEA.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

76	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	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.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo, ou seja, para os próximos 35 anos.
77	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	Ainda sobre a implantação do píer T, foi verificado que o posicionamento dos pilares das galerias pode impactar o acesso rodoviário do terminal, fechando a entrada de caminhões, tendo em vista que o acesso deve considerar para realização de curva os parâmetros técnicos estabelecidos pelo DNIT. Assim o projeto deve ser revisto de forma a compatibilizar as infraestruturas.	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.
78	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	Pede-se esclarecer se foi realizado estudo de tempo de carregamento versus tempo de retirada de água de lastro dos navios e sua disponibilização, sob pena de se atribuir ao futuro a realização de investimentos (prancha de embarque de 8.000 ton/hora) que nunca poderá ser alcançada, em prejuízo da higidez financeira do projeto.	Agradecemos a contribuição. Informamos que não há nenhum estudo em relação a este tema. 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. 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 grânéis sólidos do corredor de exportação leste, assim como a estimativa de valores para implementação. Informamos que a modelagem adotada considera a estrutura mais adequada e eficiente para o atendimento da demanda a longo prazo, ou seja, para os próximos 35 anos.
79	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	A Seção C (pág. 7) prevê que a recepção terrestre do terminal será 40% ferroviária (1,5 milhão de toneladas) e 60% rodoviária (2,2 milhões de toneladas). Para o atendimento da demanda, é prevista a operação rodoviária 24 horas por dia, 7 dias por semana, com carga média de 35 toneladas por caminhão, o que significa aproximadamente 548 caminhões por dia. Ficam evidentes, desta forma, os impactos que a recepção rodoviária causará na relação Porto-Cidade, em prejuízo não apenas para os usuários do porto, mas também para todos os municípios. A título de comparação, no recente arrendamento da área STS11, no Porto de Santos (Leilão 01/2022), a modelagem considerou que a recepção terrestre de carga ocorrerá 70% pelo modal ferroviário e apenas 30% pelo modal rodoviário. Nessa linha, e tendo em mente o projeto em curso para a construção do Moegão, sugere-se que seja	Agradecemos a contribuição. Informamos que o número de estações (duas), para recepção rodoviária do PAR15, foi mantido em relação a infraestrutura instalada do arrendamento vigente, podendo ser alterada pelo futuro arrendatário. 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,

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		dada preferência à recepção ferroviária de carga para o projeto do PAR15, com a adoção dos ajustes necessários nos estudos, bem como no projeto do Moegão, de forma a ampliar a sua capacidade e prover o Porto de Paranaguá com uma solução ambientalmente mais adequada e de maior eficiência às operações portuárias.	a recepção ferroviária será exclusivamente através do Moegão.
80	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	As correias transportadoras do Píer T, tal como planejadas, invadem o limite da área do PAR 15, o que causa interferência nas estruturas existentes e até mesmo naquelas que serão implantadas no curso do arrendamento para o alcance dos parâmetros operacionais. Desta forma, o projeto merece ser revisto de forma a compatibilizar a implantação das infraestruturas sem impactos na operação do PAR15.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a possível projeção dos transportadores de correias, do novo corredor de exportação, na área do PAR15 será avaliada pela equipe técnica. Caso haja conflito de área, os projetos de arrendamento serão compatibilizados.
81	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	A Seção C - Engenharia, na página 4 indica que As novas instalações eletromecânicas são compostas por 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 uma capacidade de 8.000 t/h por berço. Em que pese a indicação para as novas instalações, é importante pontuar que no mercado de equipamentos não existem correias enclausuradas, balança de fluxo, filtros e demais equipamentos para o atendimento do parâmetro de 4.000t/h para grãos. Assim sendo, seja em razão da ausência de espaço nos corredores, seja em razão da ausência de equipamentos que atendam as especificações mínimas indicadas na documentação, impõe-se a revisão dos parâmetros indicados nos estudos postos em consulta pública.	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 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. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR15, 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, ou seja, para os próximos 35 anos. 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.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

82	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	O Valor considerado no Anexo D -1 para taxas e contribuições, e descrito no Item 4.2.3. Tarifas Portuárias da Seção D - Operacional do EVTEA PAR15, foi apenas a Tabela III de R\$ 1,83/tonelada. No entanto o Terminal PAR15 seguirá pagando as seguintes tarifas obrigatórias: a) APPA Tabela III - Infraport - Item 5-213 = R\$ 1,36; b) APPA Tabela IV - TARIFAS ESPECIAIS - Item 4-D041 = R\$ 1,38 c) Utilização do Corredor de Exportação Atepx = R\$ 1,65/ton; d) Contribuição Estadual Codapar = R\$ 0,55/ton. O somatório de todas as tarifas efetivamente aplicáveis ao empreendimento totaliza R\$ 4,94, valor superior ao considerado nos estudos (169% acima), razão pela qual sugere-se revisão do item Tarifas Portuárias (4.2.3. - Seção D - Operacional) nos custos operacionais do EVTEA, dado que causa grande impacto nos resultados financeiros do empreendimento, em prejuízo da higidez financeira do arrendamento.	Agradecemos a contribuição. Informamos que os valores serão revistos. Contudo, ressaltamos que 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: https://www.portosdoparana.pr.gov.br/Operacional/Pagina/Tabela-de-Tarifas-Portuarias
83	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - 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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.
84	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	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?	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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.
85	Seção C - EVTEA PAR15 (ENGENHARIA) PAR15 - Seção C	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. 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. 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,	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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. Na ausência de arrendatário responsável pelo cumprimento da obrigação financeira para a implementação da 1ª etapa Píer T, o Poder Concedente suportará os recursos necessários.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		<p>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 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 Pier 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? 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?</p>	
86	<p>Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) PAR15 - 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 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. Esclarecemos que o estudo de demanda considera a projeção de movimentação de todos os grãos sólidos vegetais de exportação, contudo, a micro demanda para o PAR15 será revisada para o atendimento dos grãos soja, farelo e milho.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

<p>87</p>	<p>Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i></p>	<p>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.</p>	<p>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. Esclarecemos que o estudo de demanda considera a projeção de movimentação de todos os grãos sólidos vegetais de exportação, contudo, a micro demanda para o PAR15 será revisada para o atendimento dos grãos soja, farelo e milho.</p>
<p>88</p>	<p>Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i></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 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. Esclarecemos que o estudo de demanda considera a projeção de movimentação de todos os grãos sólidos vegetais de exportação, contudo, a micro demanda para o PAR15 será revisada para o atendimento dos grãos soja, farelo e milho.</p>
<p>89</p>	<p>Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i></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 Porto de Santos, os portos do Arco Norte (com relação à produção no MT e GO) e o Porto Murinho (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.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o estudo de demanda considera a projeção de movimentação de todos os grãos sólidos vegetais de exportação, contudo, a micro demanda para o PAR15 será revisada para o atendimento dos grãos soja, farelo e milho.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

90	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	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.	Agradecemos a contribuição. Entendemos como equivocada a referida contribuição, uma vez que faz referência ao PAR14, e não ao projeto ora submetido à consulta pública PAR15.
91	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	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 contribuição. Ressaltamos que a mesma está em linha com o estudo.
92	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	Questiona-se: a) Por que não foi apresentado o cálculo de Micro-capacidade do Corex como um todo? b) Por que não foi considerada a Macrodemanda específica do Corex? c) Qual foi a base de dados (cálculos utilizados) para definir a necessidade da implantação do píer T?	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que para o dimensionamento do terminal PAR15 foram avaliados todos os parâmetros relativos aos terminais de granéis sólidos vegetais e suas respectivas capacidades, assim como a capacidade estática de armazenamento de todos os terminais que utilizam a infraestrutura do porto de Paranaguá, conforme Seção B – Estudo de Demanda. 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 expedição estão em linha com o planejamento Portuário do complexo de Paranaguá.
93	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) <i>PAR15 - Seção B</i>	Considerando que os Estudos de Mercado, no que se referem a demanda micro, apontam que Para se chegar à demanda micro, torna-se relevante a definição da estimativa de divisão de mercado (marketshare) para o horizonte contratual, e que Para estimação da demanda micro faz-se necessário identificar as capacidades instaladas e planejadas ; (p. 24) Considerando a recente aprovação do Porto Guará, Contrato de Adesão 06/2022, o qual movimentará graneis sólidos, Considerando, por fim, que a tabela 30 da referida seção, ao apresentar a capacidade futura do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina para movimentação de granéis sólidos não leva em consideração a capacidade de movimentação do TUP Porto Guará, Requer-se a revisão da demanda micro passível de ser capturada pelo PAR15 considerando o contrato de adesão 06/2022, revisando-se, por conseguinte, todos os demais parâmetros do arrendamento.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o estudo de mercado será revisado. 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 e seus respectivos impactos mercadológicos.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

94	Seção B - EVTEA PAR15 (ESTUDO DE MERCADO) PAR15 - Seção B	Diferente do considerado na tabela Anexo C-2: Capex da Seção C-Engenharia do EVTEA PAR15, alguns itens relevantes devem ser considerados para completar o projeto a fim de atender os parâmetros do arrendamento e investimentos obrigatórios - Anexo C-1 Figura 3 - Ilustração Conceitual Quantitativa (Novos Investimentos). Na Tabela que será enviada como Anexo I, são apresentados os itens faltantes e respectivos valores (na data-base 10/2021): Por essa razão, diante do erro da composição dos investimentos indispensáveis para implantação e operação do empreendimento, requer-se a inclusão dos itens listados acima no CAPEX de novos investimentos - Seção C-Engenharia, o Anexo C-2: Capex, procedendo-se, por conseguinte, com os ajustes necessários no fluxo de caixa do projeto.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o material será avaliado. Vale destacar que a modelagem do estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia, não havendo projeto e orçamento a nível executivo. Entretanto, informamos que o capex será revisado e atualizado e posteriormente apresentado na versão revisada do estudo.
95	Minuta de Contrato 7.2 Atribuições e Prerrogativas do Poder Concedente.	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: 7.2.4. O Poder Concedente se responsabilizará pela disponibilização da capacidade de acesso terrestre, rodoviário e ferroviário, adequada para atendimento dos parâmetros contratuais estabelecidos.	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que os acessos terrestres, 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 especificamente do PAR15, caberá a futura arrendatária a responsabilidade pelo desenvolvimento e operacionalização do terminal como um todo.
96	Minuta de Contrato 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.	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 pela 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.
97	Minuta de Edital 2.1.1. A área total do Arrendamento em Paranaguá, cujo código de identificação é PAR15, localizada no Porto de Paranaguá, possui 38.859 m ²	Pede-se esclarecer os limites da área PAR15, especialmente se a área externa adjacente que atualmente possui linhas férreas integrará a área PAR15 com a finalidade de ser usada para buffer dos caminhos destinados ao PAR15 em virtude do projeto Moegão. A informação é relevante para que os eventuais interessados possam precificar adequadamente os custos para implantação do Terminal.	Agradecemos a contribuição. Informamos que os limites do terminal podem ser verificados no Anexo da Seção C – Engenharia. Ressaltamos que será avaliado a inclusão da referida área a ser utilizada como buffer de caminhos, quando da desativação das linhas férreas após a conclusão da implantação do Moegão.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<i>(trinta e oito mil oitocentos e cinquenta e nove metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais.</i>		
98	<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>
99	<p>Minuta de Contrato</p> <p><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></p>	<p>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>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.</p>
100	<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,</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.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<i>regulamentar para sua emissão pelas autoridades</i>	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 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.	
101	<p>Minuta de Contrato</p> <p><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></p>	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.
102	<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 valor da Garantia de Proposta, a qual</i></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 .	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.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	<i>será integralmente executada para quitação</i>		
103	<p>Minuta de Edital</p> <p><i>27.2.5. Comprovação da subscrição de capital social inicial mínimo no valor de R\$ R\$131.373.034,19 (cento e trinta e um milhões, trezentos e setenta e três mil e trinta e quatro reais e dezenove centavos) bem como da integralização de, pelo menos, 100%</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 forma a não criar ônus descabidos aos proponentes, com vistas à preservação das condições de competitividade do Leilão.</p>	<p>Agradecemos pela 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".</p>
104	<p>Seção D - EVTEA PAR15 (OPERACIONAL)</p> <p><i>PAR15 - Seção D</i></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 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>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 Atracções 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. Reitera-se que na modelagem prevista, os investimentos para implantação da primeira etapa do Píer T serão divididos entre os demais atores, inclusive a Autoridade Portuária.</p>
105	<p>Seção D - EVTEA PAR15 (OPERACIONAL)</p> <p><i>PAR15 - Seção D</i></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 Exportação da APPA, opera em regime de compartilhamento de berços públicos, com line-up de</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 PAR15, e a execução será</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		<p>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: <i>â€¢</i> Cimbessul; <i>â€¢</i> AGTL(Nova Ampliação 2025); <i>â€¢</i> Cargill (Novo PAR 15); <i>â€¢</i> Centro Sul (Novo PAR 14); <i>â€¢</i> Dreyfus, <i>â€¢</i> Interalli, <i>â€¢</i> Cotriguaçu, <i>â€¢</i> Coamo; <i>â€¢</i> Rochatop; <i>â€¢</i> APPA Silos Públicos (Novo PAR 14); <i>â€¢</i> Gransol (Em fase final de construção/2023); <i>â€¢</i> 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 anúncio 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>feita pela APPA, direta ou indiretamente. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214.</p>
<p>106</p>	<p>Seção D - EVTEA PAR15 (OPERACIONAL) PAR15 - 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</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o leilão do PAR09 foi realizado em dezembro/2023. Para fins da devida segurança jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Ressaltamos que durante a maior parte das obras do novo Píer T, permanecerão operantes os berços 212, 213 e 214. Informamos que será avaliada pela equipe técnica regra de atracação para atendimento aos berços do píer T</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		<p>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? 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>	<p>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. 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>
<p>107</p>	<p>Seção D - EVTEA PAR15 (OPERACIONAL) PAR15 - 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</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. 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 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. Com relação as áreas do Píer T e ISPS CODE, informamos que para fins da devida segurança</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		<p>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>jurídica, os recursos financeiros para a implantação da primeira etapa do Píer T será parte das obrigações do arrendamento PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. 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.</p>
<p>108</p>	<p>Seção E - EVTEA PAR15 (FINANCEIRO) PAR15 - 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 Infracap. 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? xxxi. O Custo da tarifa de utilização do futuro moegão está incluso no valor do arrendamento variável? xxxii. Será cobrado do armador a tabela II (Infracais) pela utilização do cais de acostagem, nos berços construídos pelos novos arrendatários?</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 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>109</p>	<p>Seção E - EVTEA PAR15 (FINANCEIRO)</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: â€¢ PAR 14 - CAPEX</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os pedidos de reequilíbrio só poderão ser realizados após</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

	PAR15 - Seção E	- 1,075 BI - Data base -10/21; â€¢ 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: â€¢ Obras Moegão - Início Março/23 - Prazo - 20 meses = Conclusão Jan/25; â€¢ Obras Novo Pier - 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?	a celebração do contrato, nos termos da regulação do tema imposta.
110	Seção E - EVTEA PAR15 (FINANCEIRO) PAR15 - Seção E	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?	Agradecemos a contribuição. Informamos que a alíquota será ajustada no âmbito da revisão do estudo.
111	Seção E - EVTEA PAR15 (FINANCEIRO) PAR15 - Seção E	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 Nº 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.
112	Seção E - EVTEA PAR15 (FINANCEIRO) PAR15 - Seção E	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 trata da atualização dos valores da Tabela Tarifária, procedimento padrão que visa manter os valores alinhados aos custos do porto, nos termos dos normativos reguladores. Qualquer alteração de valores tarifárias que impactaria o terminal antes da conclusão do processo licitatório será incorporada na modelagem.
113	Seção E - EVTEA PAR15 (FINANCEIRO) PAR15 - Seção E	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

<p>114</p>	<p>Seção E - EVTEA PAR15 (FINANCEIRO) PAR15 - Seção E</p>	<p>Conforme tabela Ativos-Existentes da Seção E - Financeiro, alguns Itens foram considerados como bens existentes, porém, para atender os parâmetros do arrendamento e investimentos obrigatórios (Anexo C-1 Figura 3 - Ilustração Conceitual Quantitativa - Novos Investimentos), deverão ser necessariamente demolidos para implementação das novas construções. São eles: Sistema de combate a incêndio; Subestação; Torre de transferência; além disso, não existe na área arrendada o Elevador de Canecas 4.000t/h. Afora isso, se considerarmos que os elevadores existentes são de menor capacidade, estes também serão demolidos para atender as obrigações estabelecidas no Edital e seus Anexos. Por essa razão, entende-se que houve um erro na consideração destes bens como existentes, e que (i.) os mesmos devem ser incluídos no CAPEX de novos investimentos - Seção C-Engenharia, o Anexo C-2: Capex, bem como (ii.) os valores necessários para sua demolição deverão ser incluídos entre os investimentos (Capex) do empreendimento, procedendo-se, por conseguinte, com os ajustes necessários no fluxo de caixa do projeto.</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que os ativos novos e existentes serão revistos no âmbito da revisão do estudo.</p>
<p>115</p>	<p>Seção E - EVTEA PAR15 (FINANCEIRO) PAR15 - Seção E</p>	<p>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?</p>	<p>Agradecemos a contribuição. 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 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. Informamos que será avaliada pela equipe técnica regra de atracação para atendimento aos berços do Píer T, sendo devida a aplicação das tarifas portuárias para qualquer atracação em berços públicos, de acordo com os moldes atuais.</p>
<p>116</p>	<p>Seção E - EVTEA PAR15 (FINANCEIRO) PAR15 - Seção E</p>	<p>Considerando a recente publicação do Acórdão 329-ANTAQ, de 30 de maio de 2022, o qual estabeleceu no seu item 5.2 recomendar ao Ministério da Infraestrutura que utilize o WACC de 9,92% a.a. na modelagem econômico financeira de futuras licitações de arrendamentos e concessões portuárias, bem como o fato de que o leilão para o arrendamento do PAR15 ocorrerá entre os anos de 2022 e 2024, período contemplado no referido Acórdão, requer-se que seja revisto o WACC dos estudos em Consulta Pública, alterando-o de 9,38% para 9,92%</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Informamos que o WACC será ajustado no âmbito da revisão do estudo.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

117	Seção F - EVTEA PAR15 (AMBIENTAL) <i>PAR15 - Seção F</i>	Foram realizados estudos de monitoramento arqueológico na área arrendada? Em caso positivo, solicita-se a disponibilização aos interessados.	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a área já é operacional (<i>brownfield</i>), bem como não foram identificadas a necessidade de serem realizadas pesquisas arqueológicas.
118	Seção F - EVTEA PAR15 (AMBIENTAL) <i>PAR15 - Seção F</i>	Serão disponibilizadas áreas na infraestrutura comum para a realização das obras? Ficará a cargo da APPA a obtenção de eventuais licenças para uso dessas áreas?	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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente.
119	Seção F - EVTEA PAR15 (AMBIENTAL) <i>PAR15 - Seção F</i>	5. Documento n. 07 Seção F - Estudo Ambiental: Pergunta n. 5.01 - Em que fase se encontra o processo de licenciamento ambiental do Pier 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?	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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Informamos que o licenciamento se encontra em fase avançada, já tendo sido realizada a audiência pública e com pareceres finais concluídos.
120	Seção F - EVTEA PAR15 (AMBIENTAL) <i>PAR15 - Seção F</i>	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 pier 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 pier 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 Pier em T , supondo neste caso, que os futuros arrendatários deverão executar o projeto existente <i>ipsis litteris</i> , sem alteração de escopo e dimensões, em fase de licenciamento no IBAMA-DF. O licenciamento ambiental de projetos <i>greenfield</i> 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 pier T, a APPA vai realizar a conclusão do EIA RIMA e audiência pública e entregar a Licença Prévia para construção do novo pier? 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	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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Informamos que o licenciamento se encontra em fase avançada, já tendo sido realizada a audiência pública e com pareceres finais concluídos.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		<p>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>121</p>	<p>Seção F - EVTEA PAR15 (AMBIENTAL) PAR15 - 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 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? L. A área terrestre (greenfield) incluída do PAR 14, (localizada a leste e contigua ao silo vertical) já possui licenciamento (LP e LI) para construção do novo armazém? Li. As construções</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 PAR15, e a execução será feita pela APPA, direta ou indiretamente. Informamos que o licenciamento se encontra em fase avançada, já tendo sido realizada a audiência pública e com pareceres finais concluídos.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		<p>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?</p>	
<p>122</p>	<p>Seção F - EVTEA PAR15 (AMBIENTAL) PAR15 - Seção F</p>	<p>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 trafego recente? Pode ser disponibilizado? Lviii. Dada a experiencia 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 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>	<p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que todos os dados e passivos relativos à área estão considerados e disponíveis nos estudos. Não existem litígios e nem processos indenizatórios acerca da área PAR15.</p>

Paranaguá, 10 maio de 2024.

Marcos Alfredo Bonoski
Presidente da Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP