



(x) Tratamento de Dados;

(xi) Data de Referência de Lados;

(xii) Conclusão e Anexos (Banco de Dados Amostras, Memória de Cálculo e Tratamento Estatístico e ART).

3.2.3. Modelagem Operacional

3.2.3.1. Apresentação de modelagem operacional e de melhores opções de negócios para a atividade portuária de cada concessão ou arrendamento individual ou em conjuntos, propondo, quando for o caso, a agregação (desmembramento) ou a desagregação, fundamentadamente.

3.2.3.2. Deverão ser considerados o Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, o Plano Mestre do Porto (Master Plan) e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), bem como os estudos e projetos existentes para desenvolvimento do porto, podendo ser apresentada alternativa, se necessário. A partir do estudo mais adequada para o desenvolvimento do porto, que deverá contemplar uma concepção modular e balanceada para fins de expansão, deverão ser apresentadas as fases de implantação, até o esgotamento da capacidade do site (etapa final).

3.2.3.3. Deverão ser analisadas e, se possível, equacionadas, as possíveis restrições de movimentação de cargas, tráfego de embarcações e interferências entre as operações dos terminais existentes e a implantação, para cada fase/etapa de planejamento, de acordo com a solução adotada.

3.2.3.4. Deverá ser elaborado anteprojeto de engenharia, com as fases/etapas de implantação consistentes com as projeções de demanda, atendendo os parâmetros e especificações técnicas mínimas, que dê maior eficiência à utilização das instalações e, ainda, considerando a maximização do retorno esperado do projeto.

3.2.3.5. Para fins de dimensionamento e avaliação operacional do modelo operacional proposto, deverá ser efetuada análise baseada em indicadores operacionais de portos relevantes do Brasil e de países desenvolvidos, com volume de movimentação de cargas/mercadorias semelhantes ao porto estudado.

3.2.3.6. O referido anteprojeto deverá ser baseado em um dos cenários propostos no estudo de mercado e deverá conter os elementos do projeto básico de que trata a Lei nº 8.587/93 e a legislação complementar, especialmente no que se refere às características físicas básicas da obra, considerando-se as informações legais e técnicas que regem e limitam o objeto da concessão.

3.2.3.7. O anteprojeto deverá indicar, ainda que, de forma preliminar, os métodos construtivos e o cronograma de execução da obra, podendo ser feita uma referência a projetos semelhantes. Deverá, ainda, apresentar desenhos esquemáticos, croquis ou imagens, quando necessários para o melhor entendimento dos principais componentes da obra, ou, ainda, outras investigações e ensaios, quando couber.

3.2.3.8. O anteprojeto deverá considerar as normalizações da ANTAQ e, subsidiariamente, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) relativas a conforto, ruído, ergonomia, iluminação e outros. No caso de inexistência de normas brasileiras que tratem dos aspectos anteriormente relacionados, deverá ser considerada a boa prática internacional do setor portuário.

3.2.4. Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e operação (OPEX)

3.2.4.1. A determinação dos quantitativos dos investimentos deverá estar fundamentada em projetos-padrão compatíveis com os demais elementos do projeto básico utilizados, em quantidades agregadas principais ou em outras metodologias aplicáveis.

3.2.4.2. Os preços unitários deverão estar baseados em sistemas oficiais de preço, em preços de mercado ou em valores referenciais admitidos pela Administração Pública Federal, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle. Deve-se, ainda, considerar os eventuais ganhos proporcionados por aquisições de insumos para investimento em escala relevante, o que potencialmente provocaria redução dos custos unitários.

3.2.4.3. A estimativa de custo global dos investimentos deverá ter como base as quantidades, preços e demais elementos do projeto, possuindo a precisão e confiabilidade compatíveis com o nível de detalhamento do elemento técnico sob análise.

3.2.4.4. Além dos custos de manutenção e de capital, os custos de operação do terminal deverão conter, ao menos, os custos de pessoal, material de consumo, serviços públicos e serviços contratados ou terceirizados. Os custos de pessoal deverão retratar uma estrutura organizacional hipotética do operador. Todos os custos deverão ser compatíveis com as soluções adotadas para o desenvolvimento do porto.

3.2.4.5. Nos casos de arrendamento, também deverá ser determinada e considerada tarifa fixa e/ou variável a ser paga pelos arrendatários do porto, que somada às demais tarifas portuárias, deverá cobrir as despesas da autoridade portuária.

3.2.4.6. Deverá ser realizada análise dos contratos vigentes entre o atual operador do terminal e outros agentes relacionados ao porto e avaliação dos impactos jurídicos (elaboração de due diligence).

3.2.4.7. Deverá ser apresentado um perfil de toda a dívida do porto, como: empréstimos bancários, dívidas judiciais em execução e a executar, dívidas trabalhistas, fiscais e previdenciárias.

3.3. ESTUDOS AMBIENTAIS PRELIMINARES

3.3.1. Os estudos ambientais preliminares deverão considerar os resultados dos estudos de engenharia, contemplando eventuais análises já procedidas por órgão ambiental competente e a licença de operação do porto, quando couber.

3.3.2. São pontos essenciais dos estudos do meio ambiente:

(i) avaliação dos impactos/riscos ambientais associados ao projeto e possíveis expansões do porto;

(ii) identificação e precificação dos passivos ambientais existentes;

(iii) avaliação da adequação dos estudos preliminares de engenharia e suas normas e melhores práticas aplicáveis ao meio ambiente, segundo a legislação vigente;

(iv) avaliação (incluindo descrição detalhada dos custos) das medidas mitigadoras, das soluções e das estratégias a serem adotadas para a viabilização do projeto do ponto de vista socioambiental, quando aplicável;

(v) obtenção das diretrizes e previsão de cronograma para o licenciamento ambiental do empreendimento pela futura concessionária, quando aplicável.

3.3.3. Deverá ser verificada a consistência entre o anteprojeto do porto e o PDZ elaborado pela administração portuária e aprovado pela SEP, com a proposição de alterações cabíveis, especialmente no que se refere às questões ambientais.

3.4. AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

3.4.1. A avaliação econômico-financeira se apoiará no fluxo de caixa estimado do arrendamento ou da concessão. O fluxo de caixa estimado deverá conter principalmente as seguintes contas anuais: investimentos, receitas, despesas, depreciação, juros, amortização de empréstimos e capital de giro.

3.4.2. Deve-se estimar explicitamente o fluxo de caixa para os primeiros dez anos do arrendamento ou da concessão. Para representar os fluxos de caixa restantes do empreendimento pode-se empregar a técnica de estimação de fluxo de caixa perpétuo e crescente.

3.4.3. A avaliação econômico-financeira deverá conter a modelagem econômico-financeira pelo método de fluxo de caixa descontado, visando demonstrar a vantagem econômica e operacional do projeto para a União e para o setor privado, focando na possibilidade de sua auto-sustentabilidade. Para tanto, deverão ser considerados os resultados dos estudos de demanda, das estimativas de receitas, incluindo as sucessões, dos custos de operação, manutenção e expansão, custos ambientais, custo com alienação financeira, investimentos, impactos financeiros decorrentes das premissas estabelecidas e da análise de risco e jurídica, due diligence e outros. A modelagem econômico-financeira deverá contemplar, ainda, os outros elementos pertinentes usualmente adotados no mercado, como a estimação do custo do capital próprio, do capital de terceiros e do custo médio ponderado de capital (WACC), o cálculo de parâmetros de viabilidade de projetos tradicionais (TIR, TIRM, VPL, payback, payback descontado, entre outros) e o estabelecimento de premissas de financiamento, tributárias, macroeconômicas etc.

3.4.4. Na avaliação, deverão, ainda, ser especificadas as condições relevantes para o acordo de acionistas da sociedade de propósito específico a ser constituída. A avaliação econômica deverá envolver, também, uma análise das externalidades positivas e negativas, estimando os benefícios econômicos totais aos usuários e para a sociedade, incluindo o desenvolvimento socioeconômico nas áreas de influência do projeto.

3.5. Critérios de Seleção - Alternativas e Recomendações

3.5.1. Análise comparativa dos critérios de seleção, levando em consideração o tipo de carga, os mercados, concentração, verticalização e demais particularidades que impliquem na necessária particularização das soluções, bem como a recomendação da solução de que, atendendo, ao que estabelece a MP 595/2012, assegure a justa remuneração dos ativos à administração do porto.

3.5.2. Propor os critérios técnicos para orientar os procedimentos licitatórios, compreendendo, sem se limitar, os valores máximos das tarifas dos serviços a serem prestados pelos proponentes e a oferta mínima de capacidade adicional a cada horizonte de 5 anos a partir de 2015, e suas regras do revisão pelo poder concedente.

4. APRESENTAÇÃO DO ESTUDO

4.1.1. O estudo deverá ser apresentado em língua portuguesa, em 02 (duas) vias impressas encadernadas e 02 (duas) vias em meio magnético. Os arquivos magnéticos deverão ser dos tipos: DOC para textos, XLS para planilhas e DWG para desenhos.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

RETIFICAÇÃO

Na Resolução nº 2.822-ANTAQ, publicada no DOU de 12/03/2013, Seção 1, página 4, no preâmbulo onde se lê: "...50300.001721/2013-72...", leia-se: "...50300.001721/2012-72...", no art. 4º onde se lê: "...Companhia Docas do Estado de São Paulo...", leia-se: "...APPA...".

UNIDADE ADMINISTRATIVA REGIONAL DE MANAUS

DESPACHO DO CHEFE

Em de 2 de janeiro de 2013.

Nº 1 - O CHEFE DA UNIDADE ADMINISTRATIVA REGIONAL DE MANAUS-UIARM DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS-ANTAQ, no uso da competência que lhe é conferida pelo art. 6º da Resolução 635-ANTAQ de 20 de setembro de 2006 e com fundamento no art. 64-A inciso V do Regulamento Interno e art.26 da Resolução 987-ANTAQ de 2008, à vista dos elementos constantes do Processo nº 50306.002089/2012-24, resolve:

1. Aplicar a penalidade de MULTA de R\$ 1.000,00 (um mil reais) a empresa MATOS & SOUSA LTDA-ME CNPJ nº 08.291.886/0001-81 com sede na Cel. Joaquim Braga nº 74-B Sala A - Centro Santarém-PA CEP 68005-270, na forma do inciso I, do art. 78-A, da Lei 10.233, de 05 de junho de 2001, com a redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, considerando o inciso o art. 66 inciso I e art.68 da Resolução nº 987-ANTAQ, de 14 de fevereiro de 2008, e MP 595 de 06/12/2012, por infringência ao disposto no art. 20 inciso II da Resolução 912-ANTAQ de 23 de novembro de 2007.

2. Esta penalidade entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

AGLAIR CRUZ DE CÁRWALHO

UNIDADE ADMINISTRATIVA REGIONAL DE VITÓRIA

DESPACHO DO CHEFE

Em de 19 de dezembro de 2012

Nº 10 - O CHEFE DA UNIDADE ADMINISTRATIVA REGIONAL DE VITÓRIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ), no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Regulamento Interno da Agência, decide manter a penalidade de ADVERTÊNCIA aplicada por meio do Despacho nº 11.444.245/0001-24, por infração ao art. 13 combinado com o art. 9º da norma aprovada pela Resolução nº 2510/2012-ANTAQ, tendo em vista que essa empresa se manteve silente sobre o que consta do Ofício nº 146/2012-UIART, recebido em 06/12/2012, permitindo, assim, o trânsito em julgado administrativo do Processo Administrativo Contencioso Simplificado nº 50312.001989/2012-75.

RAPHAEL CRUZEIRO CARPES

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

PORTARIA Nº 660, DE 14 DE MARÇO DE 2013

Valida curvas de ruído para o Aeroporto de Americana - Augusto de Oliveira "Salvação" - SDAI

O SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no uso de suas atribuições outorgadas pelo artigo 41, inciso I, do Regulamento Interno aprovado pela Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, nos termos do disposto na Resolução nº 206, de 16 de novembro de 2011, com fundamento na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e tendo em vista as informações que constam nos autos do processo nº 00066.036030/2012, resolve:

Art. 1º Validar as curvas de ruído para o Aeroporto de Americana - Augusto de Oliveira "Salvação" - SDAI, fornecidas pela Prefeitura Municipal de Americana através do Ofício nº 046/2012-SDE, de 28 de agosto de 2012.

Art. 2º As curvas descritas no art. 1º serão base para o Plano Específico de Zoneamento de Ruído do SDAI, de acordo com o disposto no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 161, aprovado pela Resolução ANAC nº 202, de 28 de setembro de 2011.