

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ

Respostas às contribuições da área MCP03

A PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ - CPLA, no uso das atribuições conferidas pela Resolução ANTAQ nº 94, de 21 de fevereiro de 2023, na legislação de regência e considerando o que consta do Processo nº 50300.005997/2023-82, divulga as respostas às contribuições na Audiência Pública nº 03/2023-ANTAQ.

DOCUMENTO	ITEM	CONTRIBUIÇÃO	RESPOSTA
Minuta de Contrato	x. Dragagem de aprofundamento do berço de atracação píer 1 para cota nominal de -13,3 m (DHN) até o final do 4º ano contratual, de modo a atender navios da classe Panamax de até 60 mil TPB; e	Redação Proposta: x. Dragagem de aprofundamento do berço de atracação píer 1 para cota nominal de -13,3 m (DHN), caso haja comprovação da estrutura técnica de cais para suportar o aprofundamento de berço, até o final do 4º ano contratual, de modo a atender navios da classe Panamax de até 60 mil TPB; Justificativa para Alteração: A obrigação contratual para realização de dragagem de berço pode ser inviabilizada caso a estrutura técnica de cais não seja suficientemente reforçada para o aumento da profundidade do berço. Os estudos técnicos de engenharia exposto na Seção C - Engenharia foram silentes em relação a estrutura atual do cais, sem indicar a viabilidade técnica para a realização da dragagem. Tal fato, implica em riscos e insegurança jurídica ao certame, razão pela qual é de extrema importância que os estudos sejam complementados de forma a indicar a compatibilidade entre a estrutura de cais e a dragagem prevista.	Agradecemos a contribuição e informamos que de forma complementar, com objetivo de subsidiar o estudo, será solicitado junto a autoridade portuária, projetos relacionados à estrutura de atracação existente e sua capacidade de suporte, de modo a compor a versão revisada do estudo a ser publicada pós Audiência Pública. Contudo, destaca-se ainda que, de acordo com a minuta de edital, os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. Importante destacar que o modelo desenvolvido do estudo e submetido à Audiência Pública é conceitual. É prerrogativa do vencedor do leilão realizar os correspondentes estudos e coleta de dados complementares necessários para subsidiar adequadamente suas propostas, definindo e mensurando as soluções técnicas de engenharia adequadas para o empreendimento, observadas as condições contratuais.
SEÇÃO D - OPERACIONAL	Documento todo.	Na Seção D - Operacional, item 4.2, subitem 4.2.1, reserva-se o valor de R\$1,93/tonelada pela utilização do futuro shiploader no píer 1. Sabemos que o embarque é uma operação mais complexa e onerosa do que a descarga hidroviária. Mesmo assim, a recepção hidroviária foi estimada em R\$ 15,17/tonelada, demonstrando uma falta de alinhamento claro destes valores, visto que este último chega a um patamar 8 vezes maior do que o valor do embarque. Acredito que não foram consideradas variáveis importantes na estimativa do primeiro valor como os custos relativos à mão de obra, manutenções, energia, investimentos, etc., de modo que seria relevante uma nova análise e fixação adequada do valor pela utilização do píer 1.	Agradecemos a contribuição e informamos que o valor da utilização do shiploader será reavaliada.
SEÇÃO D - OPERACIONAL	Documento todo.	Item: 4.2.1 Custo Operacional Redação Original: Adicionalmente, foi considerado um custo para a utilização do shiploader instalado no Pier 1 do Porto de Santana. Foi feito um comparativo das tabelas públicas de portos que possuem um equipamento semelhante, resultando em um valor de R\$ 1,93/tonelada. Redação Proposta: Adicionalmente, foi considerado um custo para a utilização do shiploader instalado no Pier 1 do Porto de Santana. Foi feito um comparativo das tabelas públicas de portos que possuem um equipamento semelhante, resultando em um valor de R\$ 16,31/tonelada. Justificativa para Alteração: Há uma relevante inadequação do custo para utilização do Shiploader e sistema de embarque, previsto no montante de R\$ 1,93/t. Trata-se de um valor sem aderência aos preços de mercado. O próprio estudo de mercado da área MCP03 indicou 4 (quatro) preços específicos para a operação aquaviária (movimentação portuária), sendo que o menor preço indicado é de R\$ 16,31/t (sem tratamento estatístico). A premissa central a ser adotada é a definição de preços com base em mercado. Alternativamente, o preço poderá ser definido com base em cotação específica do fornecedor em questão (arrendatária do Terminal MCP02, que deverá compartilhar o sistema de embarque). Após definição do custo variável para o sistema de embarque, que na realidade é o preço cobrado pelo fornecedor do serviço, com o objetivo de conferir maior segurança jurídica e transparência ao certame, deve haver uma garantia de que o fornecedor prestará os serviços, minimamente, pelo preço estabelecido na licitação. Caso contrário, poderão ocorrer conflitos entre os agentes inviabilizando a execução e cumprimento do contrato de arrendamento do Terminal MCP03. A correção do custo variável para uso do Shiploader e sistema de embarque deverá redefinir os valores de remuneração da área MCP03.	Agradecemos a contribuição e informamos que o valor da utilização do shiploader será reavaliada.
Minuta de Contrato	vii. Sistema de expedição da carga com transportador de correias, balança de fluxo, elevador de caneca e torre de transferência com capacidade nominal mínima de 1500 t/h até o final do 2º ano contratual, de modo a interligar o novo shiploader do píer 1 do	Redação Proposta: 7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: [...] vii. Sistema de expedição da carga com transportador de correias, balança de fluxo, elevador de caneca e torre de transferência com capacidade nominal mínima de 1.000 t/h até o final do 2º ano contratual, de modo a interligar o novo shiploader do píer 1 do Porto de Santana; Justificativa para Alteração: A redução da produtividade do sistema de expedição previsto para o Terminal MCP03 é necessária tendo em vista que a correia transportadora existente na infraestrutura de embarque, conectada ao Shiploader, a qual foi implantada pela arrendatária da área MCP02 (já licitada), e que será utilizada pela arrendatária da área MCP03, possui capacidade de 1.000 t/h, conforme pode ser observado nos documentos do Leilão nº 01/2021-ANTAQ - MCP02. A contribuição visa compatibilizar os novos equipamentos aos já existentes, buscando otimizar os investimentos previstos, sem impactar na produtividade projetada para o terminal MCP03 (máximo de 488 t/h).	Agradecemos a contribuição e informamos que a capacidade nominal do sistema de expedição será de 1.500 t/h. O novo sistema de carregamento contempla uma nova linha de transportadores de correia com capacidade nominal de 1.500 t/h em substituição ao sistema transportador existente (1.000 t/h) do píer 1. Essa nova linha a ser instalada pela arrendatária da área MCP02 é compatível com o novo Shiploader de 1.500 t/h, e que será utilizada pela futura arrendatária MCP03. Com objetivo de compatibilização de projetos, será solicitado junto a autoridade portuária, projetos relacionados ao novo shiploader e transportadores de modo a compor a versão revisada do estudo a ser publicada pós Audiência Pública.

Minuta de Contrato	ix. Ampliação do píer 1 para atender navios da classe Panamax de até 60 mil TPB e sistema de amarração equivalente, sem que haja interferência no berço de atracação do píer 2. O investimento deve ser realizado até o final do 4º ano contratual;	Redação Proposta: ix. Ampliação do píer 1 para atender navios da classe Panamax de até 60 mil TPB e sistema de amarração equivalente, caso haja comprovação de que a estrutura técnica de cais existente possa suportar a expansão do cais prevista, sem riscos estruturais para a instalação existente; Justificativa para Alteração: A obrigação contratual para ampliação do píer 1 para atender navios da classe Panamax de até 60 mil TPB e sistema de amarração equivalente pode ser inviabilizada caso a estrutura técnica de cais existente não possua condições estruturais para suportar o navio tipo previsto e/ou impeça sua expansão. Os estudos técnicos de engenharia exposto na Seção C - Engenharia foram silentes em relação a estrutura atual do cais, sem indicar a viabilidade técnica para a realização de sua extensão. Tal fato, implica em riscos e insegurança jurídica ao certame, razão pela qual é de extrema importância que os estudos sejam complementados de forma a indicar a compatibilidade entre a estrutura de cais existente e a estrutura do cais a ser ampliado.	Agradecemos a contribuição e informamos que será solicitado junto a autoridade portuária, projetos relacionados à estrutura de atracação existente e sua capacidade de projeto, de modo a compor a versão revisada do estudo a ser publicada pós Audiência Pública. Contudo, destaca-se ainda que, de acordo com a minuta de edital, os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que os Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes.
SEÇÃO C - ENGENHARIA	Documento todo.	Assunto: Propostas de contribuições técnicas aos estudos e documentos jurídicos referentes ao procedimento de arrendamento portuário da área denominada MCP03 localizada no Porto Organizado de Santana/AP. 1. INTRODUÇÃO Este documento tem por objetivo apresentar contribuições técnicas acerca do estudo de viabilidade técnica, econômico-financeira, ambiental e dos documentos jurídicos para arrendamento e exploração de área e instalações para implantação e desenvolvimento de terminal portuário para movimentação de granel sólido agrícola, denominado, no âmbito do planejamento setorial, Terminal MCP03. Os estudos e documentos jurídicos foram elaborados pela empresa Infra S.A., com base em estudo doado por interessados em explorar o Terminal MCP03, tendo em vista a sua localização estratégica para escoamento de grãos pelo arco norte. Como parte do procedimento de licitação, os documentos supracitados foram disponibilizados para participação social, visando aprimoramento, de acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 03/2023-ANTAQ, aprovado pelo Acórdão nº 285-2023-ANTAQ e publicado no DOU em 26 de junho de 2023, que aprovou a submissão da proposta de arrendamento de área para Consulta e Audiência Pública. O procedimento para envio das contribuições iniciou-se no dia 05/07/2023, com término no dia 25/08/2023. Após a comunicação e participação social dos usuários, agentes do setor aquaviário nacional e demais interessados em geral têm a oportunidade de se manifestarem sobre a proposta de arrendamento da área MCP03. As proposições voltadas ao aprimoramento dos estudos e documentos jurídicos são apresentadas nas tabelas abaixo, contendo contribuições individualizadas para os aspectos relevantes identificados: ID 5 Documento: SEÇÃO C - ENGENHARIA Item: Anexo C-1: Figura 3 - Ilustração Conceitual (Novos Investimentos) Redação Original: Não se aplica. (opção SISAP: documento todo) Redação Proposta: Não se aplica. (opção SISAP: documento todo) Justificativa para Alteração: A área de expansão prevista para o terminal MCP03 foi definida ao norte da área atualmente em operação (layout atual), avançando sobre a via de circulação que acessa a área de minérios e sobre o pátio de contêiner, segundo o zoneamento atual, de curto e longo prazo, definidos no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ, 2019) do Porto Organizado de Santana. A esse respeito, com vistas à não impactar o pátio de contêiner, a via interna de movimentação e a logística de movimentação de minérios sugere-se que a área de expansão para o Terminal MCP03 seja realocada conforme figura abaixo, mantendo a mesma capacidade estática prevista no EVTEA. Tal proposição otimizará a exploração futura de outras áreas do Porto Organizado de Santana sem inviabilizar as operações do Terminal MCP03. Trata-se de uma medida de interesse público.	Agradecemos a contribuição e informamos que a sugestão realizada proveniente a expansão de área será avaliada pela equipe técnica de modo a resguardar o crescimento estratégico do Porto e atender o instrumento de planejamento aprovado pelo poder concedente. Vale destacar que a princípio, a opção de ampliação da área do terminal para o sentido Norte (pátio de minério) está relacionada ao potencial de prospecção de novos negócios para o Porto, tendo em vista que a expansão do terminal em direção ao armazém (sentido oeste), ocasionará em supressão de área nobre do Porto para movimentação de novas cargas, tendo em vista que o armazém está localizado em frente ao Cais. Com o adensamento da área do armazém ao MCP03, haverá a necessidade de investimentos para demolição da estrutura de armazenagem e bloqueio parcial de acesso a faixa de cais.
SEÇÃO C - ENGENHARIA	Documento todo.	Cumprir destacar a necessidade de haver um planejamento integrado das iniciativas de um porto organizado, sendo certo que os intervenientes precisam cuidar para que se tenha uma operação eficiente, sem redundância, de modo a permitir o desenvolvimento de uma nova área de acordo com as perspectivas futuras de movimentação de carga. Nesta linha, observamos que o porto de Santana contará com um shiploder capaz de atender a movimentação de mais de um arrendatário. Isto pressupõe que sejam estabelecidos não apenas arranjos associativos, mas também a interligação estrutural dos respectivos equipamentos. Por esta razão, questiona-se a necessidade de realização de investimento de uma balança de fluxo antes dos transportadores que darão vazão ao shiploder. Não seria mais eficiente a previsão de instalação da futura balança de fluxo (MCP03) diretamente no Píer 1 (Área comum)?	Agradecemos a contribuição e informamos que a opção de instalação de balança de fluxo de expedição no terminal está relacionada a autonomia de controle de movimentação da carga oriunda do terminal MCP03, havendo gestão interna operacional independente, sem que haja influência no planejamento estratégico integrado dos terminais que utilizarão o píer 1.
SEÇÃO C - ENGENHARIA	Documento todo.	No item 2 (Seção C - Engenharia, Investimento em Área Comum do Porto), existe a obrigação de fazer a dragagem do píer 1, sendo previsto que as intervenções no píer e dragagem deverão ser executadas pelo futuro arrendatário do MCP03 até o 4º ano contratual, de forma a entrar em operação no 5º ano contratual (p. 4-5, Seção C - Engenharia). Acredito que se trata de uma dragagem de aprofundamento e não de manutenção, limitada no tempo conforme disposição assinalada acima. Este consulente pergunta se este entendimento está correto? Após o prazo consignado no edital, a Autoridade do Porto de Santana deverá assumir a contratação da dragagem de manutenção na área do Píer 1, mantendo a área operacional para os arrendatários, certo?	Agradecemos a contribuição e informamos que o investimento previsto para o futuro arrendatário MCP03 está relacionado apenas a dragagem de aprofundamento. A dragagem de manutenção não será de responsabilidade do futuro arrendatário MCP03, estando essa ação prevista no planejamento estratégico da Autoridade Portuária.

Minuta de Contrato	v. Moega de recepção de cais, sistema transportador de correias, elevador de canecas com capacidade nominal mínima de 750 t/h até o final do 2º ano contratual;	Redação Proposta: 7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo: [...] v. Moega de recepção de cais, sistema transportador de correias, elevador de canecas com capacidade nominal mínima de 600 t/h até o final do 2º ano contratual; Justificativa para Alteração: A redução da produtividade do sistema de recepção aquaviária de navegação interior é necessária considerando que a capacidade efetiva é de 300 t/h (vide memória de cálculo do EVTEA, Seção C - Engenharia). A obrigação contratual gera um sobreinvestimento, que é uma forma de ineficiência dos investimentos por excesso. A adoção de equipamentos para recepção dos grãos com capacidade nominal mínima de 600 t/h atenderá suficientemente a produtividade projetada para o estudo, definida em 300 t/h, considerando uma taxa de utilização (nominal/efetiva) de 65%, amplamente utilizada em análises de dimensionamento. Com base nesse parâmetro, os equipamentos de capacidade nominal de 600 t/h poderão entregar, efetivamente, 360 t/h, cumprimento em nível superior a produtividade projetada.	Agradecemos a contribuição e informamos que o item será avaliado pela equipe técnica, caso seja acatada a sugestão de redução da capacidade nominal, a relação de equipamentos de recepção será apresentada na versão revisada do estudo pós Audiência Pública.
SEÇÃO C - ENGENHARIA	Documento todo.	Considerando que foi estabelecida uma cota mínima de operação de 13,3 metros para operação (A); que a atividade de dragagem precisa cumprir procedimentos de planejamento, execução e acompanhamento em geral, conforme NORMAM-11/DPC na NORMAM-25/DHN e sinalização contido na NORMAM-17/DHN, p. 4 - Seção C - EVTEA (B); que estudos técnicos precisam ser realizados para atender a cota mínima esperada, sem causar riscos a estrutura de atracação existente, bem como expô-la a possibilidade de colapso (C) e que a previsão de execução de obra pela futura arrendatária pressupõe um projeto básico que permita a sua plena caracterização e garantia, cf. art. 18, inc. XV da Lei nº 8.987/95 (D). Pergunta-se, então: Foi elaborado um projeto básico para a dragagem e extensão do Pier 1 de forma a atender a cota mínima esperada pelo Poder Concedente? Caso se identifiquem riscos a estrutura de atracação existente, de quem seria a responsabilidade?	Agradecemos a contribuição e informamos que o modelo desenvolvido é conceitual, não havendo detalhamento a nível de projeto básico ou executivo. É prerrogativa do vencedor do leilão realizar os correspondentes estudos e coleta de dados complementares necessários para subsidiar adequadamente suas propostas, definindo e mensurando as soluções técnicas de engenharia adequadas para o empreendimento, observadas as condições contratuais. Com objetivo de auxiliar futuros projetos, será solicitado junto a autoridade portuária, projetos relacionados à estrutura de atracação existente, capacidade de projeto e estudos de dragagens existentes no Porto, de modo a compor a nova versão do estudo a ser publicada pós Audiência Pública. Destaca-se ainda que, de acordo com a minuta de edital, os interessados poderão realizar até 2 (duas) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente, seja compatível com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes.

Brasília, 05 de outubro de 2023

PATRÍCIA PÓVOA GRAVINA

Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Concessões Arrendamentos Portuários