

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ
ATA DE ESCLARECIMENTOS AO EDITAL DO LEILÃO Nº 06/2018

O PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ - CPLA, no uso das atribuições conferidas pela Portaria ANTAQ nº 98, de 11 de março de 2018, na legislação de regência, e considerando o que consta do Processo nº 50300.011560/2018-11, informa os seguintes esclarecimentos ao Edital do Leilão nº 06/2018.

| Documento | Item do Documento | Pedido de Esclarecimento | Resposta |
|-----------|--|---|--|
| Edital | 2.1.1. A área total do Arrendamento em Santos, cujo código de identificação é STS20, possui 29.278,04 m ² (vinte e nove mil, duzentos e setenta e oito metros quadrados e quatro décimos), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente fertilizantes e sais, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos. | Conforme mencionado no item 2.1.1 do edital e em particular na seção A - Apresentação item 4 Descrição da Área do Arrendamento, o acesso Ferroviário poderá ser utilizado; logo, o novo Arrendatário poderá contar com esta possibilidade, não existindo nenhum impedimento legal ou por parte de nenhuma empresa quanto a esta utilização? | O ramal ferroviário poderá ser utilizado pelo futuro arrendatário, observada a disponibilidade das concessionárias ferroviárias que prestam serviços no ramal próximo ao arrendamento STS20. |

| | | | |
|--------|---|---|---|
| Edital | 4.1. Compete à CPLA prestar esclarecimentos sobre o Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento, de ofício ou a requerimento das Proponentes, tendo tais esclarecimentos, devidamente lavrados em ata, conforme item 4.5, caráter vinculante para fins de interpretação de suas regras. | <p>SOLICITAÇÃO [Compreendendo que os estudos de viabilidade não são objeto de pedidos de esclarecimento e que - apesar de serem referenciais - suas projeções embasam parâmetros vinculantes do contrato (tais como valores de arrendamento, obrigações de investimento e desempenho, Movimentação Mínima Exigida...), entendemos ser oportuno apontar - por meio de canal de comunicação oficial - aspectos críticos da modelagem apresentada que minam a viabilidade técnica e econômica do arrendamento, e que poderiam ser revistados em eventual revisão dos estudos pelo Poder Concedente. Os itens são apresentados na esperança de que possam contribuir ao sucesso do processo licitatório e subsequente consecução dos objetivos de política pública. Neste sentido, o item não constitui pedido de esclarecimento.] A projeção de captura de mercado de fertilizantes para o STS20 é baseada em premissas excessivamente otimistas, e imputa uma expectativa de retorno que dificilmente se materializará. Respeitosamente, aponta-se os principais itens que mereceriam ser revisitados em caso de revisões: > O estudo não foi atualizado para contemplar a existência do 4o berço do TIPLAM, que mais do que dobraria sua capacidade prevista nos estudos, e, portanto, seu poder de atração de carga pelo racional adotado > O estudo divide o volume proporcionalmente à capacidade do terminal, sem reconhecer que o STS20 não terá acesso ferroviário e, portanto, não conseguirá competir por uma parte preponderante de carga destinada ao Centro-Oeste e regiões acessíveis pelas malhas ferroviárias da Rumo, MRS e FCA; > O estudo de capacidade portuária (racional usado para divisão de volumes) pressupõe que o STS20 terá mais capacidade que o TERMAG e o TIPLAM, o que é uma suposição inadequada haja vista os ativos destes concorrentes diretos (expedição através de peras ferroviárias, dois berços no TIPLAM, disponibilidade de atendimento rodoviário e ferroviário atualmente no TERMAG e previsto para o TIPLAM, ...) Ressalte-se que o otimismo se propaga para definição de Movimentação Mínima Exigida que impõe riscos ao arrendatário, haja vista que o não cumprimento de MME acarreta em multa e o descumprimento seguido das obrigações é fator a ser ponderado em pleitos de prorrogação.</p> | Os estudos, que são referenciais, foram elaborados em consonância com os parâmetros de mercado, bem como estão alinhados aos Planos Nacionais desenvolvidos pelo Poder Público para o setor de logística. Informa-se, todavia, que o vencedor do certame poderá imputar projeto distinto ao apresentar o Plano Básico de Investimentos (PBI), que será apreciado pelo Poder Concedente. Ademais, não é cabível, nesta oportunidade, a realização de alterações nas premissas e parâmetros técnicos adotados na modelagem. |
|--------|---|---|---|

| | | | |
|--------|---|---|---|
| Edital | 4.1. Compete à CPLA prestar esclarecimentos sobre o Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento, de ofício ou a requerimento das Proponentes, tendo tais esclarecimentos, devidamente lavrados em ata, conforme item 4.5, caráter vinculante para fins de interpretação de suas regras. | <p>SOLICITAÇÃO [Compreendendo que os estudos de viabilidade não são objeto de pedidos de esclarecimento e que - apesar de serem referenciais - suas projeções embasam parâmetros vinculantes do contrato (tais como valores de arrendamento, obrigações de investimento e desempenho, Movimentação Mínima Exigida...), entendemos ser oportuno apontar - por meio de canal de comunicação oficial - aspectos críticos da modelagem apresentada que minam a viabilidade técnica e econômica do arrendamento, e que poderiam ser revistados em eventual revisão dos estudos pelo Poder Concedente. Os itens são apresentados na esperança de que possam contribuir ao sucesso do processo licitatório e subsequente consecução dos objetivos de política pública. Neste sentido, o item não constitui pedido de esclarecimento.] A projeção de captura de volumes de sal para o STS20 impõe sérios desafios ao arrendatária, pois há considerável risco de tal projeção não se materializar. Respeitosamente, aponta-se os principais itens que mereceriam ser revistados em caso de revisões: > O estudo não considera opção de sal passar a ser armazenado também em outros terminais após término do contrato do Armazém 22. Atualmente entre os acionistas do Armazém 22 há importantes embarcadores de sal, que concentram suas cargas em terminal próprio. Não há garantia de que os acionistas permanecerão no arrendamento sucessor STS20. Deixará de haver incentivos para concentrar as cargas de sal, e é possível que outros terminais passem a capturar cargas de sal. Para este fim, ressalte-se que os terminais TERMAG e TIPLAM estariam capacitados a operar tal carga, sem requerer investimentos adicionais (o que não é reconhecido no estudo). > O estudo pressupõe uma taxa de crescimento de demanda de sal no porto que não se verifica no passado. Cumpre notar que a demanda de sal está ligada principalmente a projetos industriais, que operam na capacidade. Reflexo disso, a demanda de sal no Porto e Santos é estável nos últimos 10 anos. Ressalte-se que o otimismo se propaga para definição de Movimentação Mínima Exigida que impõe riscos ao arrendatário, haja vista que o não cumprimento de MME acarreta em multa e o descumprimento seguido das obrigações é fator a ser ponderado em pleitos de prorrogação</p> | Os estudos, que são referenciais, foram elaborados em consonância com os parâmetros de mercado, bem como estão alinhados aos Planos Nacionais desenvolvidos pelo Poder Público para o setor de logística. Informa-se, todavia, que o vencedor do certame poderá imputar projeto distinto ao apresentar o Plano Básico de Investimentos (PBI), que será apreciado pelo Poder Concedente. Ademais, não é cabível, nesta oportunidade, a realização de alterações nas premissas e parâmetros técnicos adotados na modelagem. |
|--------|---|---|---|

| | | | |
|---------------|--|---|--|
| <p>Edital</p> | <p>4.1. Compete à CPLA prestar esclarecimentos sobre o Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento, de ofício ou a requerimento das Proponentes, tendo tais esclarecimentos, devidamente lavrados em ata, conforme item 4.5, caráter vinculante para fins de interpretação de suas regras.</p> | <p>SOLICITAÇÃO [Compreendendo que os estudos de viabilidade não são objeto de pedidos de esclarecimento e que - apesar de serem referenciais - suas projeções embasam parâmetros vinculantes do contrato (tais como valores de arrendamento, obrigações de investimento e desempenho, Movimentação Mínima Exigida...), entendemos ser oportuno apontar - por meio de canal de comunicação oficial - aspectos críticos da modelagem apresentada que minam a viabilidade técnica e econômica do arrendamento, e que poderiam ser revistados em eventual revisão dos estudos pelo Poder Concedente. Os itens são apresentados na esperança de que possam contribuir ao sucesso do processo licitatório e subsequente consecução dos objetivos de política pública. Neste sentido, o item não constitui pedido de esclarecimento.] A estimativa de capacidade do STS20 resulta superestimada, e imputa uma expectativa de movimentação que dificilmente se materializará. Respeitosamente, aponta-se os principais itens que mereceriam ser revistados em caso de revisões: > O estudo pressupõe uma melhoria de 10% do giro histórico de terminais, que não parece uma medida adequada em termos de nível de serviço. O giro é determinado pelo tempo de permanência de carga, que decorre de uma escolha do cliente. Pressupor que haverá uma melhoria do giro histórico - que viabilizariam as obrigações de movimentação mínima - significaria impor ao arrendatário que este tenha que criar os incentivos para o usuário a retirar sua carga mais cedo do que historicamente foi escolhido como mais conveniente. > O estudo de capacidade portuária é otimista para o STS20, pois apura a capacidade do terminal de forma analítica, linear e isolada do entorno, deixando de considerar limitações das vias públicas no entorno ao terminal e interferências geradas no sistema que se manifestariam caso a movimentação do terminal fosse ampliada por fator de 3 como sugerem os estudos > O estudo não contempla perdas operacionais no terminal decorrentes da necessidade de acomodar 3 balanças rodoviárias > O estudo contempla um armazém de 80.000t, que devido às restrições de área, precisará ter uma altura que absolutamente não se justifica para o tipo de carga operada. Estudos preliminares sugerem paredes de armazém acima de 8m de altura, sem contar o telhado. A pilha dentro do armazém terá tamanha altura que a operação de recuperar de carga com pás carregadeiras ficará prejudicada, devendo acontecer em taxas mais baixas para evitar o desmoronamento de pilhas. A estimativa de capacidade de certa forma valida a obrigação de Movimentação Mínima Exigida. A frustração de capacidade implicaria na dificuldade de atendimento à obrigação de MME, impondo multas e sanções ao arrendatário.</p> | <p>Os estudos, que são referenciais, foram elaborados em consonância com os parâmetros de mercado, bem como estão alinhados aos Planos Nacionais desenvolvidos pelo Poder Público para o setor de logística. Informa-se, todavia, que o vencedor do certame poderá imputar projeto distinto ao apresentar o Plano Básico de Investimentos (PBI), que será apreciado pelo Poder Concedente. Ademais, não é cabível, nesta oportunidade, a realização de alterações nas premissas e parâmetros técnicos adotados na modelagem.</p> |
|---------------|--|---|--|

| | | | |
|---------------|--|---|--|
| <p>Edital</p> | <p>4.1. Compete à CPLA prestar esclarecimentos sobre o Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento, de ofício ou a requerimento das Proponentes, tendo tais esclarecimentos, devidamente lavrados em ata, conforme item 4.5, caráter vinculante para fins de interpretação de suas regras.</p> | <p>SOLICITAÇÃO [Compreendendo que os estudos de viabilidade não são objeto de pedidos de esclarecimento e que - apesar de serem referenciais - suas projeções embasam parâmetros vinculantes do contrato (tais como valores de arrendamento, obrigações de investimento e desempenho, Movimentação Mínima Exigida...), entendemos ser oportuno apontar - por meio de canal de comunicação oficial - aspectos críticos da modelagem apresentada que minam a viabilidade técnica e econômica do arrendamento, e que poderiam ser revistos em eventual revisão dos estudos pelo Poder Concedente. Os itens são apresentados na esperança de que possam contribuir ao sucesso do processo licitatório e subsequente consecução dos objetivos de política pública. Neste sentido, o item não constitui pedido de esclarecimento.] Há preocupações com relação às obrigações de investimento. Entende-se que seria possível contemplar uma configuração mais racional de obrigações. Respeitosamente, aponta-se os principais itens que mereceriam ser revisitados em caso de revisões: > A previsão no estudo referencial de aprofundamento para 15m resulta excessiva para os usuários do terminal STS20, e tampouco deve representar benefício aos usuários dos terminais vizinhos. Ainda, não seria esperado que o aprofundamento a 15m seja utilizado por navios que atracarem em berço público para serem operados por outros terminais, já que navios deste porte exigem operações ágeis em terminais dedicados. Os tamanhos de lotes e o mercado de fretes apontam que os navios destinados ao STS20 serão da classe Panamax, que calam 12,3m quando carregados. Seria possível reduzir a exigência de dragagem para atender a tal tipo de navios. A dragagem para profundidades maiores - conquanto possa promover uniformidade - não deverá produzir benefícios líquidos aos usuários do porto que a justificassem. > Entende-se que seria possível prever investimentos com maior racionalidade de dragagem e equipamentos: o estudo corretamente aponta que os descarregadores de navios devem ser dimensionados para navios Panamax (compatível com embarcações que são previstas para terminal), porém a dragagem é prevista para 15m (muito além do que seria necessário para tais navios). > A taxa nominal requerida para os descarregadores de navios ('DNs') de 1.000t/h não está balanceada com as taxas das esteiras que os DN's alimentarão. Da forma como proposto, na operação de sal estará sempre constricta à taxa das esteiras (700t/h) e desperdiçando-se 300t/h de capacidade de um DN; na operação de fertilizantes com taxas nominal de esteiras de 1500t/h, a operação com dois DN's desperdiçaria 500t/h. A capacidade nominal em excesso não gera benefícios ao usuário do porto. Seria possível oferecer o mesmo nível de serviço ao usuário com dois DN's menores de 750t/h de taxa nominal (que teria desbalanceamento de 50t/h na descarga de sal com 1 DN, e estaria perfeitamente balanceado para descarga de fertilizantes). > O cronograma</p> | <p>Os estudos, que são referenciais, foram elaborados em consonância com os parâmetros de mercado, bem como estão alinhados aos Planos Nacionais desenvolvidos pelo Poder Público para o setor de logística. Informa-se, todavia, que o vencedor do certame poderá imputar projeto distinto ao apresentar o Plano Básico de Investimentos (PBI), que será apreciado pelo Poder Concedente. Ademais, não é cabível, nesta oportunidade, a realização de alterações nas premissas e parâmetros técnicos adotados na modelagem.</p> |
|---------------|--|---|--|

de investimentos está demasiadamente acelerado e em descompasso com a demanda: o terminal restará com 50% de utilização de capacidade no primeiro ano de operação. Entenderia ser mais adequado permitir o escalonamento de investimentos pelo arrendatário à medida que a demanda se materializasse, por meio de gatilhos. > Em casos específicos, os parâmetros de obrigações de investimento estão excessivamente definidos, impedindo que o arrendatário proponha soluções mais racionais que proporcionariam o mesmo nível de serviço aos usuários. Entende-se que o regulador possui essa preocupação, externada em outras ocasiões. Por exemplo: ser possível alterar a obrigação específica de capacidade estática do armazém T-8 para sal e total, por obrigações de proporcionar tais capacidades estáticas em quaisquer armazéns do arrendamento. Da forma como proposto, a solução mais racional em termos mercadológicos e que atende o edital seria desenvolver um armazém compartilhado de 50.000t de sal e 30.000t de fertilizante. Eventualmente o arrendatário poderia conceber solução alternativa mais eficiente que produzisse um armazém dedicado de 50.000t de sal, e ajustes nos demais armazéns para acomodar 30.000t adicionais de fertilizante. As obrigações impostas ao arrendatário poderão não produzir os ganhos de capacidade e produtividade que estariam contemplados no estudo, resultando apenas em ônus excedente ao arrendatário sem contrapartida de acréscimo de volume ou reconhecimento de valor agregado pelos usuários, desafiando a viabilidade do terminal.

| | | | |
|--------|---|--|---|
| Edital | 4.1. Compete à CPLA prestar esclarecimentos sobre o Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento, de ofício ou a requerimento das Proponentes, tendo tais esclarecimentos, devidamente lavrados em ata, conforme item 4.5, caráter vinculante para fins de interpretação de suas regras. | <p>SOLICITAÇÃO [Compreendendo que os estudos de viabilidade não são objeto de pedidos de esclarecimento e que - apesar de serem referenciais - suas projeções embasam parâmetros vinculantes do contrato (tais como valores de arrendamento, obrigações de investimento e desempenho, Movimentação Mínima Exigida...), entendemos ser oportuno apontar - por meio de canal de comunicação oficial - aspectos críticos da modelagem apresentada que minam a viabilidade técnica e econômica do arrendamento, e que poderiam ser revistados em eventual revisão dos estudos pelo Poder Concedente. Os itens são apresentados na esperança de que possam contribuir ao sucesso do processo licitatório e subsequente consecução dos objetivos de política pública. Neste sentido, o item não constitui pedido de esclarecimento.] A projeção de investimentos para o STS20 parece estar subestimado e imputa uma expectativa de retorno que dificilmente se materializará. Respeitosamente, aponta-se os principais itens que mereceriam ser revisitados em caso de revisões: > O custo do novo armazém de 80.000t parece largamente subestimado. A adoção de referência por metro quadrado não se mostra apropriada, pois deixa de contemplar a altura incomum que o armazém deverá ter haja vista a restrição de área em planta. Por conta da altura, a fundação do armazém deverá ter resistência para 8t/m², em uma região de solo sabidamente de baixa resistência. Será necessário construir um armazém com altura de paredes com pelo menos 8m de altura, que não encontra racionalidade econômica para o tipo de carga a ser operado de baixo valor agregado. > A opção menos pior de compartilhamento do armazém T-8 para sal e fertilizantes gera necessidade de esteiras adicionais de fertilizante e duplicação de sistemas de descarga no interior do armazém, para pouco ganho de capacidade estática > O estudo falha ao não prever a necessidade de adaptação de estruturas e correias transportadoras no interior do armazém para compatibilizar com a capacidade nominal de 1500t/h exigida no edital. As correias de 1.500t/h são mais largas do que as atuais, e não poderiam ser comportadas nas estruturas existentes, exigindo reformulação completa da estrutura interna dos armazéns. Também seria necessário recapacitar os trippers para a nova capacidade. > O estudo não indica qual será a solução para fornecimento de energia elétrica aos novos equipamentos a serem adquiridos. Caso a CODESP não consiga fornecer energia elétrica na potência necessária, não há previsão de instalação de subestação elétrica > O estudo não oferece levantamentos sobre o volume de derrocagem, nem dureza do material a ser derrocado, gerando incerteza sobre o nível de investimento necessário > O edital imputa ao arrendatário a execução de dragagem e derrocagem, ao passo que a Autoridade Portuária estaria em melhor posição para contratar e coordenar o serviço, mormente considerando a possibilidade de executar dragagem de berços</p> | Os estudos, que são referenciais, foram elaborados em consonância com os parâmetros de mercado, bem como estão alinhados aos Planos Nacionais desenvolvidos pelo Poder Público para o setor de logística. Informa-se, todavia, que o vencedor do certame poderá imputar projeto distinto ao apresentar o Plano Básico de Investimentos (PBI), que será apreciado pelo Poder Concedente. Ademais, não é cabível, nesta oportunidade, a realização de alterações nas premissas e parâmetros técnicos adotados na modelagem. |
|--------|---|--|---|

vizinhos em uma única campanha > Ainda, há ausência de previsão de escalonamento de investimentos em função de gatilhos de demanda, de forma muitos investimentos são antecipados e gerando ociosidade excessiva A frustração com relação às projeções de custos ameaça a viabilidade do terminal, pois por um lado o edital impõe que risco de variações nos fatores de custo de investimento serão suportados exclusivamente pelo arrendatário, porém a definição de valores de arrendamento a serem pagos estão baseados na visão mais otimista prevista nos estudos referenciais.

| | | | |
|---------------|--|--|--|
| <p>Edital</p> | <p>4.1. Compete à CPLA prestar esclarecimentos sobre o Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento, de ofício ou a requerimento das Proponentes, tendo tais esclarecimentos, devidamente lavrados em ata, conforme item 4.5, caráter vinculante para fins de interpretação de suas regras.</p> | <p>SOLICITAÇÃO [Compreendendo que os estudos de viabilidade não são objeto de pedidos de esclarecimento e que - apesar de serem referenciais - suas projeções embasam parâmetros vinculantes do contrato (tais como valores de arrendamento, obrigações de investimento e desempenho, Movimentação Mínima Exigida...), entendemos ser oportuno apontar - por meio de canal de comunicação oficial - aspectos críticos da modelagem apresentada que minam a viabilidade técnica e econômica do arrendamento, e que poderiam ser revistados em eventual revisão dos estudos pelo Poder Concedente. Os itens são apresentados na esperança de que possam contribuir ao sucesso do processo licitatório e subsequente consecução dos objetivos de política pública. Neste sentido, o item não constitui pedido de esclarecimento.] A consideração de custos mostra-se mais otimistas do que a realidade sugeriria. Respeitosamente, aponta-se os principais itens que mereceriam ser revisitados em caso de revisões: > Os custos de estiva assumidos nos estudos não possuem aderência com atuais valores arcados pelos terminais. Assegura-se que os custos arcados por terminais no Porto de Santos atualmente são bastante superiores aos valores apontados. Há que se considerar que a estimativa de custos a partir das tabelas acordadas com OGMO pode não ser imediata: há particularidades da operação que afetam o custo total, tal como: número de períodos de operação, composição da faina, ternos requisitados, produção, adicionais de período noturno e feriados, requisição de trabalhadores de diferentes sindicatos (conferentes, bloco, estiva, ...) - que podem na prática levar a custos bastante superiores do que seria estimado a primeira vista. Entende-se que seria oportuno visitar os cálculos para confirmar os valores justos. > Talvez por decorrer de estudos que foram inicialmente desenvolvidos em 2013, potencialmente sob uma visão mais otimista sobre o desenvolvimento do Brasil e do mercado de granéis sólidos em Santos, o estudo apura um alto VPL para o projeto, que acarreta em maiores valores de arrendamento. Por comparação, os valores de arrendamento são bastante maiores do que de terminais concorrentes diretos, ferindo o princípio de isonomia. Cite-se por exemplo que o TIPLAM não possui arrendamento variável, o terminal TERMAG paga equivalente a R\$0,40/t enquanto o STS20 prevê pagamento de R\$8,73/t (todos valores data base abr/18). O custo de arrendamento variável do STS20 corresponde a 17% da tarifa teto (enquanto o Poder Concedente em outras oportunidades entendeu que 3% da receita bruta poderia ser um valor justo, para determinar valores de arrendamento em casos que o terminal possuía retorno abaixo do custo de capital normativo). Como agravante, em um cenário de concorrência por preço, os demais concorrentes terão custo marginal menor que STS20 e conseguirão baixar seus preços a ponto de inviabilizar a atuação do STS20. > Ainda, a Movimentação Mínima Exigida é bastante elevada, de forma que o efeito colateral positivo de</p> | <p>Os estudos, que são referenciais, foram elaborados em consonância com os parâmetros de mercado, bem como estão alinhados aos Planos Nacionais desenvolvidos pelo Poder Público para o setor de logística. Informa-se, todavia, que o vencedor do certame poderá imputar projeto distinto ao apresentar o Plano Básico de Investimentos (PBI), que será apreciado pelo Poder Concedente. Ademais, não é cabível, nesta oportunidade, a realização de alterações nas premissas e parâmetros técnicos adotados na modelagem.</p> |
|---------------|--|--|--|

| | | | |
|--------|---|--|---|
| | | <p>compartilhamento de risco de demanda que está embutido na cobrança de arrendamento variável torna-se assimétrico, pois o Poder Concedente apenas colherá os benefícios de variações positivas de demanda, sem arcar com menor receita no caso de demanda minguada. A frustração com relação às projeções de custos ameaça a viabilidade do terminal, pois por um lado o edital impõe que risco de variações nos fatores de custo serão suportados exclusivamente pelo arrendatário, porém a definição de valores de arrendamento a serem pagos estão baseados nas projeções iniciais e otimistas.</p> | |
| Edital | <p>15.2.2.4. compromisso de constituição de Sociedade de Propósito Específico subscrito pelos Consorciados, nos moldes do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 15).</p> | <p>SOLICITAÇÃO: De acordo com o item 15.2.2.4 do Edital, na hipótese de participação em consórcio, a indicação da empresa líder do consórcio como responsável pelos atos praticados pelo consórcio perante o Poder Concedente deverá vir acompanhada de compromisso de constituição de consórcio de Sociedade de Propósito Específico subscrito pelos consorciados. Conforme informação constante do Apêndice 1 - Modelos do Edital, tal documento deverá ser inserido no Volume 3. Porém, consta do Manual de Procedimentos do Leilão, disponibilizado pela B3, que o referido documento deve ser inserido no Volume 1. Pedimos por favor seja esclarecido se o compromisso de constituição de consórcio de Sociedade de Propósito Específico deve ser inserido tanto no Volume 1 como no Volume 3. Em caso negativo, pede-se a confirmação de que o documento deve ser inserido apenas no Volume 3, conforme previsto no Edital.</p> | <p>O compromisso de constituição de Sociedade de Propósito Específico deve ser inserido apenas no Volume 3, nos termos do Edital.</p> |

| | | | |
|--------|---|--|--|
| Edital | 16.5. A Garantia de Proposta terá a ANTAQ como beneficiária e a Proponente como tomadora, e prazo de validade de, no mínimo, 1 (um) ano a contar da Data para Recebimento dos Volumes, devendo ser renovada pela Proponente antes de sua expiração caso o certame não esteja concluído nesse prazo. | SOLICITAÇÃO: Pede-se seja confirmado que a garantia de proposta deverá ser válida a partir de 13/11/2018 (data da submissão do Volume 2) até 13/11/2019. | A garantia de proposta deverá ter vigência de 13/11/2018 a 13/11/2019. |
|--------|---|--|--|

| | | | |
|--------|--|--|---|
| Edital | <p>19.7.1. Para sociedades empresárias: Certidão Negativa de Pedido de Falência, concordata remanescente, recuperação judicial e extrajudicial, expedida pelo distribuidor judicial da comarca (varas cíveis) da cidade em que a empresa estiver sediada, com data de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes, acompanhada de certidão comprobatória dos cartórios distribuidores da comarca do Proponente. Em havendo ação judicial distribuída, deverá ser juntada certidão narrativa do feito que aponte a situação do processo atualizado, compreendendo o período de 90 (noventa) dias antes da Data para Recebimento dos Volumes.</p> | <p>SOLICITAÇÃO: Pede-se confirmação de que a certidão negativa de pedido de falência deverá ser emitida no máximo 90 dias antes da data de 4/12/2018, data para entrega do envelope 3 contendo os documentos de habilitação.</p> | <p>A certidão negativa de pedido de falência deverá ser emitida no máximo noventa dias antes da data de entrega do Volume 3 (04/12/2018).</p> |
|--------|--|--|---|

| | | | |
|--------|--|--|--|
| Edital | <p>19.10.4. Prova de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, este referente aos tributos mobiliários, todas do respectivo domicílio da sede da Proponente e com prazo de, no máximo, 180 (cento e oitenta) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes, prevalecendo o prazo de validade nelas atestados. Caso a Proponente não possua inscrição estadual, deverá apresentar certidão que comprove a situação de não inscrita.</p> | <p>SOLICITAÇÃO: Pede-se seja confirmado que as certidões comprobatórias de regularidade fiscal deverão ser emitidas no máximo 180 dias antes da data de 4/12/2018.</p> | <p>As certidões comprobatórias de regularidade fiscal deverão ser emitidas no máximo cento e oitenta dias antes da data de entrega do Volume 3 (04/12/2018).</p> |
|--------|--|--|--|

| | | | |
|--------------------|---|--|--|
| Minuta de Contrato | 2 Áreas e Infraestrutura Públicas do Arrendamento | Conforme mencionado na minuta de contrato e em particular na seção C - Engenharia item 2.1 Sistema de Desembarque Aquaviário , entendemos que as obras de alinhamento do Cais de Outerinhos nos berços que atendem o arrendamento já foram terminadas. Está correto? | O entendimento não está correto. Conforme o item 2.1. Sistema de Desembarque Aquaviário da seção C - Engenharia, a área de arrendamento STS20 será atendida pelo cais público junto ao berço de atracação do Armazém 22/23, do Cais de Outeirinhos. De acordo com este mesmo item 2.1, consta de forma clara e expressa que caberá ao futuro arrendatário a realização do reforço do cais público do Armazém 22/23 entre os cabeços 221+15m e 223+5m, com 45 metros de extensão, de forma a possibilitar o aprofundamento da totalidade do berço de atracação para profundidade de projeto de -15,0m (DHN). Além disso, consta também que caberá ao futuro arrendatário ainda a realização de obras de adequação da estrutura do cais público do Armazém 22/23, na extensão de 261 metros, para as condições de operação dos equipamentos e de movimentação, ou seja, obras que possibilitem o emprego irrestrito dos equipamentos de desembarque de navios previstos no Estudo. |
|--------------------|---|--|--|

| | | | |
|--------------------|---|--|---|
| Minuta de Contrato | 2.2 As condições e regras de acesso aos berços são as definidas pela Administração do Porto. | <p>O documento STS20_SECA0_A_APRESENTACAO_REV01, item 4. estipula que o arrendamento encontra-se interligado aos berços de atracação 22 e 23, mantendo prioridade de acesso. Esse documento contraria as disposições da Resolução n.º 176/79, da extinta PORTOBRAS, essa que considera o referido trecho de cais como preferencial quando se tratar de operação de sal e fertilizantes à granel.</p> <p>Adicionalmente, o contrato DP/42.2000, anterior a presente licitação, preconiza primeira preferência de atracação B no cais do armazém 23 a arrendatária Companhia Bandeirantes de Armazéns Gerais. A manutenção da ordem de prioridade, na forma estipulada no documento, resulta em oferecimento de vantagem indevida ao licitante, além de contrariar direito líquido e certo de arrendatário e disposição legal vigente e aplicada no Porto de Santos. Importante frisar que o pedido de esclarecimento é pertinente e aplicável, considerando tratar-se de documentação que integra o Edital e o contrato para os efeitos de obrigação aos proponentes.</p> | <p>Compete à Comissão de Licitação da ANTAQ prestar esclarecimentos sobre o edital, nos termos do item 4.1. Ademais, conforme item 4.3.3 a CPLA não prestará esclarecimentos sobre objeto, informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados que não constem expressamente do Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento.</p> |
| Minuta de Contrato | 5.4 A Arrendatária terá o prazo máximo de 1 (um) Ano, 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. | <p>No subitem 5.4, a minuta do Contrato de Arrendamento menciona in verbis A Arrendatária terá o prazo máximo de 1 (um) Ano, 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. Este prazo parece inexecutável. Esta comissão entende que o prazo é adequado para realização de todos os investimentos? Por outro lado, há alguma sanção caso o arrendatário esteja com as obras mobilizadas e em curso, mas não tenha completado todos os investimentos dentro de 1 ano?</p> | <p>O prazo pré-operacional mencionado no item 5.4 foi estabelecido nos termos do estudo de viabilidade que fundamenta o certame. Em relação à possibilidade de aplicação de sanções caso as obras não estejam finalizadas dentro desse período, esclarecemos que, caso esse atraso venha a ocorrer, caberá à equipe de fiscalização da Agência avaliar o caso concreto, sobretudo se houve algum tipo de omissão da arrendatária na realização dos investimentos necessários.</p> |

| | | | |
|---------------------------|---|---|--|
| <p>Minuta de Contrato</p> | <p>2.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual de granéis minerais (fertilizantes e sal marinho) indicados no quadro abaixo:</p> | <p>Na minuta do contrato de arrendamento em seu sub item 7.1.2.1 que menciona os quantitativos mínimos de movimentação anual de granéis minerais (fertilizante e sal marinho) entendemos que o não cumprimento do quantitativo citado obrigará o futuro arrendatário ao pagamento da diferença entre o efetivamente movimentado e o quantitativo restante para completar a exigência de movimentação da referida minuta no valor de R\$ 8,73 por tonelada, implicando em claro descumprimento contratual, passível, inclusive, de rescisão contratual por parte do poder concedente. É correto este entendimento?</p> | <p>Está correto o entendimento de que a arrendatária deverá pagar o valor de arrendamento variável pela movimentação não realizada até atingir a Movimentação Mínima Exigida. De acordo com o item 9.2.3.1 da minuta de contrato, a partir do início das Atividades, ao fim de cada período de 1 (um) Ano, caso a Movimentação Efetivamente Contabilizada seja inferior à Movimentação Mínima Exigida, a Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto o Valor do Arrendamento Variável, tomando por base o valor em Reais por tonelada indicada na Subcláusula 9.2.1 “b”, multiplicado pela diferença entre a Movimentação Mínima Exigida constante na Subcláusula 7.1.2.1 e a Movimentação Efetivamente Contabilizada no período.</p> |
|---------------------------|---|---|--|

| | | | |
|---------------------------|--|---|---|
| <p>Minuta de Contrato</p> | <p>2.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros de Dimensionamento e de Operação e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:</p> | <p>No subitem 7.1.2.2 da minuta do Contrato de Arrendamento que menciona os Compromissos de Investimentos na área indagamos: o novo arrendatário poderá movimentar as mercadorias previstas no edital na forma que elas são movimentadas atualmente, sem alteração nas correias transportadoras quanto ao fluxo de mercadorias?</p> | <p>A forma como o arrendatário decidirá realizar a movimentação de mercadorias não é objeto da minuta de contrato ou do edital. A dinâmica de operação futura poderá ser definida livremente pelo futuro arrendatário, desde que atendidos os Parâmetros de Dimensionamento e de Operação, constantes das alíneas f), g) e h) do item 7.1.2.2. da minuta do Contrato de Arrendamento.</p> |
| <p>Minuta de Contrato</p> | <p>(h) Reaproveitamento do atual sistema de transporte de fertilizante entre o cais e os armazéns para o transporte de sal (capacidade nominal de 700 t/h, mais correspondentes adequações);</p> | <p>A Nota_Informativa_n_25_2018_CGMO_SNP_DOUP_Ato_Justificatorio , ITEM 46, determina a obrigação de reaproveitamento do atual sistema de transporte de fertilizantes, que passará a ser utilizado para o transporte de sal (idêntica proposição obrigacional está contida no documento STS20_SECAO_C_ENGERNHARIA_REV_01). O sistema de transporte referido faz passagem por entre o interior do arrendamento administrado pela COMPANHIA BANDEIRANTES DE ARMAZÉNS GERAIS (CONTRATO DP 42.2000). Durante o processo de transporte de produtos, até agora fertilizantes, há quedas constantes de produtos no interior do terminal, atingindo unidades de carga, cargas e equipamentos da arrendatária. O processo oferece riscos de contaminação do solo, originando passivo ambiental em estabelecimento arrendado e administrado pela BANDEIRANTES, o que, em princípio não foi considerado nesse Edital. As interferências para o processo de manutenção do equipamento requerem o ingresso no interior da área arrendada à BANDEIRANTES, inclusive, com paralisação das atividades. Diante dessa série de apontamentos, e considerando a oportunidade trazida pela necessidade da construção de esteira em área que não atravessa o interior do terminal arrendado pela BANDEIRANTES, sugere-se a desativação da esteira que hoje transporta fertilizantes, e que a construção do conjunto de transporte determinada no Edital contemple ainda a construção de esteira para o sal à granel. Importante frisar que o pedido de esclarecimento é pertinente e aplicável, considerando tratar-se de documentação que integra tanto o Edital quanto o contrato para os efeitos de obrigação aos proponentes.</p> | <p>Trata-se de sugestão de alteração nos investimentos previstos na área, o que não é objeto de esclarecimentos na fase atual do certame. De qualquer forma, conforme itens 13.1.16 e 13.1.17, respectivamente, a futura arrendatária da área STS20 será responsável por danos ambientais e por eventuais prejuízos a terceiros que venham a decorrer da operação do arrendamento. Assim, caberá ao futuro arrendatário gerenciar esses riscos, de modo que não prejudiquem as operações do terminal ou de terceiros.</p> |

| | | | |
|---------------------------|--|---|--|
| <p>Minuta de Contrato</p> | <p>(h) Reaproveitamento do atual sistema de transporte de fertilizante entre o cais e os armazéns para o transporte de sal (capacidade nominal de 700 t/h, mais correspondentes adequações);</p> | <p>Ainda em consideração à indicação editalícia de manutenção da esteira de fertilizantes para o transporte de sal à granel, o documento Termo_de_Vistoria_de_bens_STS20 , item 3.2., classifica o conjunto que compõe a esteira sob o estado de conservação D , o que corrobora o risco da permanência da esteira e a sua passagem por entre o interior do terminal arrendado pela BANDEIRANTES. Sobre o tema, convém consignar que os resíduos de material transportado pela esteira de fertilizantes danificaram o equipamento de inspeção não invasiva da BANDEIRANTES, ocasionando a sua parada e a necessidade de conserto em processo indenizado pela empresa PÉROLA. Reitera-se, com isso, que seja considerada a retirada do conjunto de esteiras de transporte do interior do arrendamento da BANDEIRANTES, aproveitando-se para que nova esteira destinada ao sal à granel seja instalada na estrutura que será construída em área externa já determinada para transportar a carga de fertilizante. Importante frisar que o pedido de esclarecimento é pertinente e aplicável, considerando tratar-se de documentação que integra tanto o Edital quanto o contrato para os efeitos de obrigação aos proponentes.</p> | <p>Trata-se de sugestão de alteração nos investimentos previstos na área, o que não é objeto de esclarecimentos na fase atual do certame. De qualquer forma, conforme itens 13.1.16 e 13.1.17, respectivamente, a futura arrendatária da área STS20 será responsável por danos ambientais e por eventuais prejuízos a terceiros que venham a decorrer da operação do arrendamento. Assim, caberá ao futuro arrendatário gerenciar esses riscos, de modo que não prejudiquem as operações do terminal ou de terceiros.</p> |
| <p>Minuta de Contrato</p> | <p>Caberá à Arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais relacionados ao Arrendamento, de forma a manter a regularidade ambiental.</p> | <p>O documento STS20_SECAO_F_AMBIENTAL_REV.01, item 7.2.3.indica que ter sido verificada pela equipe participante da vistoria técnica a existência de áreas contaminadas decorrentes da operação do terminal objeto da licitação. Não há registros de que as áreas arrendadas pela BANDEIRANTES tenham sido objeto de vistoria e avaliação ambiental por parte da referida equipe técnica, o que se demonstra extremamente necessário, a fim de apontar os impactos ambientais causados pela esteira transportadora de fertilizantes à granel que passa por entre o terminal arrendado pela BANDEIRANTES. Pede-se que seja apresentado pela equipe de vistoria técnica o relatório de análise dos impactos/passivos ambientais causados pelo arrendamento objeto do STS20 junto às instalações arrendadas pela BANDEIRANTES, ocasionadas pela manutenção da esteira de transporte de fertilizantes no interior da áreas arrendada a esta empresa. Importante frisar que o pedido de esclarecimento é pertinente e aplicável, considerando tratar-se de documentação que integra tanto o Edital quanto o contrato para os efeitos de obrigação aos proponentes.</p> | <p>Trata-se de pedido de apresentação de relatório com possíveis impactos em área explorada por outra empresa, e não de pedido de esclarecimento referente a item do edital ou contrato. De qualquer forma, conforme itens 13.1.16 e 13.1.17, respectivamente, a futura arrendatária da área STS20 será responsável por danos ambientais e por eventuais prejuízos a terceiros que venham a decorrer da operação do arrendamento. Assim, caberá ao futuro arrendatário gerenciar esses riscos, de modo que não prejudiquem as operações do terminal ou de terceiros.</p> |

| | | | |
|---------------------------|--|---|---|
| <p>Minuta de Contrato</p> | <p>Caberá à Arrendatária providenciar a recuperação, remediação e gerenciamento dos Passivos Ambientais relacionados ao Arrendamento, de forma a manter a regularidade ambiental.</p> | <p>O documento STS20_SECAO_F_AMBIENTAL_REV.01, item 7.2.4. determina a influência de possíveis conflitos entre a atividade atual do arrendatário com as ocupações no entorno, há indicação de que a CODESP não mantém registro de reclamações formais nesse sentido. Importa consignar que a manutenção da esteira de transporte de cargas à granel que mantém passagem pelo interior do terminal arrendado à BANDEIRANTES tem causado conflito operacional, na medida em que sua disposição e a dispersão dos materiais transportados atingem o solo do terminal, cargas e equipamentos, o que, inclusive, já causou a necessidade de paralisação para conserto de equipamentos de inspeção não invasiva às expensas do atual arrendatário. Reitera-se, com isso, que seja considerada a retirada do conjunto de esteiras de transporte do interior do arrendamento da BANDEIRANTES, aproveitando-se para que nova esteira destinada ao sal à granel seja instalada na estrutura que será construída em área externa já determinada para transportar a carga de fertilizante. Importante frisar que o pedido de esclarecimento é pertinente e aplicável, considerando tratar-se de documentação que integra tanto o Edital quanto o contrato para os efeitos de obrigação aos proponentes.</p> | <p>Trata-se de sugestão de alteração nos investimentos previstos na área, o que não é objeto de esclarecimentos na fase atual do certame. De qualquer forma, conforme itens 13.1.16 e 13.1.17, respectivamente, a futura arrendatária da área STS20 será responsável por danos ambientais e por eventuais prejuízos a terceiros que venham a decorrer da operação do arrendamento. Assim, caberá ao futuro arrendatário gerenciar esses riscos, de modo que não prejudiquem as operações do terminal ou de terceiros.</p> |
| <p>Minuta de Contrato</p> | <p>Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental.</p> | <p>O documento STS20_MINUTA_DE_CONTRATO_20.07_APOS_DELIBERACAO_CPLA_CRONOGRAMA, item 12, trata da assunção de responsabilidade pelo Poder Concedente ou arrendatário em relação aos passivos ambientais. Considerando que o conjunto da esteira de transporte de fertilizante permanece instalada no interior do terminal arrendado à BANDEIRANTES, sendo certo que há quedas de produtos no estabelecimento da BANDEIRANTES, esse passivo ambiental deve ser considerado nos estudos e laudo que tratam esse capítulo 12 da minuta de contrato de arrendamento, a fim de que os danos ambientais não recaiam à obrigação da BANDEIRANTES em razão da interferência de terceiro - passagem do conjunto de esteiras no interior do terminal. Importante frisar que o pedido de esclarecimento é pertinente e aplicável, considerando tratar-se de documentação que integra tanto o Edital quanto o contrato para os efeitos de obrigação aos proponentes.</p> | <p>Conforme itens 13.1.16 e 13.1.17, respectivamente, a futura arrendatária da área STS20 será responsável por danos ambientais e por eventuais prejuízos a terceiros que venham a decorrer da operação do arrendamento. Assim, caberá ao futuro arrendatário gerenciar esses riscos, de modo que não prejudiquem as operações do terminal ou de terceiros.</p> |

Brasília, 19 de outubro de 2018
BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO
Presidente da CPLA