

ITG02 - Atendimento ao item 9.2.1.1 do ACÓRDÃO N° 1834/2024 – TCU – Plenário

Documento	Terminal	Item	Contribuição	Respostas (pós-solicitação do TCU)
Minuta de Contrato	ITG02	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	A minuta de contrato estabelece que as condições e regras de acesso ao Berço são definidas pela Administração do Porto (Cláusula 2.2). Por outro lado, na Seção C - Engenharia registra-se que o novo pier a ser construído pelo futuro arrendatário será de uso exclusivo do futuro arrendatário ITG02 e fará parte da área de arrendamento, sendo considerado para cálculos de capacidade 100% do tempo alocado para atender o terminal ITG02 (p. 4). Diante disso, entende-se que cabe uma inclusão na minuta do contrato que indique expressamente que o berço a ser construído para o ITG02 será de uso exclusivo do terminal em questão. Trata-se de pressuposto essencial para a própria viabilidade do projeto e para o atendimento dos índices de movimentação e parâmetros de atendimento estabelecidos pelo contrato. Nesse sentido, verifica-se que constou do contrato do Leilão nº 06/2021-ANTAQ, que tinha por objeto arrendamento da área denominada STS08-A no Porto de Santos, previsão expressa indicando a exclusividade do berço a ser construído naquele projeto: 7.2. iii. A partir do 6º (sexto) ano de contrato, os Berços AL 05 e AL 06 passam a integrar a área do arrendamento, conferindo à Arrendatária seu uso exclusivo. A inclusão de previsão expressa acerca do uso exclusivo do berço na própria minuta do contrato conferiria maior segurança à Arrendatária o que, em última análise, impacta na atratividade do projeto e contribui para o incremento do número de potenciais interessados. Portanto, recomenda-se a inclusão de cláusula contratual que indique o seguinte: O novo berço é de uso exclusivo do Arrendatário e integra a área de arrendamento, seguindo a lógica da Seção C - Engenharia.	Indeferido, conforme Acórdão nº 424-2023-ANTAQ. Com relação à exclusividade do pier a ser construído, informa-se que o Ato Justificatório revisado, após análise dos estudos pelo TCU, foi categórico no item 3.6. no sentido de estabelecer que o "novo pier será de uso exclusivo do futuro arrendatário ITG02 e fará parte da área de arrendamento, sendo considerado para cálculos de capacidade 100% do tempo alocado para atender o terminal ITG02", motivo pelo qual será incluída tal previsão no instrumento contratual.
Minuta de Contrato	ITG02	5.2A Arrendatária terá o prazo máximo de Anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	A cláusula 5.2 da minuta do contrato estabelece o prazo de 4 anos contado a partir da data de assunção (cláusula 1.1.1, xvii) para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento. A partir disso, o contrato exige o atendimento da movimentação mínima exigida (MME) de 5.577.436 toneladas já no 5º ano do contrato, conforme cláusula 7.1.2.1. No entanto, considera-se tal prazo insuficiente para que os investimentos sejam concluídos e a empresa vencedora consiga atender a movimentação mínima exigida prevista para o 5º ano do contrato. Isso porque, além de a área que será lícita constituir verdadeiro projeto greenfield, o que evidentemente já exige um tempo maior para a conclusão dos investimentos, é possível que intercorrências de diversas naturezas impactem o cronograma de execução dos investimentos, impossibilitando o atendimento da MME no 5º ano do contrato. Portanto, reputa-se mais razoável e adequado que o prazo de 4 anos para início das operações seja contado a partir da obtenção da licença de implantação, não da data de assunção, conforme está previsto atualmente. Diante disso, sugere-se a readequação da cláusula 5.2 do contrato para que ele passe a conter a seguinte redação: A Arrendatária terá o prazo máximo de 4 (quatro) Anos, a contar da obtenção da Licença de Implantação, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	Indeferido, conforme Acórdão nº 424-2023-ANTAQ. Conforme estudos revisados após a audiência pública, foi acrescido um ano no prazo pré-operacional. Assim, a cláusula 5.2 da minuta de contrato será alterada para determinar que a arrendatária terá o prazo máximo de 5 (cinco) anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades. A cláusula 7.1.2.1 também será atualizada para adequar a MME a esse novo prazo.

Minuta de Edital	ITG02	MINUTA DE EDITAL	<p>CONTRIBUIÇÕES [PARTE 01] Atualmente, o Edital proposto não traz restrições a participação de terminais já instalados e/ou limitações ao número de consorciados que eventualmente venham a apresentar proposta no certame. Nesse quadro, concorda-se com as Autoridades responsáveis pelo projeto, no sentido de que o modelo mais adequado é (i.) não limitar o número de consorciados e (ii.) não restringir a participação de terminais já instalados. Engessar o modelo de arrendamento com restrições de participação é um remédio regulatório limitante que traz riscos/distorções muito superiores aos supostos riscos que procura evitar. Inicialmente, cabe destacar que restrições à licitação são exceções aplicadas em casos concretos e não podem ser reproduzidas de forma irrefletida em outros arrendamentos, sem levar em conta as especificidades do certame. No caso, há competição e rivalidade (i.) intra e interportos, com terminais com capacidade ociosa no Complexo Portuário de Itaguaí (a exemplo, CPBS, Tecar e Porto Sudeste) e em complexos próximos (a exemplo, Terminal de Tubarão e Terminal Ponta da Madeira); (ii.) entre terminais do Complexo pela disponibilidade de capacidade para terceiros, que podem optar pelos diversos terminais na região, incluindo a opção de participar de oferta pública; e (iii.) pela compra de carga de produtores de menor porte, que podem vender a produção para outros agentes após a extração. Em um cenário com ampla competição, o remédio regulatório de limitar participação de terminais ou consorciados pode trazer prejuízos à competitividade da licitação, sem a devida justificativa.</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023 ANTAQ.</p> <p>Com relação ao ambiente concorrencial relativo ao projeto ITG02, informa-se que a ANTAQ, com vistas a estimular a concorrência, chegou a incluir na minuta contratual (subitem 12.3) disposição segundo a qual "empresas ou grupos econômicos com participação no mercado de minério de ferro na área de influência do Porto de Itaguaí só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida". Contudo, por força do ACÓRDÃO 1834/2024 - TCU - PLENÁRIO, o TCU entendeu que o "impedimento à participação de grupos econômicos em qualquer certame constitui medida excepcionalíssima", motivo pelo qual determinou que a ANTAQ "somente insira no edital o subitem 12.3, que impõe restrição à ampla participação no certame de empresas ou grupos econômicos, após elaborar e submeter ao CADE os estudos que justifiquem a restrição desejada".</p> <p>A questão foi, pois, remetida por esta ANTAQ ao CADE e, portanto, aguarda-se um posicionamento daquele Conselho.</p>
Minuta de Edital	ITG02	Seção III - Volume 3 - Da Habilitação	<p>No mesmo sentido de outros editais da ANTAQ e em respeito ao posicionamento firmado pelo Eg. TCU no Acórdão nº 1.750/2021, em que há consideração do Ministro Relator, Raimundo Carreiro, no sentido de que: "reforço que considero acertada a diretriz de que os terminais sejam operados por grupos empresariais diferentes", é necessário que seja adotada cláusula que garanta a livre concorrência e a paridade, evitando que haja controle de mercado por empresas que já atuam nos Portos contíguos ao ITG02. Ainda, de acordo com a Seção B - Estudo de mercado, é possível depreender que o principal objetivo do ITG02 será o de permitir maior escoação de minério, por meio da exportação, devendo ser previsto, portanto, mecanismo que beneficie o acesso ao Porto ITG02 pelos pequenos e médios produtores minerários. Sugere-se a adoção da seguinte cláusula: "os grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida." (fonte: contrato STS 08 e STS 08 A)</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023 ANTAQ.</p> <p>Com relação ao ambiente concorrencial relativo ao projeto ITG02, informa-se que a ANTAQ, com vistas a estimular a concorrência, chegou a incluir na minuta contratual (subitem 12.3) disposição segundo a qual "empresas ou grupos econômicos com participação no mercado de minério de ferro na área de influência do Porto de Itaguaí só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida". Contudo, por força do ACÓRDÃO 1834/2024 - TCU - PLENÁRIO, o TCU entendeu que o "impedimento à participação de grupos econômicos em qualquer certame constitui medida excepcionalíssima", motivo pelo qual determinou que a ANTAQ "somente insira no edital o subitem 12.3, que impõe restrição à ampla participação no certame de empresas ou grupos econômicos, após elaborar e submeter ao CADE os estudos que justifiquem a restrição desejada".</p> <p>A questão foi, pois, remetida por esta ANTAQ ao CADE e, portanto, aguarda-se um posicionamento daquele Conselho.</p>

Minuta de Contrato	ITG02	7.1.2.1Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual de granel sólido mineral, indicados no quadro abaixo:	A cláusula 5.2 da minuta do contrato estabelece o prazo de quatro anos contados da data de assunção (cláusula 1.1.1, xvii) para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento. O atendimento da movimentação mínima exigida (MME) de 5.577.436 toneladas, por sua vez, está previsto já para o 5º ano do contrato, conforme cláusula 7.1.2.1. Isto é, o contrato prevê uma carência de 4 (quatro) anos para o atingimento dos índices de movimentação mínima estabelecidos, na medida em que zera tal exigência nos primeiros anos da concessão. Tendo em vista os significativos investimentos a serem realizados pela futura arrendatária, bem como a possibilidade de surgirem intercorrências que ocasionem o atraso dos investimentos, acredita-se que o intervalo de 1 (um) ano entre a disponibilização da área e o início do atendimento à movimentação mínima exigida no contrato é excessivamente curto. Nesse cenário, sugere-se um prazo de carência de 5 (cinco) anos - prazo este mais compatível à realidade concreta do que o prazo de 4 (quatro) anos inicialmente proposto pela minuta do contrato. No âmbito do Leilão nº 02/2022, para arrendamento do SUA07, no Porto de Suape, tal intervalo foi de 2 (dois) anos, o que se entende mais razoável. Logo, sugere-se que o quadro constante do item 7.1.2.1 seja alterado para zerar as exigências atinentes à Movimentação Mínima Exigida nos 5 (cinco) primeiros anos do arrendamento.	Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023-ANTAQ. Conforme estudos revisados após a audiência pública, foi acrescido um ano no prazo pré-operacional. Assim, a cláusula 5.2 da minuta de contrato será alterada para determinar que a arrendatária terá o prazo máximo de 5 (cinco) anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades. A cláusula 7.1.2.1 também será atualizada para adequar a MME a esse novo prazo, isto é, os cinco primeiros anos do contrato não terão exigência de MME, que passará a ser exigida a partir do sexto ano, conforme rampup estipulado na Seção B - Estudo de Mercado.
Minuta de Contrato	ITG02	ii.Prancha Geral Média, correspondente ao volume de carga movimentada no terminal por todo o período de tempo atracado, conforme indicado no quadro abaixo:	TEMA: Prancha geral média DOCUMENTOS: Minuta de Contrato - 7.1.2.2. ii. JUSTIFICATIVA: Os estudos consideram a prancha média geral de 4.876 t/h. O método utilizado foi através de análise do Porto Sudeste, as melhores consignações e melhores médias de tempos não operacionais. Entretanto, o próprio Porto Sudeste não conseguiu fazer essa prancha média no ano. Em seu melhor ano, 2021, a prancha geral média foi de 4.097 t/h (fonte: Estatístico Aquaviário Antaq). O parâmetro para o tempo não operacional também precisa ser revisto. O estudo considera 4h apenas. Os terminais de minério de Itaguaí possuem médias de 7h. Essa prancha foi observada em poucos terminais - Tubarão, Ponta da Madeira, conforme dados obtidos no Anuário da Antaq (anexo encaminhado para o email anexo_audiencia012023@antaq.gov.br, nomeado GRAF_Contribuições ITG02_Anexo 1). PROPOSIÇÃO: ? Considerar como parâmetro de comparação o Porto Sudeste e o TECAR que possuem equipamentos com taxas semelhantes de produtividade efetiva (12 mil t/h e 17 mil t/h, respectivamente). A média ponderada entre 2019 e 2022 para esses terminais é de 3.700 t/h (prancha média geral) e o tempo inoperante é de 7h. Essas alterações significariam uma redução da capacidade de cais. Entretanto, o edital considera uma ocupação admissível de 50%, o que é conservador. O Plano Mestre considera para Tecar e CPBS 80% (pois apenas 1 berço para minério de ferro), Porto Sudeste 70% (pois trecho de cais com 2 berços). Assim, como ITG02 terá apenas 1 berço, poder-se-ia considerar até 80% de ocupação admissível. Com 66%, alcança-se a mesma capacidade de cais, porém com prancha obrigatória menor e mais compatível com a realidade operacional. A memória de cálculo encontra-se no anexo encaminhado para o email anexo_audiencia012023@antaq.gov.br, nomeado GRAF_Contribuições ITG02_Anexo 1.	A alteração foi indeferida, conforme Acórdão nº 424 2023-ANTAQ. Informamos que, no ano de 2018, o Porto Sudeste alcançou no berço 2 a prancha média geral de 4.817 t/h (fonte: Estatístico Aquaviário Antaq), porém, com tempo médio para início de operação e tempo médio para desatracar superior a 4 horas. Em busca de alcançar o melhor desempenho operacional observado no decorrer de 6 anos, foi considerado o tempo não operacional de 4 horas, elevando a prancha média geral para 4.876t/h conforme apresentado no estudo. Os terminais de minério de Itaguaí possuem médias de 7h devido a taxa de ocupação elevada, reduzindo o nível de serviço. A taxa de ocupação determinada para o arrendamento ITG02 foi de 50%, seguindo a base no padrão UNCTAD considerada a mais adequada para terminais graneleiros especializados. A ocupação de berço "permitida" aumenta com o número de berços disponíveis para determinado produto ou carga, isso é baseado na teoria das filas que usa uma abordagem estatística para derivar a espera média tempos para navios com base em diferentes utilizações. Como a nova estrutura de atracação do ITG02 é composta por único berço para movimentação da carga, a taxa de ocupação recomendada é de 50%, garantindo um bom nível de serviço.
Minuta de Contrato	ITG02	7.1.2.1Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual de granel sólido mineral, indicados no quadro abaixo:	TEMA: Movimentação Mínima Exigida DOCUMENTOS: Minuta do Contrato - 7.1.2.1 JUSTIFICATIVA: Considera-se para cálculo da Movimentação Mínima Exigida (MME), o percentual de 91,4% da demanda micro estimada. Este percentual é bastante elevado, quando comparado com os últimos estudos de arrendamento da própria ANTAQ: STS10 (terminal especialidade em contêineres): 82%; STS52 (terminal especialidade em fertilizantes): 64%; SUA07 (terminal para granéis minerais diversos): 58%; STS10 (terminal para granéis sólidos vegetais diversos): 58%; Tersab (terminal especializado em sal): 32%; ATU12 (terminal para granéis minerais diversos): 50%. Nenhum terminal foi arrendado recentemente com percentual de MME tão elevado. PROPOSIÇÃO: Revisão do MME com percentual sobre a demanda micro estimada de acordo com últimos projetos arrendados.	Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023-ANTAQ. Para a definição do MME, foi utilizada a movimentação histórica observada na exportação de minério de ferro no sistema ComexStat do ano de 2000 a 2021 no Complexo Portuário de Itaguaí e, a partir desses dados, foi aplicada a metodologia Value at Risk (V@R) paramétrico para um grau de confiança de 95%, conforme recomendação do TCU por força do Acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário. Ou seja, tanto base de dados quanto metodologia atendem às melhores práticas e servem de parâmetro efetivo e fidedigno para a projeção de MME.

Seção F - Ambiental	ITG02	documento todo	<p>TEMA: Programas ambientais DOCUMENTOS: Seção F - Ambiental JUSTIFICATIVA: De acordo com o Decreto Estadual nº 46.890/2019, o projeto em análise do ITG02 é classificado, pelas características do empreendimento, como um terminal de grande porte, alto potencial poluidor (por realizar movimentação de minérios) e, portanto, com potencial impacto ambiental de Classe 6A Significativo. A seção 6.4. Interferência do Empreendimento nas Comunidades Locais coloca como possíveis impactos socioambientais da implantação e operação do terminal a ocorrência de conflitos de interesses entre as comunidades locais e as atividades desenvolvidas no terminal, pela proximidade da ocupação portuária que tomou conta do entorno e vice-versa. Ainda, segundo o Plano Mestre do Complexo Portuário de Itaguaí, historicamente, a Baía de Sepetiba foi local de subsistência de ocupações ribeirinhas, totalizando sete comunidades pesqueiras nessa localidade. Dada a diferença dos usos previstos para as porções territoriais vizinhas ao Complexo Portuário, mostra-se relevante a busca pela manutenção das condições necessárias aos usos portuário, de pesca artesanal e de preservação ambiental, a fim de evitar interferências negativas entre eles. O Plano Mestre indica a realização de ações, programas e projetos em prol da população e do meio ambiente no entorno do Complexo Portuário por parte dos terminais arrendados e privados. A seção 7. Proposição de Programas Ambientais do documento Seção F - Ambiental, apresenta os programas ambientais propostos para as fases de implantação e de operação do terminal, entre eles o de Comunicação Social e Educação Ambiental. Entretanto, não se verifica no escopo desse programa a previsão de ações extra-porto, isto é, voltados para as comunidades na área de influência do empreendimento para mitigar impactos negativos e potencializar impactos positivos da atividade portuária sobre o meio ambiente, a cidade e o público externo do terminal. PROPOSTA: ? Dado potencial elevado de impacto socioambiental do terminal ITG02, e o fato de diversos terminais portuários no Complexo Portuário de Itaguaí já realizarem ações, projetos e programas socioambientais com o público externo, sugere-se a inclusão de um Programa Socioambiental, com previsão de recursos e ações sejam voltados para a área de influência do terminal e comunidade extra-porto, haja vista a probabilidade de exigência de tais ações pelo órgão ambiental, bem como visando a boa relação porto-cidade do futuro terminal. ? Revisão das seções 7.3. Fase de Operação do Terminal e 10.5. Programas Ambientais com a inclusão de um Programa Socioambiental para o período de operação do terminal e a estimativa de custos para tal, respectivamente.</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023-ANTAQ.</p> <p>No que concerne aos projetos e programas socioambientais relativos ao arrendamento ITG02, estes serão objeto do processo de licenciamento da área junto ao órgão ambiental. Nesse sentido, os impactos socioambientais descritos na Seção F - Ambiental do EVTEA " têm caráter exemplificativo e não exaure todos os aspectos ambientais que poderão ser considerados pelo órgão ambiental no processo de licenciamento". Para além das informações constantes da Seção F - Ambiental, o Termo de Referência emitido pelo órgão ambiental competente bem como a possibilidade de realizações de visitas técnicas à área do ITG02 podem ser alternativas para ampliar as informações ambientais da área.</p>
Seção B - Estudo de Mercado	ITG02	documento todo	<p>CONTRIBUIÇÕES [PARTE 02] O Estudo de Mercado revela que, com base na movimentação de minério de ferro no complexo de Itaguaí, chegou-se a um VaR de 8,61%. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo (1 - VaR), equivalente a 91,39% aplicado sobre a demanda projetada. O redutor foi aplicado à série de projeção da demanda micro. 2.2. Com isso, o Estudo apresentado demonstra o interesse no atingimento ao equivalente à 91,39% da micro demanda (tendencial) de movimentação de minério, no Terminal Portuário ITG02 durante os anos de 2028 e 2048. Entre 2030 e 2048, o MME projeto para o Terminal aumenta progressivamente, partindo de uma projeção de 17,1 MTPA para 17,96 MTPA, conforme Tabela 19 do Estudo. Considerando que a capacidade prevista para o Terminal é de cerca de 21 MTPA, estamos falando de um Terminal que seria obrigado a performar um MME de (i.) 79,94 % em 2030 e (ii.) 83,95% em 2048. Ou seja, em 19 dos 25 anos de contrato, o novo Terminal deveria operar com movimentação anual mínima que equivale a cerca de 80% da capacidade máxima projetada. Tal exigência aparenta ser excessiva e força o Terminal a operar em praticamente a totalidade de sua capacidade. Quando se fala em Movimentação Mínima Exigida, trata-se do mínimo sem o qual não faz sentido para o Poder Público realizar tal licitação. Se o MMC é quase equivalente à capacidade máxima do terminal, há uma discussão grave do ponto de vista da viabilidade da licitação. O terminal ter que performar em 80% da sua capacidade, da forma como está, é uma inconsistência do projeto que coloca em dúvida a exequibilidade da modelagem. A título comparativo, analisamos a movimentação anual de minério de ferro do Terminal de Ponta da Madeira: o Plano Mestre do complexo Portuário de Itaquí, verifica-se que a capacidade máxima do Terminal é de movimentação de 230 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, entretanto, acessando o painel estatístico aquaviário, verifica-se que no ano de 2022, houve uma movimentação de cerca de 160 milhões de toneladas de minério de ferro/ano, o que representa uma movimentação de 73% da capacidade total do Terminal. Com isso, entende-se que o MME do ITG02 merece ser reavaliado, pois o nível de exigência esperada pelo projeto é incompatível com a ideia de movimentação mínima, ao se aproximar da capacidade máxima a ser instalada no terminal.</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023-ANTAQ.</p> <p>Para a definição do MME, foi utilizada a movimentação histórica observada na exportação de minério de ferro no sistema ComexStat do ano de 2000 a 2021 no Complexo Portuário de Itaguaí e, a partir desses dados, foi aplicada a metodologia Value at Risk (V@R) paramétrico para um grau de confiança de 95%, conforme recomendação do TCU por força do Acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário. Ou seja, tanto base de dados quanto metodologia atendem às melhores práticas e servem de parâmetro efetivo e fidedigno para a projeção de MME.</p>

Seção B - Estudo de Mercado	ITG02	documento todo	<p>CONTRIBUIÇÕES [PARTE 03] Conforme Estudo de Mercado, a utilização do Var é uma técnica de gerenciamento de risco avaliada pelo TCU no Acórdão 1750/2021-PL, no entanto, ela não afasta a necessidade de considerar as especificidades do caso concreto e é aconselhável que não seja utilizada como ferramenta independente. No próprio julgado citado, houve (i.) o uso da metodologia do giro de estoque com adoção de alpha de 60%, com a avaliação de outras diversas metodologias e (ii.) o alerta do TCU, em concordância com o Ministério, de que o alpha do MME influencia o cenário competitivo do certame, de modo que menores exigências de movimentação ampliam espaço para mais competidores. Em termos de metodologia, o julgado trouxe ainda outro método, diretamente ligado a padrões de eficiência vs capacidade: análise relativa à padrões aceitáveis de eficiência na utilização de capacidade dos bens públicos dos terminais, sendo que para tal despojaram-se como benchmark internacional dos critérios, adotados pela literatura especializada, cujo indicador apresentou maior aderência para o setor portuário foi o OEE (Overall Equipment Effectiveness), que leva em consideração três fatores, quais sejam disponibilidade, performance e qualidade (...): (i) baixa, com 40% de eficiência; (ii) em média, com 60% de eficiência; (iii) World Class, com 85% de eficiência; e (iv) perfeita, com 100% de eficiência. No caso em tela, as especificidades desse perfil de carga tornam inviável o atingimento do MMC buscado pelo projeto: há limitações de cunho operacional, ambiental e de performance que restringem a atuação do terminal, em especial, (i.) critérios de controle de umidade, definidos pela IMO (International Maritime Organization) através do IMSBC Code (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code); (ii.) fatores climáticos da região e índices pluviométricos; (iii.) regras de manuseio para limitação de dispersão de particulado, dentre outros. Pelo exposto, entende-se que o MME estipulado no projeto deve ser objeto de debate mais aprofundado, vez que uma exigência tão próxima à capacidade máxima instalada coloca em dúvidas a viabilidade e a exequibilidade do projeto.</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424-2023-ANTAQ.</p> <p>Para a definição do MME, foi utilizada a movimentação histórica observada na exportação de minério de ferro no sistema ComexStat do ano de 2000 a 2021 no Complexo Portuário de Itaguaí e, a partir desses dados, foi aplicada a metodologia Value at Risk (V@R) paramétrico para um grau de confiança de 95%, conforme recomendação do TCU por força do Acórdão 1.750/2021 TCU - Plenário. Ou seja, tanto base de dados quanto metodologia atendem às melhores práticas e servem de parâmetro efetivo e fidedigno para a projeção de MME.</p>
Ato Justificatório ITG02	ITG02	documento todo	<p>CONTRIBUIÇÕES [PARTE 03] O Ato Justificatório indica, resumidamente, que a previsão de assinatura do Contrato é 2024 e, após 4 anos de obras, as operações do terminal terão início. Propõe-se a reavaliação do cronograma em atenção a (i.) prazo de execução de projeto análogo, e (ii.) prazos para obtenção do licenciamento. Sobre a execução do projeto, faz-se referência ao projeto do Porto Sudeste que levou de 5 anos na fase de obras, sem contar a fase de licenciamento ambiental. Tem-se também o projeto do Porto Sul, terminal privado autorizado em 2013, que até o momento não foi concluído. Sobre a fase de licenciamento, trata-se de etapa que conta com elaboração de estudos complexos (EIA/RIMA), realização de audiências públicas, estabelecimento de condicionantes à implantação, elaboração de Plano Básico Ambiental, dentre outras fases. É de amplo conhecimento que, atualmente, o país conta com mais de 27 mil normas federais e estaduais para obtenção de licenciamento e os trâmites podem chegar até 7 anos de discussão para obras de infraestrutura (dados CNI). Segundo o Banco Mundial, o Brasil está em 170ª de 190 países no quesito licença para construção e a obtenção de licenças para construções licença p/ construções exige 19 procedimentos, 434 dias em média e 0,8% do valor da obra (Avaliação de Linha de Base das Propostas de Revisão do Licenciamento Ambiental Federal no Brasil, https://documents1.worldbank.org/curated/en/553231495705155637/pdf/115256-PN-Policy-Notes-Environmental-Licensing-PUBLIC-PORTUGUESE.pdf). Esse quadro revela a necessidade de reavaliar o prazo para conclusão dos investimentos do projeto ITG02, que deve ser adequado para prever, no mínimo, 5 anos para realização de obras acrescido do prazo para licenciamento ambiental. Com base no exposto e em experiência prévia com projetos análogos, a estimativa da peticionante é que as fases de licença prévia (com elaboração de EIA/RIMA, realização de audiências públicas e estabelecimento de condicionantes) e licença de instalação (com elaboração de projeto básico e atendimento das condicionantes da LP) levarão, no mínimo, cerca de 2 anos. Isso torna inviável a realização de investimentos de cerca de R\$ 5,9 bi (CAPEX Corrigido) no prazo exíguo de apenas os 2 anos remanescentes, totalizando os 4 anos de obras previstos no projeto originalmente. Entende-se que há espaço para discussão do prazo adequado para o projeto que, preliminarmente, é estimando em, no mínimo: (i.) 2 anos para elaboração de Projeto Básico e EIA/RIMA, e (ii.) 5 anos para conclusão dos investimentos, totalizando ao menos 7 anos para início das operações.</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424-2023-ANTAQ.</p> <p>Conforme estudos revisados após a audiência pública, foi acrescido um ano no prazo pré-operacional. Assim, a cláusula 5.2 da minuta de contrato será alterada para determinar que a arrendatária terá o prazo máximo de 5 (cinco) anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades. A cláusula 7.1.2.1 também será atualizada para adequar a MME a esse novo prazo, isto é, os cinco primeiros anos do contrato não terão exigência de MME, que passará a ser exigida a partir do sexto ano, conforme rampup estipulado na Seção B - Estudo de Mercado.</p>

Seção C - Engenharia	ITG02	documento todo	<p>CONTRIBUIÇÕES [PARTE 03] O Ato Justificatório indica, resumidamente, que a previsão de assinatura do Contrato é 2024 e, após 4 anos de obras, as operações do terminal terão início. Propõe-se a reavaliação do cronograma em atenção a (i.) prazo de execução de projeto análogo, e (ii.) prazos para obtenção do licenciamento. Sobre a execução do projeto, faz-se referência ao projeto do Porto Sudeste que levou de 5 anos na fase de obras, sem contar a fase de licenciamento ambiental. Tem-se também o projeto do Porto Sul, terminal privado autorizado em 2013, que até o momento não foi concluído. Sobre a fase de licenciamento, trata-se de etapa que conta com elaboração de estudos complexos (EIA/RIMA), realização de audiências públicas, estabelecimento de condicionantes à implantação, elaboração de Plano Básico Ambiental, dentre outras fases. É de amplo conhecimento que, atualmente, o país conta com mais de 27 mil normas federais e estaduais para obtenção de licenciamento e os trâmites podem chegar até 7 anos de discussão para obras de infraestrutura (dados CNI). Segundo o Banco Mundial, o Brasil está em 170ª de 190 países no quesito licença para construção e a obtenção de licenças para construções licença p/ construções exige 19 procedimentos, 434 dias em média e 0,8% do valor da obra (Avaliação de Linha de Base das Propostas de Revisão do Licenciamento Ambiental Federal no Brasil , https://documents1.worldbank.org/curated/en/553231495705155637/pdf/115256-PN-Policy-Notes-Environmental-Licensing-PUBLIC-PORTUGUESE.pdf). Esse quadro revela a necessidade de reavaliar o prazo para conclusão dos investimentos do projeto ITG02, que deve ser adequado para prever, no mínimo, 5 anos para realização de obras acrescido do prazo para licenciamento ambiental. Com base no exposto e em experiência prévia com projetos análogos, a estimativa da peticionante é que as fases de licença prévia (com elaboração de EIA/RIMA, realização de audiências públicas e estabelecimento de condicionantes) e licença de instalação (com elaboração de projeto básico e atendimento das condicionantes da LP) levarão, no mínimo, cerca de 2 anos. Isso torna inviável a realização de investimentos de cerca de R\$ 5,9 bi (CAPEX Corrigido) no prazo exíguo de apenas os 2 anos remanescentes, totalizando os 4 anos de obras previstos no projeto originalmente. Entende-se que há espaço para discussão do prazo adequado para o projeto que, preliminarmente, é estimando em, no mínimo: (i.) 2 anos para elaboração de Projeto Básico e EIA/RIMA, e (ii.) 5 anos para conclusão dos investimentos, totalizando ao menos 7 anos para início das operações.</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023-ANTAQ-</p> <p>Conforme estudos revisados após a audiência pública, foi acrescido um ano no prazo pré-operacional. Assim, a cláusula 5.2 da minuta de contrato será alterada para determinar que a arrendatária terá o prazo máximo de 5 (cinco) anos, a contar da Data de Assunção, para disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades. A cláusula 7.1.2.1 também será atualizada para adequar a MME a esse novo prazo, isto é, os cinco primeiros anos do contrato não terão exigência de MME, que passará a ser exigida a partir do sexto ano, conforme rampup estipulado na Seção B - Estudo de Mercado.</p>
----------------------	-------	----------------	---	---

Seção C - Engenharia	ITG02	documento todo	<p>CONTRIBUIÇÕES [PARTE 01] Segundo informações da Seção C - Engenharia , a estimativa de custos dos investimentos obrigatórios está prevista em R\$ 2.136.434.593,58 (dois bilhões, cento e trinta e seis milhões, quatrocentos e trinta e quatro mil, quinhentos e noventa e três reais e cinquenta e oito centavos). No entanto, o valor preliminarmente apurado e corrigido pela peticionante equivale, até o momento, ao valor de R\$ 4.974.396.421,21 (quatro bilhões, novecentos e setenta e quatro milhões, trezentos e noventa e seis mil, quatrocentos e vinte e um reais e vinte e um centavos) e, com correções de projeto, o montante alcança o valor de R\$ 5.918.433.222,85 (cinco bilhões, novecentos e dezoito milhões, quatrocentos e trinta e três mil, duzentos e vinte e dois reais e oitenta e cinco centavos). Em razão do tempo exíguo, a peticionante destaca que irá apresentar dados e evidências complementares para correção das estimativas e destaca, desde logo, os seguintes itens a serem corrigidos: Item 1.2. Supressão, nivelamento aterro e compactação: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 3.173,24 por m2; Item 1.3. Sistema de Combate a Incêndio: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 25.319.533,51 por vb; Itens 1.6. e 1.7. Berma Reclaimer linha 1 e linha 2: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 155.235,82 por m, com valor total de R\$ 47.657.395,51; Item 1.8. ETE: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 25.107.828,27 por vb, com valor total de R\$ 25.107.828,27; Item 2.1. Edificações: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 24.554,09 por m2, com valor total de R\$ 53.282.366,64. Item 3.1. Correia Transportadora 12.000 t/h expedição: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 165.849,75, com valor total de R\$ 591.586.059,66. Item 3.2. Correia Transportadora 8.000 t/h recepção: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 138.208,13, com valor total de R\$ 141.386.912,21. Item 3.6. Virador de Vagões: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 338.466.255,11 por unidade, totalizando esse valor. Item 4.5. Dragagem: propõe-se correção do valor unitário para R\$ 57.72, totalizando o valor de R\$ 129.871.947,86. Apenas a título ilustrativo, as obras de dragagem de manutenção do Porto de Rio Grande contratada em 2022, entre a Autoridade Portuária dos Portos de Rio Grande do Sul S/A e a empresa Jan de Nul Do Brasil Dragagem LTDA, teve valor inicial previsto em R\$ 84.000.567,50 (oitenta e quatro milhões, quinhentos e sessenta e sete reais e cinquenta centavos) para dragagem de cerca de 1.500.000,00 m3, alcançando o valor unitário de R\$ 56,00/m3 (valores de nov/2022). O investimento final ultrapassou R\$ 100 milhões (fonte: https://www.riograndetem.com.br/dragagem-do-canal-de-acesso-ao-porto-do-rio-grande-e-concluida-com-a-retirada-de-mais-de-dois-milhoes-de-metros-cubicos-de-sedimentos/). A contratação da empresa DTA Engenharia pelo Porto de Cabedelo alcançou o montante inicial de cerca de R\$ 83.273.926,86 (oitenta e três milhões, duzentos e setenta e três mil reais, novecentos e vinte e seis reais e oitenta e seis centavos), para dragagem de cerca de 1.167.000 m3, aproximando-se do valor unitário de R\$ 71,35/m3 (valores de março/2022). Atualmente, o valor da obra com a supervisão ultrapassa o montante de R\$ 112 milhões (fonte: https://portodecabedelo.pb.gov.br/category/dragagem/). Ressalta-se recomendação do TCU em relação ao CAPEX da licitação do STS08 e STS08A ao então Ministério da Infraestrutura (atual Ministério de Portos e Aeroportos) sobre a necessidade da estimativa de investimentos circularizar mais efetivamente seus preços, o que resultaria em estudo de viabilidade mais confiável e eficiente (item 9.2.2., Acórdão 1750/2021-PL).</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023-ANTAQ.</p> <p>Rememora-se que o EVTEA é tão-somente um arranjo conceitual, não se propondo a cumprir papel de Projeto Executivo. A futura arrendatária poderá propor soluções de engenharia distintas no seu Plano Básico de Implantação - PBI, desde que observados os Parâmetros do Arrendamento e os investimentos mínimos obrigatórios estabelecidos na minuta de Contrato.</p> <p>A partir dos apontamentos da Audiência Pública bem como revisão feita pelo TCU, na última revisão do Anexo C-2, onde consta o detalhamento do CAPEX do projeto, observam-se as seguintes alterações:</p> <p>Ajustes nos valores do Item 1 - Desenvolvimento do Terminal e inclusão do subitem Rede de Água.</p> <p>Ajustes nos valores do Item 3 - Equipamentos Principais, em especial às Correias Transportadoras, Virador de Vagões e inclusão dos subitens Detector de Metais e Extrator de Sucatas.</p> <p>Ajustes nos valores no Item 4 - Sistema aquaviário e obra em área comum ao Porto, em especial ao Pier sobre Estacas e a Ponte de Acesso.</p> <p>Tais alterações resultaram em um acréscimo da ordem de R\$ 220 Milhões no CAPEX do Projeto.</p>
----------------------	-------	----------------	---	--

Seção C - Engenharia	ITG02	documento todo	<p>CONTRIBUIÇÕES [PARTE 02] Em termos de correção de projeto, para se atingir efetivamente as capacidades do projeto e atender aos normativos aplicáveis, é necessário alterar a proposta do ITG02, em especial, quanto a: (i.) ajuste do layout conceitual, para que as pilhas operacionais estejam dentro dos padrões aplicados em projetos análogos, no que diz respeito a largura, comprimento e geometria das pilhas; (ii.) ajuste no raio de curvatura da ferrovia, o qual atualmente não atende a requisitos normativos da NBR12915; dentre outros pontos. Considerando todos os ajustes necessários para (i.) adequação do Projeto apresentado às capacidades do Edital, (ii.) atualizações de quantitativos e (iii.) correção de valores unitários referentes a cada investimento, com valores de mercado atualizados, estima-se que o CAPEX de investimentos obrigatórios alcance o valor de R\$ 5.918.433.222,85 (cinco bilhões, novecentos e dezoito milhões, quatrocentos e trinta e três mil, duzentos e vinte e dois reais e oitenta e cinco centavos), conforme planilha que será apresentada. Nesse quadro, a peticionante requer abertura de diálogo com a Agência e a Infra S/A para demonstrar detalhadamente a necessidade de correção do CAPEX do projeto, de modo a corrigir o valor de investimentos obrigatórios para cerca de R\$ 4.974.396.421,21 e, com retificações de projeto, alcança cerca de R\$ 5.918.433.222,85 (cinco bilhões, novecentos e dezoito milhões, quatrocentos e trinta e três mil, duzentos e vinte e dois reais e oitenta e cinco centavos).</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023-ANTAQ.</p> <p>Rememora-se que o EVTEA é tão-somente um arranjo conceitual, não se propondo a cumprir papel de Projeto Executivo. A futura arrendatária poderá propor soluções de engenharia distintas no seu Plano Básico de Implantação - PBI, desde que observados os Parâmetros do Arrendamento e os investimentos mínimos obrigatórios estabelecidos na minuta de Contrato.</p> <p>A partir dos apontamentos da Audiência Pública bem como revisão feita pelo TCU, na última revisão do Anexo C-2, onde consta o detalhamento do CAPEX do projeto, observam-se as seguintes alterações:</p> <p>Ajustes nos valores do Item 1 - Desenvolvimento do Terminal e inclusão do subitem Rede de Água.</p> <p>Ajustes nos valores do Item 3 - Equipamentos Principais, em especial às Correias Transportadoras, Virador de Vagões e inclusão dos subitens Detector de Metais e Extrator de Sucatas.</p> <p>Ajustes nos valores no Item 4 - Sistema aquaviário e obra em área comum ao Porto, em especial ao Pier sobre Estacas e a Ponte de Acesso.</p> <p>Tais alterações resultaram em um acréscimo da ordem de R\$ 220 Milhões no CAPEX do Projeto.</p>
Seção C - Engenharia	ITG02	documento todo	<p>Diferente do apresentado na tabela Anexo C-2: Capex da Seção C-Engenharia do EVTEA ITG02, alguns itens relevantes devem ser considerados para completar o projeto a fim de atender os parâmetros do arrendamento. A seguir são apresentados alguns dos itens faltantes (itens omitidos) e respectivos valores de mercado: - Fundação do pátio, estaqueamento, geotecnia. Custo estimado: R\$150.000.000,00 - Custo estimado: R\$15.000.000,00 - Rede de Água e esgoto. Custo estimado R\$6.000.000,00 - Distribuição elétrica, iluminação e SPDA. Custo estimado: R\$350.000.000,00 - Pás carregadeiras (8 unid.) Custo estimado: R\$5.600.000,00 - Equipamentos de controle ambiental (wind fence, canhão de água, lavador de roda, etc.) R\$250.000.000,00 - EIV / compensação ambiental. Custo estimado: R\$107.000.000,00 (5% CAPEX) 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.</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023-ANTAQ.</p> <p>Rememora-se que o EVTEA é tão-somente um arranjo conceitual, não se propondo a cumprir papel de Projeto Executivo. A futura arrendatária poderá propor soluções de engenharia distintas no seu Plano Básico de Implantação - PBI, desde que observados os Parâmetros do Arrendamento e os investimentos mínimos obrigatórios estabelecidos na minuta de Contrato.</p> <p>A partir dos apontamentos da Audiência Pública bem como revisão feita pelo TCU, na última revisão do Anexo C-2, onde consta o detalhamento do CAPEX do projeto, observam-se as seguintes alterações:</p> <p>Ajustes nos valores do Item 1 - Desenvolvimento do Terminal e inclusão do subitem Rede de Água.</p> <p>Ajustes nos valores do Item 3 - Equipamentos Principais, em especial às Correias Transportadoras, Virador de Vagões e inclusão dos subitens Detector de Metais e Extrator de Sucatas.</p> <p>Ajustes nos valores no Item 4 - Sistema aquaviário e obra em área comum ao Porto, em especial ao Pier sobre Estacas e a Ponte de Acesso.</p> <p>Tais alterações resultaram em um acréscimo da ordem de R\$ 220 Milhões no CAPEX do Projeto.</p>

Seção C - Engenharia	ITG02	documento todo	<p>TEMA: CAPEX DOCUMENTOS: Seção C - Engenharia JUSTIFICATIVA: O CAPEX apresentado na Seção C - Engenharia está subestimado, devido aos seguintes fatores: I) ITENS OMISSOS: não considera os seguintes equipamentos essenciais para o layout e fluxograma propostos: 2 alimentadores de sapata, ponte rolante (25t), 3 extratores de sucata e 2 detectores de metais, Torre de amostragem. Não considera instrumentação, automação, telecomunicações, rede de água potável, rede de água industrial. Não há custos para tratamento do solo e drenagem; foi considerado apenas um custo de pavimentação. Não considera custos iniciais da obra, como: sondagem, projetos de engenharia, mobilização, instalação de canteiro; nem serviços finais: desmobilização, as-built, data book. II) A partir de orçamentos realizados junto ao mercado, nota-se que o CAPEX não considera custos de montagem, que podem chegar a 35% do valor de fornecimento. III) Os estudos consideram apenas 5% de contingência. Tendo em vista a quantidade de itens omissos não considerados no CAPEX e o nível de desenvolvimento da engenharia: FEL1 - projeto conceitual para estudo de viabilidade, baseado em índices de projetos semelhantes, costuma-se utilizar um range entre 25% e 40%. Assim, o percentual de contingência de 5% é bastante baixo. PROPOSIÇÃO: ? Inclusão dos itens omissos no CAPEX: alimentadores de sapata, ponte rolante, extratores de sucata e detectores de metais, torre de amostragem, instrumentação, automação, telecomunicações, rede de água potável, rede de água industrial, tratamento do solo e drenagem, custos iniciais da obra (sondagem, projetos de engenharia, mobilização, instalação de canteiro) e serviços finais (desmobilização de canteiro, as-built, data book). Revisão do percentual de contingência, para que seja adequado ao nível de projeto conceitual.</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023-ANTAQ.</p> <p>Rememora-se que o EVTEA é tão-somente um arranjo conceitual, não se propondo a cumprir papel de Projeto Executivo. A futura arrendatária poderá propor soluções de engenharia distintas no seu Plano Básico de Implantação - PBI, desde que observados os Parâmetros do Arrendamento e os investimentos mínimos obrigatórios estabelecidos na minuta de Contrato.</p> <p>A partir dos apontamentos da Audiência Pública bem como revisão feita pelo TCU, na última revisão do Anexo C-2, onde consta o detalhamento do CAPEX do projeto, observam-se as seguintes alterações:</p> <p>Ajustes nos valores do Item 1 - Desenvolvimento do Terminal e inclusão do subitem Rede de Água.</p> <p>Ajustes nos valores do Item 3 - Equipamentos Principais, em especial às Correias Transportadoras, Virador de Vagões e inclusão dos subitens Detector de Metais e Extrator de Sucatas.</p> <p>Ajustes nos valores no Item 4 - Sistema aquaviário e obra em área comum ao Porto, em especial ao Pier sobre Estacas e a Ponte de Acesso.</p> <p>Tais alterações resultaram em um acréscimo da ordem de R\$ 220 Milhões no CAPEX do Projeto.</p> <p>De todo modo, optou-se por manter o percentual de contingência em 5%.</p>
Seção D - Operacional	ITG02	documento todo	<p>TEMA: Equipamentos de apoio - custos com aquisição ou aluguel e com combustíveis e lubrificantes DOCUMENTOS: Seção C - Engenharia e Seção D - Operacional JUSTIFICATIVA: Considerando a projeção de demanda micro do terminal de 19,6 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, os custos relacionados à operação devem levar em conta que, além dos equipamentos eletromecânicos previstos no Anexo C-2 - Investimentos Previstos, é necessário um parque de máquinas de menor porte, tais como retroescavadeiras, caminhões, tratores, guindastes, entre outros; para apoio na movimentação do minério, recheio de pilhas, limpeza e manutenção. Não se verifica, no entanto, custo de investimento relacionado a estes equipamentos de apoio, tampouco custos operacionais com seu consumo de combustíveis e lubrificantes e/ou aluguel. Embora o item 4.2.2. Utilidades do documento Seção D - Operacional cite combustíveis e lubrificantes entre os custos variáveis com utilidades, o detalhamento do valor estimado deixa claro que foi considerado apenas o custo com eletricidade para os equipamentos previstos no Anexo C-2 - Investimentos Previstos. PROPOSIÇÃO: ? Inclusão nos custos operacionais os valores referentes aos aluguéis de equipamentos de operação portuária de menor porte, tais como retroescavadeiras, caminhões, tratores, guindastes, entre outros; para apoio na movimentação do minério, recheio de pilhas, limpeza e manutenção. ? Inclusão no item 4.2.2. Utilidades do documento Seção D - Operacional de custos referentes ao consumo de combustíveis e lubrificantes relativo aos equipamentos de apoio, cujo cálculo deve considerar o consumo desses equipamentos de acordo com a indicação dos fornecedores e da estimativa de tempo de utilização. Pode-se considerar esses custos como uma função da movimentação (R\$/ton).</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023-ANTAQ.</p> <p>Rememora-se que o EVTEA é tão-somente um arranjo conceitual, não se propondo a cumprir papel de Projeto Executivo. A futura arrendatária poderá propor soluções de engenharia distintas no seu Plano Básico de Implantação - PBI, desde que observados os Parâmetros do Arrendamento e os investimentos mínimos obrigatórios estabelecidos na minuta de Contrato.</p> <p>A partir dos apontamentos da Audiência Pública bem como revisão feita pelo TCU, na última revisão do Anexo C-2, onde consta o detalhamento do CAPEX do projeto, observam-se as seguintes alterações:</p> <p>Ajustes nos valores do Item 1 - Desenvolvimento do Terminal e inclusão do subitem Rede de Água.</p> <p>Ajustes nos valores do Item 3 - Equipamentos Principais, em especial às Correias Transportadoras, Virador de Vagões e inclusão dos subitens Detector de Metais e Extrator de Sucatas.</p> <p>Ajustes nos valores no Item 4 - Sistema aquaviário e obra em área comum ao Porto, em especial ao Pier sobre Estacas e a Ponte de Acesso.</p> <p>Tais alterações resultaram em um acréscimo da ordem de R\$ 220 Milhões no CAPEX do Projeto.</p>

Seção D - Operacional	ITG02	documento todo	<p>TEMA: Utilidades variáveis - Água de aspersão DOCUMENTOS: Seção D - Operacional JUSTIFICATIVA: Com base no exposto na Seção D - Operacional , os custos estimados com água se referem apenas ao consumo dos empregados do terminal - estimado em 100 litros por empregado por dia - não havendo estimativa para o consumo de água para aspersão. O presente projeto considera a implantação de um pátio aberto de armazenagem de minério de ferro. Para reduzir a propagação de poeira no ar, as pilhas de minério de ferro devem ser mantidas com certo grau de umidade. Para isso, é necessário que se realize aspersão de água sobre as pilhas, principalmente nas épocas mais secas do ano. Este custo deve estar previsto no OPEX, visto que não é irrelevante e pode chegar a R\$ 0,05 por tonelada ao ano. PROPOSIÇÃO: ? Inclusão na Seção D - Operacional , item 4.2.2. Utilidades , de estimativa de custo com água de aspersão. O cálculo do consumo de água para a manutenção da umidade das pilhas deve considerar a dimensão da área de armazenagem e a média do regime pluviométrico da região, de modo a equiparar as épocas mais secas ao nível médio de chuva durante o ano.</p>	<p>Indeferido, conforme Acórdão nº 424 2023 ANTAQ.</p> <p>A estimativa de consumo de água nas operações já está contabilizada no item 4.2.2 - Utilidades, que se refere à utilização de energia elétrica, diesel, lubrificantes, água e outros insumos nas operações.</p> <p>Para definição desses custos incorridos com utilidades variáveis, foram levantados os valores pretéritos para a mesma atividade, obtendo-se o custo de R\$ 1,69/tonelada de granéis sólidos minerais movimentados.</p>
-----------------------	-------	----------------	--	--