

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES DA AUDIÊNCIA PÚBLICA N° 09/2024-ANTAQ - TMP-Maceió

Terminal	Documento	Documento/Item	Contribuição
TMP Maceió	Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	<p>6. Receita Média Unitária 6.2 Receitas Assessórias Receitas de Estacionamento Em relação à política de preços do estacionamento proposto para o Terminal de Passageiros TMP Maceió, reforçamos que é desejável que o preço do estacionamento seja livre, permitindo que o mercado determine o valor mais adequado conforme a oferta e demanda. No entanto, é importante destacar alguns pontos críticos que precisam ser considerados para garantir a justiça e a viabilidade dessa política. Primeiramente, ao definir um valor de referência para o preço do estacionamento, não se pode utilizar como base o Terminal de Passageiros de Santos, que é um Home Port, atendendo a maior cidade do país e o maior polo embarcador. A realidade de Santos é completamente diferente da realidade do Porto de Maceió, tanto em termos de fluxo de passageiros quanto em características econômicas e de mercado. Utilizar essa comparação distorce o valuation e, se efetivamente praticado, torna inviável e não competitivo o estacionamento no TMP Maceió. Além disso, faz-se necessário compartilhar uma importante crítica em relação à taxa de ocupação prevista para o estacionamento, a qual está estimada em 70%: o número em questão mostra-se exageradamente alto, especialmente se considerarmos a escala e o contexto de operação do Porto de Maceió. A taxa de ocupação é um fator determinante na projeção de receitas e na viabilidade financeira do terminal. Desta forma, uma previsão irrealista pode comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do arrendatário. Para garantir uma abordagem mais adequada, sugerimos: 1. Reavaliação da Base de Comparação: a INFRA S/A deveria considerar a realidade específica do Porto de Maceió e outros terminais com características semelhantes, tanto em termos de tamanho, quanto de demanda de passageiros, ao definir qualquer parâmetro de preço para o estacionamento; 2. Revisão da Taxa de Ocupação Estimada: sugerimos que a taxa de ocupação do estacionamento seja reavaliada com base em estudos mais realistas e contextuais sobre o comportamento dos usuários e a demanda esperada. Uma taxa de ocupação de 70% pode ser considerada como excessivamente otimista, sendo recomendável, desta maneira, que seja ajustada para refletir melhor a realidade de Maceió. Por fim, reforçamos a importância de que o preço do estacionamento seja flexível e determinado pelo mercado, permitindo ajustes conforme a oferta, a demanda e a sazonalidade, garantindo assim a competitividade e a sustentabilidade financeira do terminal.</p>
TMP Maceió	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Anexo C-2: Capex - Investimentos Investimentos em Pavimentação e Drenagem A minuta de contrato disponibilizada indica, em seu item 7.1.2.1., alínea ii , a necessidade de realização de investimentos relacionados à pavimentação e drenagem, os quais, segundo descrito na Seção C - Engenharia, especificamente nos cais dos Berços 2 e 3 deverão ser efetuados em uma área de 9.199,26 m², a um custo unitário de R\$ 111,95 por metro quadrado. No entanto, há uma carência de informações detalhadas de engenharia sobre o escopo do trabalho. Para que os participantes da licitação possam apresentar propostas adequadas e competitivas, é fundamental que o edital forneça informações detalhadas sobre: (1) Descrição dos Serviços: quais são os serviços específicos que devem ser realizados? O que exatamente está contemplado dentro do custo de R\$ 111,95 por metro quadrado? É necessário definir claramente se estão inclusos serviços de escavação, remoção de pavimento antigo, compactação de solo, aplicação de novas camadas de pavimentação, drenagem superficial e subterrânea, entre outros; (2) Nível de Qualidade e Padrões Técnicos: qual o nível de obra será exigido? Existem padrões específicos a serem seguidos (como normas ABNT, especificações de materiais, durabilidade esperada etc.)? A definição do padrão de qualidade é crucial para garantir que as obras atendam aos requisitos de segurança, durabilidade e funcionalidade; (3) Metodologia de Execução: existe uma metodologia de execução recomendada ou obrigatória? É importante que o edital ou a minuta de contrato forneça orientação clara sobre como essas obras devem ser conduzidas, incluindo cronogramas, métodos de trabalho permitidos, uso de maquinário, entre outros. A falta de detalhamento, bem como a falta de um cronograma para conclusão, pode levar a propostas divergentes e possíveis disputas na execução das obras, o que pode impactar negativamente o cronograma e os custos do projeto. Portanto, solicitamos que a ANTAQ e os responsáveis pela elaboração dos documentos contratuais incluam informações mais detalhadas e específicas sobre os investimentos em pavimentação e drenagem dos berços 2 e 3 para que haja clareza e segurança para todos os participantes da licitação.</p>

TMP Maceió	Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	<p>Anexo C-2: Capex - Investimentos</p> <p>Investimentos em Scanners</p> <p>A presente contribuição discute um ponto crucial relacionado aos investimentos necessários em equipamentos e infraestrutura ao longo do contrato de arrendamento de 25 anos do Terminal de Passageiros TMP Maceió, conforme exposto a seguir.</p> <p>Inicialmente, é fundamental que o edital e a minuta de contrato exijam a compra de equipamentos conforme a normas da Receita Federal COANA Nº 143 e COANA Nº 76, as quais estabelecem normas gerais e procedimentos para o alfandegamento de local ou recinto, bem como os regramentos emitidos pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública/Secretaria Nacional de Segurança Pública/Comissão Nacional de Segurança, com destaque para a Resolução Nº 53, de 04 de setembro de 2020, que dispõe acerca da consolidação e atualização das Resoluções da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, conforme normas do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, o ISPS Code, atualmente vigente para garantir a segurança nacional e a eficiência da operação do terminal. Isso inclui, mas não se limita, a equipamentos para o escaneamento de bagagens de mão e bagagem de porão, equipamentos de detecção de metais tipo portal para pessoas, câmeras de monitoramento (CFTV) com gravação mínima de 180 dias e contínua. Tais equipamentos são essenciais para o cumprimento das normas de segurança nacionais e internacionais, conforme exigidas pelas autoridades competentes e para a garantia de um serviço de qualidade aos passageiros. Entretanto, não se pode limitar a exigência apenas à compra inicial desses equipamentos. Considerando que o contrato possui um horizonte de 25 anos, é inevitável que ocorra a necessidade de atualizações tecnológicas e adequações a novas regulamentações ao longo do período. A Receita Federal e outras autoridades frequentemente revisam suas normas e exigências, o que pode impactar diretamente as operações do terminal. Assim, é crucial que o contrato preveja não apenas a compra inicial, mas também a necessidade de investimentos contínuos para atualização desses equipamentos, garantindo que estejam sempre alinhados com as melhores práticas do setor. Portanto, sugerimos que o custo dessas aquisições e atualizações periódicas seja devidamente previsto e considerado no CapEx do projeto. Essa abordagem evitará que o terminal tenha que arcar com esses custos de forma imprevista no futuro, além de prevenir uma série de ajustes burocráticos e possíveis reequilíbrios ao longo da vigência do contrato. A título de contribuição, submetemos uma sugestão de CapEx, com data-base em outubro de 2024, contemplando investimentos relativos às atividades de segurança no terminal, incluindo-se nesta rubrica equipamentos de Raio-X com tecnologia Dual View, câmeras CFTV, rádios comunicadores, pórticos de detecção de metal, entre outros elementos. No caso em questão, os citados investimentos estão estimados em aproximadamente R\$ 4.530.000,00. A atualização dos equipamentos considerados nesta projeção deverá ser realizada aproximadamente a cada 10 anos, conforme histórico de legislações e requisitos mínimos obrigatórios para as certificações de Alfandegamento (COANA Nº143) e ISPS CODE (Ministério da Justiça/CONPORTOS). Importante destacar que os investimentos em questão geram custos fixos, relativos à contratação de profissionais para a manutenção e operação dos sistemas de segurança, os quais podem ser calculados na faixa de R\$ 2.460,00 ao ano. Por fim, no que tange às despesas variáveis ligadas à equipe de segurança, prevê-se um gasto por dia de atração da ordem de R\$ 14.680,00. Importante frisar que os valores aqui apresentados são similares nos Terminais de Passageiros de Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza.</p>
------------	----------------------	----------------------	--

TMP Maceió	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>4.1. Custos Fixos 4.1.1. Mão de Obra O item em comento relaciona-se ao quadro de mão de obra fixa proposto para o Terminal de Passageiros TMP Maceió, conforme apresentado na Seção D - Operacional. Primeiramente, cumpre reconhecermos o procedimento estabelecido pela Infra S.A. e o papel do Tribunal de Contas da União (TCU) na fiscalização das contas e na análise dos EVTEAs. No entanto, acreditamos que há uma necessidade urgente de dialogar sobre a revisão dos valores de remuneração indicados na tabela de mão de obra fixa. Neste sentido, destacamos que os valores atualmente apresentados para os cargos de Gerente Sênior, Gerente Nível Médio, Supervisor de Operação e demais posições não parecem compatíveis com o nível de qualificação que o setor portuário merece. O setor portuário é altamente técnico e exige profissionais com habilidades específicas e experiência significativa para garantir uma operação eficiente, segura e alinhada às melhores práticas internacionais. Ao analisar os salários propostos, observamos que eles não condizem com a complexidade e a responsabilidade dos cargos listados. Por exemplo, o valor total de custo para um Gerente Sênior, incluindo encargos, é de R\$ 329.069,00 anuais, o que resulta em um valor mensal que pode não ser atrativo para profissionais altamente qualificados. O mesmo pode ser observado para os outros cargos críticos para a operação do terminal. É essencial que os valores de remuneração reflitam a necessidade de atrair e reter talentos qualificados, especialmente em um setor que depende tanto da eficiência e da competência de sua força de trabalho. Valores subestimados de remuneração, que não serão possíveis de serem praticados, comprometem o valuation e tornam não atrativa a licitação. Diante disso, sugerimos que a ANTAQ e demais envolvidos considerem uma revisão dos valores de remuneração apresentados no quadro de mão de obra fixa, com o objetivo de garantir que eles sejam competitivos e atrativos, de modo a valorizar os profissionais que atuarão no terminal e assegurar a excelência operacional que o setor portuário exige. Visando contribuir com a precisão das projeções a serem apresentadas no valuation da licitação, oferecemos uma estimativa dos custos fixos de mão de obra (sem considerar os respectivos encargos trabalhistas), com base nos valores identificados nos Terminais de Passageiros de Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza, as quais possuem data-base no mês de outubro de 2024. Desse modo, demonstra-se um dispêndio anual em torno de R\$ 11.340.000,00, englobando gastos com operação, segurança e tecnologia da informação.</p>
TMP Maceió	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>4.2. CUSTOS VARIÁVEIS 4.2.1. Custos Operacionais Transporte de Passageiros no Costado É possível observar, que foram modeladas três vans com motorista, com valores referenciados na Tabela Consultoria DNIT para atender ao transporte de passageiros no costado. No entanto, há também a indicação de que o TMP Maceió, na configuração de curto prazo, utilizará os berços públicos 2 e 3, permitindo que a movimentação de passageiros ocorra diretamente entre o cruzeiro e o terminal, sem translado automotivo. É importante destacar que ao se realizar uma licitação com o objetivo de aumentar o nível de serviço, não se pode considerar a ausência de serviços essenciais, como o translado de passageiros entre o terminal e o navio por ônibus ou vans, especialmente em um contrato de arrendamento inicial de 25 anos. Há vários fatores que indicam a necessidade de considerar esse serviço de costado de ônibus: 1. Operação em Condições Climáticas Adversas: haverá dias de operação em que o tempo estará chuvoso e os passageiros precisarão de um transporte confortável e seguro para percorrer a distância entre o terminal e o navio; 2. Distância Considerável em Algumas Situações: quando o navio estiver atracado no berço 2, a distância de caminhada até o terminal é de aproximadamente 380 metros. Dependendo das condições e do perfil dos passageiros (idosos, crianças, pessoas com mobilidade reduzida), essa distância pode ser bastante inconveniente; 3. Exigência de Melhorias no Nível de Serviço: hoje, a ausência desse serviço pode ser aceitável, mas, ao longo de um contrato de 25 anos, é fundamental prever melhorias contínuas no nível de serviço, incluindo a oferta de transporte de costado por ônibus ou vans. Este tipo de serviço é comum em portos que buscam garantir um padrão elevado de atendimento e conforto aos passageiros. Portanto, sugerimos que a ANTAQ e INFRA S/A reconsiderem esse quantitativo de vans, que inicialmente não faz sentido, considerando a operação com ônibus e que esse valor esteja corretamente precificado na Seção D - Operacional e no valuation. Isso contribuiria para um nível de serviço mais robusto e adequado às necessidades operacionais e às expectativas de conforto dos passageiros.</p>
TMP Maceió	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>4.2. CUSTOS VARIÁVEIS 4.2.1. Custos Operacionais Custos com Segurança e Saúde Mostra-se relevante realizamos uma consideração em relação custos operacionais, especificamente no que tange aos dispêndios relativos à Segurança e Saúde no Terminal de Passageiros TMP Maceió. Cabe ao arrendatário a responsabilidade de manter uma ambulância com equipe médica disponível para atender a eventuais emergências. Porém, observamos que os custos correspondentes não foram claramente especificados nos custos operacionais apresentados no edital. Uma vez que cumpre ao arrendatário a manutenção do citado serviço de apoio, é essencial que os custos associados a essa exigência estejam claramente previstos e incluídos no edital. A ausência dessa previsão pode levar a subestimações na análise financeira e de viabilidade, além de criar incertezas sobre o cumprimento das exigências de segurança e saúde. Portanto, recomendamos que o edital inclua os Custos de Manutenção de Ambulância e Equipe Médica nos Custos Operacionais. A inclusão ou especificação desses custos no Edital mostra-se fundamental para assegurar que as responsabilidades do arrendatário em relação à segurança e saúde sejam cumpridas de forma adequada, sem comprometer a sustentabilidade financeira do projeto.</p>

TMP Maceió	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>4.2. CUSTOS VARIÁVEIS 4.2.1. Custos Operacionais Transporte de Bagagem de Porão A questão relaciona-se diretamente à obrigações presente na Cláusula 10.3.1 da Minuta de Contrato do Terminal de Passageiros TMP Maceió, a qual define os serviços mínimos incluídos no preço-teto para atividades relacionadas ao embarque/desembarque e trânsito de passageiros. Entre esses serviços, está incluído o transporte de bagagem de porão, uma operação que envolve a contratação de um grande quantitativo de mão de obra pontualmente e o uso de caminhões no costado. No entanto, na Seção D - Operacional, este serviço não é mencionado, nem considerado na especificação dos custos variáveis. Isso levanta uma preocupação sobre a precisão e a adequação do valor estipulado para os custos variáveis por embarcação, que é de R\$ 8.100,64. Esse valor parece-nos irrisório, considerando o tamanho e a complexidade da operação de transporte de bagagem de porão, a qual requer mão de obra adicional e infraestrutura logística específica. Adicionalmente, mesmo que as operações se deem nos berços 2, 3 e 4, uma operação correta e segura requer o uso de caminhões para o transporte de bagagens, conforme tem sido exigido em outros portos, como os Terminais de Santos e Rio de Janeiro. Esta necessidade reflete o padrão adotado para garantir segurança e eficiência nas operações portuárias de passageiros. Neste sentido, solicitamos o compartilhamento da memória de cálculo que produziu a estimativa do citado custo, questionando, ainda, se a ANTAQ pretende revisar a especificação para refletir mais precisamente os custos reais envolvidos na operação de transporte de bagagem de porão. Além disso, sugerimos que sejam incluídas orientações mais claras na Seção D - Operacional sobre a execução e a responsabilidade por esses serviços para garantir que todos os custos sejam devidamente contabilizados e que não haja discrepâncias que possam impactar negativamente a operação e a sustentabilidade financeira do terminal.</p>
TMP Maceió	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>4.2. CUSTOS VARIÁVEIS 4.2.3. Tarifas Portuárias Tabela III A presente contribuição visa tecer considerações com relação às Tarifas Portuárias aplicadas ao Terminal de Passageiros TMP Maceió, especialmente no que se refere à Tabela III, que trata de serviços relacionados ao uso da infraestrutura portuária. É importante ressaltar que, conforme a prática atual em portos como Santos e Rio de Janeiro, a Tabela III deve ser paga diretamente pelo requisitante dos serviços. Embora o arrendatário deva estar cadastrado como operador portuário ou nomear um, é fundamental compreender que sua responsabilidade se limita às operações internas do terminal. As operações relacionadas à Tabela III, que envolvem, por exemplo, serviços de movimentação de carga e outros procedimentos fora da área arrendada, são normalmente geridas por agentes dos armadores ou outros operadores portuários contratados para esses serviços. Ademais, ao considerar a estrutura de custos e o valuation do empreendimento, é importante rever a inclusão de valores como os da Tabela III, pois esses são custos que devem ser assumidos pelo requisitante dos serviços e não pelo terminal. No caso específico do valor de R\$ 38,25 para o embarque de passageiros, observamos que ele corresponde a uma parte significativa da receita por embarque de cada passageiro. Para exemplificar, se considerarmos que o valor total da receita por embarque por passageiro é de R\$ 78,37, esse custo representa em valor líquido mais do que 50% dessa receita. Dessa forma, recomendamos que esse valor seja retirado dos custos operacionais e do valuation do projeto, considerando que a Tabela III é um custo de responsabilidade do requisitante e não do terminal. Essa abordagem garantiria uma especificação mais justa e realista dos serviços oferecidos pelo terminal e evitaria a sobrecarga de custos indevidos para a arrendatária.</p>
TMP Maceió	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>4.2. CUSTOS VARIÁVEIS 4.2.3. Tarifas Portuárias Tabela III A presente contribuição tem como objetivo discutir se da possibilidade de manutenção do custo referente à Tabela III da Tarifa Portuária a ser arcado pela arrendatária do Terminal de Passageiros TMP Maceió. Diferentemente do que ocorre em outros portos, como Santos, Salvador, Rio de Janeiro e Fortaleza, onde a Tabela III é responsabilidade do requisitante dos serviços, a proposta para Maceió coloca essa responsabilidade sobre o terminal. Caso a decisão final mantenha o custo da Tabela III sob responsabilidade da arrendatária, sugerimos que a matriz de contrato seja alterada para garantir que quaisquer futuras alterações no valor da Tabela III sejam objeto de reequilíbrio contratual. Isso se faz especialmente necessário considerando que o terminal será operado sob um regime de price cap, o que impõe um teto tarifário para os serviços oferecidos. Como o regime de price cap limita a flexibilidade do arrendatário para ajustar suas tarifas, qualquer aumento no valor da Tabela III terá impacto direto na viabilidade econômica do contrato. Portanto, é essencial que eventuais mudanças nos valores da Tabela III, definidas pela autoridade portuária, sejam tratadas como fatores de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, para evitar que o arrendatário seja penalizado por alterações fora de seu controle. Essa abordagem garantiria a manutenção da equidade contratual e evitaria riscos desnecessários à viabilidade financeira do terminal, permitindo que o arrendatário continue a operar de maneira eficiente e sustentável ao longo do período de concessão.</p>

TMP Maceió	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>4.2. CUSTOS VARIÁVEIS</p> <p>4.2.1. Custos Operacionais</p> <p>Visando contribuir com a precisão das projeções a serem apresentadas no valuation da licitação, oferecemos uma estimativa dos custos variáveis de mão de obra, com base nos valores identificados por temporada nos Terminais de Passageiros de Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza, possuindo data-base no mês de outubro de 2024. A planilha, submetida em anexo, demonstra um dispêndio por dia de atracação em torno de R\$ 54.880,00, dentre os quais incluem-se atividades de operação e segurança patrimonial. Vale lembrar que os valores ora compartilhados são referentes a navios com atracação defronte ao terminal. No caso atracação em outros berços, recomenda-se o acréscimo de 25 ônibus dentro do custo operacional.</p>
TMP Maceió	Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	<p>Manifestação da CLIA - Cruise Lines International Association Consulta Pública sobre o Arrendamento do Terminal de Passageiros do Porto de Maceió À Antaq, A CLIA - Cruise Lines International Association, na qualidade de representante da indústria de cruzeiros marítimos no Brasil, apresenta suas considerações e contribuições à Consulta Pública sobre o Arrendamento do Terminal de Passageiros do Porto de Maceió, com o objetivo de fortalecer a competitividade e a atratividade dos portos brasileiros para a operação de navios de cruzeiro. Contribuições da CLIA: 1. Estabelecimento de Teto para Cobrança de Taxas: É imperativo que sejam estabelecidos limites claros e definidos para a cobrança de taxas de embarque, desembarque, trânsito e bagagem. Esses limites devem estar alinhados com as melhores práticas internacionais e com as políticas adotadas por outros terminais de passageiros no Brasil, em especial, a do terminal de Salvador, onde já foi contemplado um teto tarifário. A padronização e moderação desses custos são essenciais para garantir a competitividade do Porto de Maceió no cenário global de cruzeiros. 2. Adequação da Infraestrutura para Grandes Navios: Solicitamos a inclusão e adequação de infraestrutura crítica no berço de atracação, tais como, fornecimento de energia elétrica (shore power), defensas, cabeços e pavimentação adequada. Adicionalmente, é necessária a implementação de fibra óptica conectando o terminal aos berços para atender a demanda tecnológica dos navios de grande porte e alta tecnologia. Estas melhorias são fundamentais para assegurar a eficiência operacional e a sustentabilidade das operações de cruzeiros no Porto de Maceió. 3. Modernização da Infraestrutura de Segurança e Controle: Propomos a modernização e integração da infraestrutura de segurança e controle, contemplando as exigências de órgãos competentes como Polícia Federal, Receita Federal, Anvisa, MAPA e serviços de check-in. A criação de um ambiente seguro e eficiente é essencial para garantir a confiança dos passageiros e das companhias marítimas, além de agilizar o processo de embarque e desembarque. A CLIA se coloca à disposição para colaborar no desenvolvimento e na implementação das melhorias propostas, visando assegurar que o Porto de Maceió esteja preparado para atender às crescentes demandas do mercado de cruzeiros, contribuindo para o fortalecimento do turismo e da economia local. Atenciosamente, Marco Ferraz Presidente Executivo CLIA - Cruise Lines International Association</p>
TMP Maceió	Minuta de Contrato	10.1 Os seguintes Preços-teto são devidos pelos Usuários quando da efetiva prestação das Atividades pela Arrendatária e têm por objetivo remunerar a Arrendatária pelos serviços prestados:	<p>A presente contribuição diz respeito à adoção do sistema de Preço-teto (price-cap) proposto no contrato de arrendamento do Terminal de Passageiros TMP Maceió. Entendemos que a adoção desse sistema busca estabelecer um teto tarifário para os serviços oferecidos, visando proteger os interesses dos usuários. No entanto, faz-se necessário apresentar algumas considerações sobre os prováveis impactos dessa prática. Atualmente, os Terminais de Passageiros de Santos e Rio de Janeiro, considerados referências em operação no Brasil, não operam sob o regime de Price-Cap, adotando um modelo de preços livres, negociados diretamente entre a arrendatária e as armadoras, o que tem se mostrado eficaz. Essa flexibilidade permite uma maior adaptabilidade às condições de mercado, além de fomentar uma relação mais saudável e colaborativa entre as partes envolvidas. O resultado tem sido uma operação eficiente e um serviço de qualidade, que atendem tanto aos interesses dos operadores quanto dos passageiros. O conceito de preço livre praticado nesses terminais é essencial para o setor de cruzeiros marítimos, que é altamente dinâmico e sujeito a variações significativas na demanda e nos custos operacionais. A imposição de um teto tarifário rígido por meio do sistema de Price-Cap pode limitar a capacidade do terminal de ajustar seu preço conforme as condições de mercado, impactando negativamente sua competitividade e, potencialmente, a qualidade dos serviços oferecidos. Além disso, o regime de Price-Cap pode representar relevante obstáculo à realização de investimentos contínuos e melhorias no terminal, uma vez que a capacidade de recuperar esses investimentos por meio de ajustes preço é restrita. Isso pode levar a um cenário de estagnação, onde o terminal fica circunscrito a uma estrutura de preços desatualizada, incapaz de se adaptar às mudanças do setor. Portanto, sugerimos que a ANTAQ reavalie a adoção do sistema de preço-teto para o TMP Maceió, considerando a possibilidade de adotar um modelo de preços livres semelhante ao que tem sido utilizado com sucesso nos Terminais de Santos e Rio de Janeiro. Essa abordagem proporcionaria a flexibilidade necessária para que o terminal possa operar de maneira eficiente, competitiva e alinhada às melhores práticas do mercado.</p>

TMP Maceió	Minuta de Contrato	7.1 Obrigações da Arrendatária	<p>Necessidade de Contratação de Mão de obra avulsa Ao analisar os documentos disponibilizados para esta audiência pública, observamos que não há qualquer menção explícita sobre a obrigatoriedade de arrendatária contratar a mão de obra avulsa através do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) no Porto de Maceió. Diante disso, gostaríamos de confirmar se essa interpretação está correta e, caso positivo, sugerimos que esse entendimento: não há obrigatoriedade de contratação de mão de obra avulsa via OGMO seja claramente registrada nos documentos finais. A ausência de uma indicação clara pode gerar incertezas ou interpretações diversas no futuro, impactando tanto o arrendatário quanto às operações portuárias. É importante mencionar que, em outros portos organizados, como Santos e Rio de Janeiro, há histórico de conflitos sobre o tema. Nessa direção, importante registrar que a movimentação de passageiros e/ou bagagens não está entre as atribuições expressamente previstas em quaisquer das categorias de trabalhadores portuários estabelecidas no art. 40 da Lei 12.815/2013. Logo, não há necessidade de contratação ou requisição junto ao OGMO. Esse entendimento já foi corroborado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) de forma expressa em mais de uma oportunidade, consoante os julgados: Acórdãos nº 190-2020-ANTAQ e nº 427-2023-ANTAQ: Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, na conformidade do voto objeto da Ata da 490ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada, realizada em 26/11/2020, acordam os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários em: I - declarar que os terminais de passageiros estão sujeitos à pré-qualificação como operadores portuários; II - declarar que a movimentação de passageiros e suas bagagens não se encontram entre as atividades descritas no art. 40, da Lei nº 12.815, de 2013, de modo que os terminais de passageiros: a) não estão obrigados a requisitar/contratar mão de obra junto ao OGMO; b) não estão obrigados a se filiar ou manter-se filiados ao OGMO; c) não estão obrigados a pagar mensalidades ou quaisquer outras contribuições de qualquer natureza, exceto se a filiação houver sido espontânea; Acreditamos que a clareza na redação contratual sobre a contratação de mão de obra avulsa é essencial para evitar possíveis disputas ou questionamentos futuros, além de garantir previsibilidade e segurança jurídica para todas as partes envolvidas. Solicitamos, portanto, que a ANTAQ e demais responsáveis considerem a inclusão de um item específico nos documentos contratuais que esclareça a questão da contratação de mão de obra avulsa via OGMO, se essa não for uma obrigação para a arrendatária.</p>
TMP Maceió	Minuta de Contrato	7.1 Obrigações da Arrendatária	<p>Transporte de Passageiros até área externa ao Porto Organizado O presente item diz respeito à responsabilidade pelo transporte de passageiros na área do Terminal de Passageiros TMP Maceió. Assim, considerando a distância significativa de aproximadamente 2 km a pé entre o terminal de passageiros e o ponto de acesso fora da área do Porto Organizado, é essencial que o Contrato deixe claro que o arrendatário não será responsável por prover transporte para os passageiros até fora da guarita da Guarda Portuária. Essa delimitação é necessária para evitar mal-entendidos e garantir que o arrendatário não seja onerado com responsabilidades que vão além de sua área de atuação direta. O transporte de passageiros para fora do Porto Organizado deve ser gerenciado de maneira diferente, cabendo à Autoridade Portuária estabelecer normativas específicas para regular a entrada e o trânsito de táxis, transportes por aplicativos, vans e carros de passeio. Recomendamos, desta forma, que o Contrato inclua: (1) Clareza sobre a Responsabilidade Limitada do Arrendatário: o documento deve especificar que a responsabilidade do arrendatário termina na área do terminal de passageiros e que ele não será responsável por prover ou organizar o transporte de passageiros por uma distância de quase 2 km até fora da área do Porto Organizado; (2) Normativas para Transporte de Passageiros: solicitamos que a Autoridade Portuária crie normativas claras e específicas para regular o acesso de veículos de transporte de passageiros, como táxis, transportes por aplicativos, vans e carros de passeio. Isso garantirá que o fluxo de passageiros seja gerido de forma ordenada e segura, evitando congestionamentos e outros problemas operacionais; (3) Definição de Áreas de Embarque e Desembarque: a Autoridade Portuária deve definir locais específicos para embarque e desembarque de passageiros fora da guarita da Guarda Portuária, garantindo que os passageiros tenham fácil acesso ao transporte e que o terminal funcione de maneira eficiente e organizada. Ao incluir essas especificações no edital, a ANTAQ e a Autoridade Portuária estarão assegurando uma operação mais clara, eficiente e alinhada aos interesses dos passageiros, arrendatários e operadores de transporte.</p>

TMP Maceió	Minuta de Contrato	7.1.2.1 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>A presente contribuição relaciona-se à obrigatoriedade prevista na Cláusula 7.1.2.1 da Minuta de Contrato do Terminal de Passageiros TMP Maceió, que impõe à arrendatária a aquisição de itens específicos de mobiliário, como 119 cadeiras, 4 mesas e 10 sofás de três lugares. Entendemos que o valuation do projeto deve incluir um valor no CapEx para investimentos em mobiliário que garantam o conforto e a segurança na operação. No entanto, consideramos inadequada a especificação detalhada desses itens no edital como uma obrigação contratual rígida. A imposição de especificações tão particulares restringe a liberdade do arrendatário de desenvolver um projeto que melhor se adeque às suas necessidades operacionais e ao atendimento do público, além de criar uma burocracia desnecessária para a fiscalização. Por exemplo, se o arrendatário optar por implementar 6 sofás de 5 lugares, os quais poderiam ser mais eficientes, melhor atendendo às necessidades do terminal, a ANTAQ, na sua função de fiscalização, teria que notificar a arrendatária por não cumprir a exigência de 10 sofás de três lugares, gerando um processo burocrático sem sentido. Portanto, sugerimos que o edital preveja um valor global no CapEx destinado a mobiliário e outros equipamentos necessários, sem exigir que o arrendatário mantenha-se obrigatoriamente vinculado uma lista fixa de itens. Assim, este terá a flexibilidade necessária para atender aos requisitos de conforto e segurança de maneira mais eficiente e adequada à realidade operacional.</p>
------------	--------------------	---	---