

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ
Respostas às contribuições área MAC13

O PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ - CPLA, no uso das atribuições conferidas pela Portaria ANTAQ nº 420, de 8 de novembro de 2018, na legislação de regência e considerando o que consta do Processo nº 50300.008068/2020-82, divulga as respostas às contribuições recebidas na Audiência Pública nº 09/2020-ANTAQ.

Documento	Item do documento	Pedido de esclarecimento	Resposta
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo documento.	Item 3 - Embora essa questão não afete o processo, trata-se apenas de uma formalidade. A APMC não é uma empresa e a CODERN é uma empresa pública e não de economia mista.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que o texto será ratificado para fazer constar que a CODERN é uma empresa pública e a APMC é entidade vinculada à CODERN.
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo documento.	Item 3.2.2. - Julgamos oportuno ajustar a anotação sobre o acesso ferroviário, uma vez que não existe acesso ferroviário para o Porto de Maceió. O ramal ferroviário de acesso ao porto está desativado há mais de 16 anos e grandes trechos da linha foram removidos nos últimos 10 anos, tanto no interior do Porto, como na interligação do Porto à cidade de Maceió como também nos pontos de origem da produção.	Agradeçemos a contribuição e informamos que na Seção A item 3.2.2 Acesso ferroviário, está claro que "Não há registro de transporte de cargas pelo modal ferroviário no complexo há pelo menos dez anos"
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo documento.	Item 3.2.3. - De acordo com as documentações constantes no sítio eletrônico do Porto de Maceió, os Calados Máximos Operacionais entraram em vigor no dia 18 de setembro de 2019, conforme exposto na INSTRUÇÃO/APMC Nº 091/2019, já estando, portanto, homologados.	Agradeçemos a contribuição e informamos que as informações foram adotadas de acordo com o Plano Mestre de 2019 ano base 2018, o qual ainda não contemplava a homologação dos calados máximos. Serão atualizados os calados máximos na revisão do estudo.

Estudo - Seção A - Apresentação	Todo documento.	<p>Item 4 - Estima-se que as operações a serem realizadas no terminal serão, predominantemente, de embarque aquaviário. Desse modo, o arrendamento MAC13 deverá ser gerido de acordo com as características específicas da logística de exportação de açúcar a granel de sua região de influência. A operação de açúcar pelo Porto de Maceió tem uma exclusividade única. Por não ter área suficiente para formação de pilhas específicas por produtor e de forma a permitir uma maior performance operacional das instalações portuárias, os produtores trabalham de forma coordenada e conjunta, sendo a produção do açúcar encaminhada diretamente das usinas ao porto, onde é armazenado em pilha única. Para que essa logística possa funcionar, é preciso que o terminal trabalhe de forma coordenada com o laboratório contratado pelos exportadores para a classificação do açúcar. Os controles de estoque por produtor não ocorrem somente pelas toneladas disponíveis - os estoques são regidos pela qualidade e quantidade de cada remessa. Nesse sentido, torna-se essencial a obrigação de disponibilização de área para o funcionamento de laboratório, que fará a coleta e análise do produto antes da descarga dos caminhões, permitindo os controles necessários às exportações.</p>	<p>Agradeçemos a contribuição e informamos que a disponibilização de área para funcionamento do laboratório será de responsabilidade exclusiva do licitante vencedor. Esclarecemos ainda que se trata de uma negociação entre entes privados não cabendo interferência do Poder Concedente.</p>
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo documento.	<p>Item 3.2 - Demanda Macro - Cenário Tendencial Inexistem referências à movimentação de melaço, que é um granel líquido. O terminal realiza embarques de melaço. Trata-se de uma carga que não apresenta linearidade na movimentação histórica. O melaço embarcado pelo MAC13 é oriundo de apenas uma usina e tem como destino um único cliente, que pode, a qualquer momento, adquirir esse insumo de outro fornecedor de outro país ou região. O histórico de movimentação de melaço representa, ao longo dos últimos 10 anos menos de 0,8% da movimentação total de cargas pelo terminal e não tem regularidade. Não há como fazer qualquer projeção para esta carga, muito menos estabelecer uma obrigação de movimentação mínima. Sugerimos que seja efetuada a menção da possibilidade da movimentação de granéis líquidos vegetais, mesmo não sendo utilizada para fins de valoração do arrendamento.</p>	<p>Agradeçemos a contribuição e informamos que para efeito de movimentação de melaço, não foi prevista sua movimentação tampouco foi estimada uma obrigação de movimentação mínima exigida para tal produto. Frisa-se que não foi imposta restrição a movimentação desse produto, portanto não se julga necessário de mencionar a possibilidade de movimentar melaço no estudo.</p>

Estudo - Seção A - Apresentação	Todo documento.	<p>Item 4 - Estimativa dos Preços dos Serviços Não existem referências à movimentação de melaço, que é um granel líquido. O terminal realiza embarques de melaço. Trata-se de uma carga que não apresenta linearidade na movimentação histórica. O melaço embarcado pelo MAC13 é oriundo de apenas uma usina e tem como destino um único cliente, que pode, a qualquer momento, adquirir esse insumo de outro fornecedor de outro país ou região. O histórico de movimentação de melaço representa, ao longo dos últimos 10 anos menos de 0,8% da movimentação total de cargas pelo terminal e não tem regularidade. Não há como fazer qualquer projeção para esta carga, muito menos estabelecer uma obrigação de movimentação mínima. Sugerimos que seja efetuada a menção da possibilidade da movimentação de granéis líquidos vegetais, mesmo não sendo utilizada para fins de valoração do arrendamento, podendo seu preço ser livremente estipulado.</p>	<p>Agradeçemos a contribuição e informamos que para efeito de movimentação de melaço, não foi prevista sua movimentação tampouco foi estimada uma obrigação de movimentação mínima exigida para tal produto. Frisa-se que não foi imposta restrição a movimentação desse produto, portanto não se julga necessário mencionar a possibilidade de movimentar melaço no estudo.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo documento.	<p>Item 4 - Estimativa dos Preços dos Serviços - Cesta de Serviços - Pesagens A indicação de pesagens, de forma genérica, como proposto no Estudo, poderá criar ônus que não são serviços usuais de um terminal de granéis sólidos vegetais. Podem ocorrer situações em que se torna necessário realizar pesagens adicionais, como para remoção de uma carga, ou por requisições adicionais do proprietário da carga. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação: Pesagens, exceto as adicionais requisitadas pelo dono da carga.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo será ajustado.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo documento.	<p>3.2 Demanda Macro - Cenário Tendencial Inicialmente cabe destacar que o Plano Mestre contempla no Cluster de Pernambuco regiões produtivas com características distintas da região produtiva do Estado de Alagoas, não refletindo a realidade produtiva na área de influência do Porto de Maceió. A movimentação do Cluster de Pernambuco vem apresentando redução significativa na movimentação ao longo dos últimos 8 anos, com uma média ponderada de 12% ao ano. Pelas informações da CONAB e IBGE, a área plantada com cana-de-açúcar na região desse Cluster vem reduzindo sistematicamente ao longo dos últimos 10 anos. Portanto, não existem evidências ou motivações que possam indicar, ou até sustentar, os crescimentos apontados e que foram utilizados para os estudos de demanda do MAC13. A movimentação pelo Porto de Maceió apresenta, ao longo dos últimos 9 anos, redução constante nos volumes anuais de exportação, em linha com o ocorrido no Cluster de Pernambuco. Essa redução é resultado da desativação de diversas usinas, em decorrência de dificuldades financeiras. O encerramento das atividades dessas usinas foi proporcionado por um conjunto de fatores, que ocorreram ao</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos o Plano Mestre do Complexo Portuário de Maceió foi publicado em 2019 e já leva em conta o decréscimo das últimas safras. Adicionalmente, foi ajustado o ponto de partida da previsão de demanda para refletir a situação atual do produto. Nesse sentido, julga-se as taxas de crescimento adequadas para recuperar as reduções dos últimos anos. A situação atual corrobora bem com esse fato, visto que o ano de 2020 (com movimentação apurado até maio) apresenta uma taxa de crescimento sólida em comparação ao ano de 2019. No que tange as áreas de plântio perdidas, nada impede as suas recuperações, ou sua substituição por áreas em estados vizinhos.</p>

longo de um mesmo período, entre os quais se destacam: adversidades climáticas, políticas governamentais e períodos prolongados de baixo preço do açúcar em decorrência de superoferta do produto no mercado internacional. O Plano Mestre, embora datado de fevereiro de 2019, tem como base as informações até o ano de 2017. Por este motivo, desconsidera a redução produtiva proporcionada pela desativação de diversas usinas ao longo do período. Em decorrência da crise de setor no Estado de Alagoas, o Núcleo de Estudos e Projetos da Secretaria de Estado do Planejamento, Gestão e Patrimônio do Governo do Estado de Alagoas desenvolveu um estudo, denominado Diversificação Produtiva como Alternativa para a Área Canavieira de Alagoas, que teve como objetivo subsidiar o Governo do Estado na adoção de políticas de forma a dar aproveitamento das áreas que deixaram de ser utilizadas para o cultivo de cana-de-açúcar. O estudo avalia as áreas que eram dedicadas à produção de cana-de-açúcar e, certo de que não virão mais a atuar nesse segmento, busca alternativas de uso e aponta os meios de fomento para essas novas alternativas, fundamentando a expectativa apresentada em diversos artigos publicados nos sítios eletrônicos das associações UNICA e SINDAÇÚCAR-AL. De acordo com o e SINDAÇÚCAR-AL, as áreas que deixaram de produzir cana-de-açúcar até a safra de 2018/2019 dificilmente poderão voltar a serem utilizadas para esse produto, uma vez que não possuem viabilidade econômica para as usinas que permaneceram operacionais. Com base nessa informação e com os dados de área plantada e produtividade constante das Pesquisas Cidades@ do IBGE, pode-se concluir que a produção de açúcar no Estado de Alagoas deverá variar entre 21.672.128 e 15.188.597 de toneladas por ano (quantitativos estimados considerando a maior área plantada ao longo dos últimos quatro anos, após o encerramento de diversas usinas versus a maior produtividade por hectare obtido ao longo dos últimos dez anos), indicando que a média no futuro deverá ser de 18.958.787 de toneladas por ano. A partir dos percentuais de produção de açúcar versus o volume de produção de cana-de-açúcar, (conforme estatísticas IBGE) vê-se que a média histórica de produção de açúcar corresponde a 7,85% do quantitativo total da colheita de cana-de-açúcar. Esse percentual é quase que 100% uniforme ao longo de todo o período de estatísticas. Isso permite concluir que, considerando produção futura de cana-de-açúcar, a produção de todos os tipos de açúcares deverá oscilar, ao longo do período de projeção, entre 1.187.818 a 1.694.861 de toneladas por ano. Considerando a média histórica de produção e de exportação, que é, anualmente, ao redor de 75,82% do volume total produzido de açúcar, pode-se concluir que, ao longo do período do arrendamento deverão

		<p>ser exportados pelo Porto de Maceió um quantitativo que deverá variar entre 900.599 e 1.285.036 toneladas por ano. Cabe observar que no cenário atual, fica difícil prever um crescimento nas exportações. Vem ocorrendo uma mobilização a nível nacional de proibir queimadas para a colheita da cana-de-açúcar. Caso isso se transforme em lei, ou decisão judicial (como ocorrido no Estado de São Paulo), a produção de cana-de-açúcar será inviabilizada em grande parte do Estado de Alagoas, já que poucas áreas permitem a utilização de mecanização, que é a técnica de plantio e colheita sem a realização de queimada. Ao deixar de queimar a palha da cana, as terras que somente podem ter plantio e colheita manual, que perfazem a maioria das áreas no Estado de Alagoas, serão inviabilizadas, resultando em menor área plantada e consequentemente, menor produção de cana-de-açúcar e menores volumes de açúcar. (continua por falta de espaço no próximo item)</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo documento.	<p>3.2 Demanda Macro - Cenário Tendencial (continuação)</p> <p>Para que o volume de exportação seja maior, teria que ocorrer um aumento de produtividade. No entanto, como se poder verificar pelo histórico de produtividade nas estatísticas do IBGE, diferentemente do restante do Brasil, não existe um crescimento na produtividade no Estado de Alagoas. Isso origina-se pela impossibilidade de mecanização, não havendo viabilidade de ganhos decorrentes do uso de tecnologia no plantio e colheita. Tendo em vista que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados disponibilizados no sítio eletrônico da ANTAQ referente ao processo do Leilão para Arrendamento do MAC13 tem a finalidade exclusiva de precificação do Leilão e o estabelecimento das exigências contratuais, é necessário que os dados utilizados nas fundamentações sejam desenvolvidos com base em informações que reflitam, minimamente, a realidade da região de influência do Porto de Maceió, evitando precificações e exigências que venham a impossibilitar o equilíbrio econômico-financeiro do arrendamento. Portanto, a projeção não pode conter volumes de exportações que sejam superiores à capacidade produtiva da área agricultável.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo documento.	<p>3.2 Demanda Macro - Cenário Pessimista</p> <p>Inicialmente cabe destacar que o Plano Mestre contempla no Cluster de Pernambuco regiões produtivas com características distintas da região produtiva do Estado de Alagoas, não refletindo a realidade produtiva na área de influência do Porto de Maceió. O Plano Mestre, embora datado de fevereiro de 2019, tem como base as informações até o ano de 2017. Por este motivo, desconsidera a redução produtiva</p>

proporcionada pela desativação de diversas usinas ao longo do período. Em decorrência da crise de setor no Estado de Alagoas, o Núcleo de Estudos e Projetos da Secretaria de Estado do Planejamento, Gestão e Patrimônio do Governo do Estado de Alagoas desenvolveu um estudo, denominado Diversificação Produtiva como Alternativa para a Área Canavieira de Alagoas, que teve como objetivo subsidiar o Governo do Estado na adoção de políticas de forma a dar aproveitamento das áreas que deixaram de ser utilizadas para o cultivo de cana-de-açúcar. O estudo avalia as áreas que eram dedicadas à produção de cana-de-açúcar e, certo de que não virão mais a atuar nesse segmento, busca alternativas de uso e aponta os meios de fomento para essas novas alternativas, fundamentando a expectativa apresentada em diversos artigos publicados nos sítios eletrônicos das associações UNICA e SINDAÇÚCAR-AL. De acordo com o e SINDAÇÚCAR-AL, as áreas que deixaram de produzir cana-de-açúcar até a safra de 2018/2019 dificilmente poderão voltar a serem utilizadas para esse produto, uma vez que não possuem viabilidade econômica para as usinas que permaneceram operacionais. A movimentação pelo Porto de Maceió apresenta, ao longo dos últimos 9 anos, redução constante nos volumes anuais de exportação, em linha com o ocorrido no Cluster de Pernambuco. Essa redução é resultado da desativação de diversas usinas, em decorrência de dificuldades financeiras. O encerramento das atividades dessas usinas foi proporcionado por um conjunto de fatores, que ocorreram ao longo de um mesmo período, entre os quais se destacam: adversidades climáticas, políticas governamentais e períodos prolongados de baixo preço do açúcar em decorrência de superoferta do produto no mercado internacional. Considerando que ainda existem usinas em dificuldades financeiras e a possibilidade da proibição da realização de queimadas, poderá haver, no futuro, encerramento de atividade de mais usinas e a consequente redução no volume de produção e embarque de açúcar. Adicionalmente, o Governo do Estado de Alagoas vem estudando a concessão de incentivos fiscais para a produção de etanol, o que proporcionará a redução no percentual de cana de açúcar utilizada na conversão para açúcar. Tendo em vista que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados disponibilizados no sítio eletrônico da ANTAQ referente ao processo do Leilão para Arrendamento do MAC13 tem a finalidade exclusiva de precificação do Leilão e o estabelecimento das exigências contratuais, é necessário que os dados utilizados nas fundamentações sejam desenvolvidas com base em informações que reflitam, minimamente, a realidade da região de influência do Porto de Maceió, evitando

		<p>precificações e exigências que venham a impossibilitar o equilíbrio econômico-financeiro do arrendamento. Portanto, julgamos ser mais correto considerar o cenário pessimista como não tendo crescimento, já que existem fortes possibilidades dessa situação vir a ocorrer.</p>	
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo documento.	<p>Item 4 - Estimativa de Preços dos Serviços: O Levantamento de Custos de Produção de Cana-de-Açúcar, Açúcar, Etanol e Bioeletricidade é um estudo realizado pelo Programa de Educação Continuada em Economia e Gestão de Empresas (Pecege, unidade da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz USP/ESALQ) em parceria com a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) e com a Organização de Plantadores de Cana-de-Açúcar do Centro-Sul do Brasil (Orplana). O estudo tem como objetivo realizar o acompanhamento periódico dos custos de produção sucroenergéticos, gerando indicadores do mercado que possibilitem prospectar as oportunidades e tendências do setor. O estudo apresenta uma análise dos custos nas regiões centro-sul e nordeste, em separado, sendo os dados da região nordeste, quase todos, referente aos custos de produção no Estado de Alagoas. A última publicação disponível é referente a safra de 2018-2019. Os estudos da safra de 2019-2020 estão ainda na fase de compilação. Os últimos levantamentos publicados, demonstram que o custo de produção do açúcar na região nordeste é sempre superior aos custos da região centro sul, tendo na safra de 2016/2017 apresentado uma diferença de 21%, na safra de 2017-2018 uma diferença de 6,3% e na safra de 2018-2019 uma diferença de 18,2%. Em todas as safras, o preço de produção na região nordeste foi mantido quase que linear, tendo a variação ocorrida no custo de produção na região centro sul. A menor diferença apontada na safra de 2017-2018 foi resultado de menor produção de açúcar na região centro sul, em decorrência da queda do preço do açúcar, sendo a produção, a partir do segundo semestre, direcionada para o etanol. No entanto, pelo histórico, pode-se constatar que o custo produtivo na região nordeste é quase 20% acima do custo da região centro sul. Nesse sentido, para que o açúcar do Estado de Alagoas possa se manter economicamente viável, é imperativo que o preço praticado para a realização do embarque do produto pelo Porto de Maceió seja ligeiramente inferior aos preços logísticos nos terminais da região centro sul, mitigando uma parte da menor competitividade do produto alagoano. O terminal MAC13 foi concebido de forma a que todos os produtores trabalhem unificados, funcionando como se estivesse operando com o produto de um único produtor, proporcionando um menor custo operacional. Funciona como se fosse um contrato de longo prazo com um grande</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que o desconto aplicado de 20% tem se mostrado coerente com as práticas do mercado e tem sido chancelado pela maioria das empresas do setor portuário. Vale frisar que o preço publicado do terminal MAC13 está muito bem alinhado com os terminais da região centro sul, e que a necessidade de praticar preços menores deveria se refletir já na tabela oficial do terminal.</p>

		<p>cliente. Por esse motivo, o preço praticado na instalação portuária é 40% inferior ao mencionado nos estudos. Considerando que os preços utilizados nos estudos servem como parâmetro para apontar os volumes de investimentos a serem realizados, o preço de arrendamento e as demais obrigações financeiras, torna-se essencial que o valor seja revisto, evitando a inviabilidade das exportações do produto pelo Porto de Maceió.</p>	
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo documento.	<p>3.2 Demanda Macro - Cenário Tendencial Inicialmente cabe destacar que o Plano Mestre contempla no Cluster de Pernambuco regiões produtivas com características distintas da região produtiva do Estado de Alagoas, não refletindo a realidade produtiva na área de influência do Porto de Maceió. A movimentação do Cluster de Pernambuco vem apresentando redução significativa na movimentação ao longo dos últimos 8 anos, com uma média ponderada de 12% ao ano. Pelas informações da CONAB e IBGE, a área plantada com cana-de-açúcar na região desse Cluster vem reduzindo sistematicamente ao longo dos últimos 10 anos. Portanto, não existem evidências ou motivações que possam indicar, ou até sustentar, os crescimentos apontados e que foram utilizados para os estudos de demanda do MAC13. A movimentação pelo Porto de Maceió apresenta, ao longo dos últimos 9 anos, redução constante nos volumes anuais de exportação, em linha com o ocorrido no Cluster de Pernambuco. Essa redução é resultado da desativação de diversas usinas, em decorrência de dificuldades financeiras. O encerramento das atividades dessas usinas foi proporcionado por um conjunto de fatores, que ocorreram ao longo de um mesmo período, entre os quais se destacam: adversidades climáticas, políticas governamentais e períodos prolongados de baixo preço do açúcar em decorrência de superoferta do produto no mercado internacional. O Plano Mestre, embora datado de fevereiro de 2019, tem como base as informações até o ano de 2017. Por este motivo, desconsidera a redução produtiva proporcionada pela desativação de diversas usinas ao longo do período. Em decorrência da crise de setor no Estado de Alagoas, o Núcleo de Estudos e Projetos da Secretaria de Estado do Planejamento, Gestão e Patrimônio do Governo do Estado de Alagoas desenvolveu um estudo, denominado Diversificação Produtiva como Alternativa para a Área Canavieira de Alagoas , que teve como objetivo subsidiar o Governo do Estado na adoção de políticas de forma a dar aproveitamento das áreas que deixaram de ser utilizadas para o cultivo de cana-de-açúcar. O estudo avalia as áreas que eram dedicadas à produção de cana-de-açúcar e, certo de que não virão mais a atuar nesse segmento, busca alternativas de uso e aponta os meios de fomento para</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos o Plano Mestre do Complexo Portuário de Maceió foi publicado em 2019 e já leva em conta o decréscimo das últimas safras. Adicionalmente, foi ajustado o ponto de partida da previsão de demanda para refletir a situação atual do produto. Nesse sentido, julga-se as taxas de crescimento adequadas para recuperar as reduções dos últimos anos. A situação atual corrobora bem com esse fato, visto que o ano de 2020 (com movimentação apurado até maio) apresenta uma taxa de crescimento sólida em comparação ao ano de 2019. No que tange as áreas de plântio perdidas, nada impede as suas recuperações, ou sua substituição por áreas em estados vizinhos.</p>

essas novas alternativas, fundamentando a expectativa apresentada em diversos artigos publicados nos sítios eletrônicos das associações UNICA e SINDAÇÚCAR-AL. De acordo com o e SINDAÇÚCAR-AL, as áreas que deixaram de produzir cana-de-açúcar até a safra de 2018/2019 dificilmente poderão voltar a serem utilizadas para esse produto, uma vez que não possuem viabilidade econômica para as usinas que permaneceram operacionais. Com base nessa informação e com os dados de área plantada e produtividade constante das Pesquisas Cidades@ do IBGE, pode-se concluir que a produção de açúcar no Estado de Alagoas deverá variar entre 21.672.128 e 15.188.597 de toneladas por ano (quantitativos estimados considerando a maior área plantada ao longo dos últimos quatro anos, após o encerramento de diversas usinas versus a maior produtividade por hectare obtido ao longo dos últimos dez anos), indicando que a média no futuro deverá ser de 18.958.787 de toneladas por ano. A partir dos percentuais de produção de açúcar versus o volume de produção de cana-de-açúcar, (conforme estatísticas IBGE) vê-se que a média histórica de produção de açúcar corresponde a 7,85% do quantitativo total da colheita de cana-de-açúcar. Esse percentual é quase que 100% uniforme ao longo de todo o período de estatísticas. Isso permite concluir que, considerando produção futura de cana-de-açúcar, a produção de todos os tipos de açúcares deverá oscilar, ao longo do período de projeção, entre 1.187.818 a 1.694.861 de toneladas por ano. Considerando a média histórica de produção e de exportação, que é, anualmente, ao redor de 75,82% do volume total produzido de açúcar, pode-se concluir que, ao longo do período do arrendamento deverão ser exportados pelo Porto de Maceió um quantitativo que deverá variar entre 900.599 e 1.285.036 toneladas por ano. Cabe observar que no cenário atual, fica difícil prever um crescimento nas exportações. Vem ocorrendo uma mobilização a nível nacional de proibir queimadas para a colheita da cana-de-açúcar. Caso isso se transforme em lei, ou decisão judicial (como ocorrido no Estado de São Paulo), a produção de cana-de-açúcar será inviabilizada em grande parte do Estado de Alagoas, já que poucas áreas permitem a utilização de mecanização, que é a técnica de plantio e colheita sem a realização de queimada. Ao deixar de queimar a palha da cana, as terras que somente podem ter plantio e colheita manual, que perfazem a maioria das áreas no Estado de Alagoas, serão inviabilizadas, resultando em menor área plantada e consequentemente, menor produção de cana-de-açúcar e menores volumes de açúcar. (continua)

Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo documento.	<p>(continuação item 3.2 Demanda Macro - Cenário Tendencial Para que o volume de exportação seja maior, teria que ocorrer um aumento de produtividade. No entanto, como se poder verificar pelo histórico de produtividade nas estatísticas do IBGE, diferentemente do restante do Brasil, não existe um crescimento na produtividade no Estado de Alagoas. Isso origina-se pela impossibilidade de mecanização, não havendo viabilidade de ganhos decorrentes do uso de tecnologia no plantio e colheita. Tendo em vista que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados disponibilizados no sítio eletrônico da ANTAQ referente ao processo do Leilão para Arrendamento do MAC13 tem a finalidade exclusiva de precificação do Leilão e o estabelecimento das exigências contratuais, é necessário que os dados utilizados nas fundamentações sejam desenvolvidos com base em informações que refletem, minimamente, a realidade da região de influência do Porto de Maceió, evitando precificações e exigências que venham a impossibilitar o equilíbrio econômico-financeiro do arrendamento Portanto, a projeção não pode conter volumes de exportações que sejam superiores à capacidade produtiva da área agricultável.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos o Plano Mestre do Complexo Portuário de Maceió foi publicado em 2019 e já leva em conta o decréscimo das últimas safras. Adicionalmente, foi ajustado o ponto de partida da previsão de demanda para refletir a situação atual do produto. Nesse sentido, julga-se as taxas de crescimento adequadas para recuperar as reduções dos últimos anos. A situação atual corrobora bem com esse fato, visto que o ano de 2020 (com movimentação apurado até maio) apresenta uma taxa de crescimento sólida em comparação ao ano de 2019. No que tange as áreas de plântio perdidas, nada impede as suas recuperações, ou sua substituição por áreas em estados vizinhos.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo documento.	<p>3.2 Demanda Macro - Cenário Pessimista Inicialmente cabe destacar que o Plano Mestre contempla no Cluster de Pernambuco regiões produtivas com características distintas da região produtiva do Estado de Alagoas, não refletindo a realidade produtiva na área de influência do Porto de Maceió. O Plano Mestre, embora datado de fevereiro de 2019, tem como base as informações até o ano de 2017. Por este motivo, desconsidera a redução produtiva proporcionada pela desativação de diversas usinas ao longo do período. Em decorrência da crise de setor no Estado de Alagoas, o Núcleo de Estudos e Projetos da Secretaria de Estado do Planejamento, Gestão e Patrimônio do Governo do Estado de Alagoas desenvolveu um estudo, denominado Diversificação Produtiva como Alternativa para a Área Canavieira de Alagoas, que teve como objetivo subsidiar o Governo do Estado na adoção de políticas de forma a dar aproveitamento das áreas que deixaram de ser utilizadas para o cultivo de cana-de-açúcar. O estudo avalia as áreas que eram dedicadas à produção de cana-de-açúcar e, certo de que não virão mais a atuar nesse segmento, busca alternativas de uso e aponta os meios de fomento para essas novas alternativas, fundamentando a expectativa apresentada em diversos artigos publicados nos sítios eletrônicos das associações ÚNICA e SINDAÇÚCAR-AL. De acordo com o e SINDAÇÚCAR-AL, as áreas que deixaram de produzir cana-de-açúcar até a safra de 2018/2019</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que o cenário da equação econômico-financeira em todos os estudos dos arrendamentos portuários é o cenário tendencial.</p>

dificilmente poderão voltar a serem utilizadas para esse produto, uma vez que não possuem viabilidade econômica para as usinas que permaneceram operacionais. A movimentação pelo Porto de Maceió apresenta, ao longo dos últimos 9 anos, redução constante nos volumes anuais de exportação, em linha com o ocorrido no Cluster de Pernambuco. Essa redução é resultado da desativação de diversas usinas, em decorrência de dificuldades financeiras. O encerramento das atividades dessas usinas foi proporcionado por um conjunto de fatores, que ocorreram ao longo de um mesmo período, entre os quais se destacam: adversidades climáticas, políticas governamentais e períodos prolongados de baixo preço do açúcar em decorrência de superoferta do produto no mercado internacional. Considerando que ainda existem usinas em dificuldades financeiras e a possibilidade da proibição da realização de queimadas, poderá haver, no futuro, encerramento de atividade de mais usinas e a consequente redução no volume de produção e embarque de açúcar. Adicionalmente, o Governo do Estado de Alagoas vem estudando a concessão de incentivos fiscais para a produção de etanol, o que proporcionará a redução no percentual de cana de açúcar utilizada na conversão para açúcar. Tendo em vista que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados disponibilizados no sítio eletrônico da ANTAQ referente ao processo do Leilão para Arrendamento do MAC13 tem a finalidade exclusiva de precificação do Leilão e o estabelecimento das exigências contratuais, é necessário que os dados utilizados nas fundamentações sejam desenvolvidas com base em informações que reflitam, minimamente, a realidade da região de influência do Porto de Maceió, evitando precificações e exigências que venham a impossibilitar o equilíbrio econômico-financeiro do arrendamento. Portanto, julgamos ser mais correto considerar o cenário pessimista como não tendo crescimento, já que existem fortes possibilidades dessa situação vir a ocorrer.

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	<p>Item 2 - Julgamos oportuno ajustar a anotação sobre o acesso ferroviário, uma vez que não existe acesso ferroviário para o Porto de Maceió. O ramal ferroviário de acesso ao porto está desativado há mais de 16 anos e grandes trechos da linha foram removidos nos últimos 10 anos, tanto no interior do Porto, como na interligação do Porto à cidade de Maceió como também nos pontos de origem da produção. Sugerimos a revisão da redação: A movimentação de carga é realizada somente pelo modal rodoviário. Não existe acesso ferroviário para o Porto de Maceió. O ramal ferroviário de acesso ao porto está desativado há mais de 16 anos e grandes trechos da linha foram removidos nos últimos 10 anos, tanto no interior do Porto, como na interligação do Porto à cidade de Maceió como também nos pontos de origem da produção.</p>	<p>Agradeçemos a contribuição e informamos que na Seção A item 3.2.2 Acesso ferroviário, está claro que "Não há registro de transporte de cargas pelo modal ferroviário no complexo há pelo menos dez anos"</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	<p>Item 2 - Além disso, foi prevista a reposição parcial de equipamentos existentes (retrofit), nos anos 12 e 13 do contrato. Recomendamos a revisão do investimento com Retrofit, sendo especificado quais os equipamentos devem ser parcialmente repostos, evitando uma subjetividade e desentendimentos futuros com relação aos investimentos contratuais obrigatórios. O MAC13, por suas características construtivas, não permite a substituição da maioria dos equipamentos, já que as obras para a realização dessas substituições impactarão em grandes investimentos em infraestrutura, vindo a exceder, em muito, os valores indicados e podendo inviabilizar a prestação contínua do serviço. As galerias de todos os transportadores de correias, por exemplo, são de concreto armado, impedindo a substituição dos transportadores existentes, por outros de maior capacidade. Para a substituição dos recuperadores existentes nos armazéns por outros sistemas, as obras demandariam a paralisação das operações por longo período, impactando, por não existirem alternativas logísticas, na exportação de açúcar do Estado de Alagoas. Os investimentos de modernização que são tecnicamente viáveis, de forma a não paralisar as exportações de açúcar, são: (i) referentes aos sistemas de controle e acionamento dos equipamentos e transportadores de correias, substituindo o sistema analógico existente; e (ii) a substituição do carregador de navios por outro equipamento mais moderno. No entanto, a substituição não proporcionará aumento na capacidade nominal de carregamento, já que o sistema de alimentação de carga não permite maior capacidade. Assim, recomendamos especificar os investimentos, como aqui sugerido, evitando uma insegurança jurídica com relação às obrigações contratuais.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que a modelagem econômico-financeira estabelece que os ativos existentes devam ser segurados, bem como ter a sua atualização (retrofit), garantidos pelo correspondente responsável da área, conforme Seção D - Operacional do estudo. O valor estimado não visa à substituição com objetivo de ampliação de potência e sim garantia da modernização operacional do sistema, contemplando processo de melhoria de instalações antigas, atualização dos equipamentos, correção de problemas e bons níveis de segurança para os usuários.</p>

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	<p>Item 2 - Vale ressaltar que dentre os ativos existentes, constam dois tanques de melaço, totalizando 14 mil toneladas de capacidade estática, entretanto, devido à falta de demanda para a carga de melaço, esse produto não foi considerado na modelagem. O terminal realiza embarques de melaço. Trata-se de uma carga que não apresenta linearidade na movimentação histórica. O melaço embarcado pelo MAC13 é oriundo de apenas uma usina e tem como destino um único cliente, que pode, a qualquer momento, adquirir esse insumo de outro fornecedor de outro país ou região. O histórico de movimentação de melaço representa, ao longo dos últimos 10 anos menos de 0,8% da movimentação total de cargas pelo terminal e não tem regularidade. Não há como fazer qualquer projeção para esta carga, muito menos estabelecer uma obrigação de movimentação mínima. No entanto, se trata de uma carga que é realizada na área do terminal e a sua exclusão impactará na prestação do serviço atualmente realizado no Porto de Maceió, já que as demais infraestruturas de tancagem no porto não estão preparadas para operar com esta carga.</p>	<p>Agradeçemos a contribuição e informamos que para efeito de movimentação de melaço, não foi prevista sua movimentação tampouco foi estimada uma obrigação de movimentação mínima exigida para tal produto. Frisa-se que não foi imposta restrição a movimentação desse produto, portanto não se julga necessário de mencionar a possibilidade de movimentar melaço no estudo.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	<p>Item 2 - O futuro arrendatário deverá realizar investimentos mínimos em infraestrutura e equipamentos necessários para operação, que incluem, no mínimo: I. Obras de pavimentação e drenagem nas vias intraporto de acesso ao Terminal MAC13; II. Aquisição de equipamentos para sistema de defensas no cais do berço 6, a ser utilizado pelo Terminal MAC13. Com relação às obras de pavimentação e drenagem nas vias intraporto de acesso ao Terminal MAC13, recomendamos que seja explicitada quais as vias de acesso que precisam ser pavimentadas, bem como o tipo de pavimentação, largura das pistas de rolamento e demais exigências, de forma a ser possível avaliar os investimentos necessários e evitar futuros desentendimentos com relação às especificações das vias. Nesse sentido, sugerimos explicitar as vias que deverão ser pavimentadas, bem como definir que essas vias devam ter 8 metros de largura e a pavimentação ser em paralelepípedo, ou bloquetes sextavados. Com relação à rede de drenagem, recomendamos especificar que as tubulações deverão ser interligadas à rede de drenagem da avenida portuária.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que a projeção da pavimentação externa a ser realizada está especificada na Seção C - Engenharia do estudo, contendo a delimitação e traçado das vias a serem pavimentadas. As especificações do tipo de pavimento, dimensões e quantitativos estão descritos na Nota Técnica Conjunta N° 11-2020, Seção C – Engenharia.</p>

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	<p>Item 2 - O futuro arrendatário deverá realizar investimentos mínimos em infraestrutura e equipamentos necessários para operação, que incluem, no mínimo: I. Obras de pavimentação e drenagem nas vias intraporto de acesso ao Terminal MAC13; II. Aquisição de equipamentos para sistema de defensas no cais do berço 6, a ser utilizado pelo Terminal MAC13. Com relação às obras de aquisição de equipamentos para sistema de defensas no cais do berço 6, é preciso especificar quais serão os equipamentos a serem adquiridos, bem como modelo e especificações, já que serão equipamentos doados à APMC, evitando haver desentendimentos com relação ao tipo a ser instalado, bem como facilitar, no futuro, a manutenção pela Autoridade Portuária com a padronização de todas as defensas do porto. Adicionalmente, sugerimos alterar a redação de forma a ficar claro que as obras não envolvem apenas a aquisição, mas também a instalação.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que a Autoridade Portuária, segundo Plano Mestre, elaborou um caderno de especificações visando à aquisição de novas defensas portuárias para todo complexo portuário, incluindo o berço seis. Para complementação das informações, iremos solicitar a Autoridade Portuária o caderno de especificações com descrição dos equipamentos, de modo a subsidiar quantitativos e valores ao estudo. Por fim, informamos que está descrito na Seção C do estudo e Nota Técnica Conjunta N° 11-2020, que o futuro arrendatário realizará investimentos não somente para a aquisição dos equipamentos, mas também a sua instalação.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	<p>Item 2.1 - A prancha média geral de granéis sólidos no Porto de Maceió no ano de 2019, que corresponde à relação média de carga movimentada pelo período total de atracação, foi observada tendo como base o Anuário Estatístico da ANTAQ, resultando em 300 t/h no embarque. Assim, considerando a consignação média anual de 27.960 toneladas por navio (maior média anual no período de 2015-2019) e redução dos tempos não operacionais, a prancha geral; média anual deverá ser de no mínimo 400 t/h. A prancha proposta no Estudo para arrendamento do MAC13 não tem como ser tecnicamente obtida. O sistema de carregamento tem capacidade nominal de 1.000 t/h. Considerando as perdas de eficiência com a necessidade de reduzir a produtividade no final do enchimento dos porões, com translado do carregador do navio, com abertura e fechamento de porões, com o translado dos recuperadores nos armazéns e ainda as paralisações por motivos de intempéries climáticas, faz com que a produtividade média efetiva do sistema de carregamento de navios (para as consignações embarcadas pelo Porto de Maceió) seja correspondente a 60% da capacidade nominal. Cabe observar que ao longo dos últimos 9 anos, a menor média anual de produtividade efetiva foi observada no ano de 2017, que foi de 355 t/h. No passado mais distante ocorreram anos em que a produtividade foi próxima de 400 t/h, mas isso deveu-se pelo período maior de exportação naquela época, que ocorria ao longo dos meses de seca na região. No entanto, o mercado internacional modificou e o volume maior de exportações passou a ocorrer nos meses de chuvas, resultando em uma maior quantidade de paralisações que não são de controle do futuro arrendatário. Ao considerar a produtividade total entre o momento da atracação e</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que os estudos portuários do governo federal buscam no mínimo a manutenção da eficiência já alcançada no terminal quando não há melhorias propostas no sistema aquaviário do porto. Para a determinação da prancha geral utilizou-se como parâmetro o melhor desempenho histórico, que foi 405 t/hora em 2014, conforme dados do Anuário Estatístico da Antaq.</p>

	<p>desatracaão, ocorrem períodos de inoperância que não são decorrentes de ineficiênciac de operação, mas sim de tempos necessários para a liberação do navio para o início da operação de carregamento e após a operação de carregamento e a desatracaão. Dependendo do tamanho da consignação de carga no navio, será necessário aguardar condições de maré para a realização das manobras de desatracaão, permitindo vencer as restrições de calado. O projeto de arrendamento não deve definir uma produtividade teórica com base em maiores navios (foi adotada a maior média de consignações observada no período de 2015 a 2019), já que o terminal não é responsável pela contratação dos navios. As restrições de calado no Porto de Maceió limitam a carga máxima que pode ser carregada, bem como o porte de navios que podem ser utilizados. O berço utilizado pelo MAC13 tem a mesma profundidade desde sua construção no final da década de 1970. Adicionalmente, a Minuta do Contrato de Arrendamento especifica que a Arrendatária será responsável por todos os investimentos, benfeitorias e serviços não especificados, mas que venham a ser necessários para alcançar os Parâmetros do Arrendamento. Considerando que: (i) o projeto de arrendamento, mesmo sendo referencial, não prevê quaisquer investimentos que proporcionem aumento de produtividade; (ii) para atingir a meta proposta, será necessário substituir de todos os equipamentos do MAC13, o que inviabiliza o arrendamento; e (iii) as ineficiências existentes não têm relações com as operações do MAC13; recomendamos a revisão da prancha média para 300 t/h, que é, comprovadamente, a eficiência que se pode obter com as características dos equipamentos do MAC13 e das restrições impostas pela profundidade do Berço 6 do Porto de Maceió.</p>	
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	Item 2.1 - Sistema de recepção terrestre - Cabe observar que nas proximidades do terminal MAC13 existe uma linha ferroviária que anteriormente atendia o Porto, porém atualmente a malha associada ao Complexo é utilizada exclusivamente para o transporte de passageiros, não havendo registro de transporte de cargas pelo modal ferroviário no Complexo Portuário de Maceió. Recomendamos a revisão do texto de forma a refletir a real situação ferroviária. O Porto de Maceió possuía uma linha férrea desativada, sendo que os trilhos foram desmobilizados e removidos da área portuária. Os trilhos que interligavam o porto à malha ferroviária foram removidos e construções realizadas sobre o trecho. Portanto, não existe mais conexão ferroviária ao Porto de Maceió.

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	Item 3 - Cálculo de Micro Capacidade Considerando as ponderações apresentadas referentes a inviabilidade técnica de se obter uma Prancha Média Geral de 400 t/h (Seção C item 2.1), solicitamos a revisão do cálculo do Sistema de Embarque, além da correção do texto para conter apenas Embarque, já que o MAC13 não possui meios para operações de desembarque de graneis sólidos pelo modal marítimo.	Agradecemos pela contribuição. Referente ao desembarque, informamos que o texto será revisado.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	ANEXO C-2 - Ativos Existentes - Pavimentação/Drenagem A área indicada de 6.001 m ² não está correta. O terminal dispõe de 9.586 m ² de área pavimentada e 7.483 m ² de áreas verdes ajardinadas, que inclusive fazem parte do Termo de Vistoria. Assim, solicitamos a correção do quantitativo de área pavimentada de forma a refletir a realidade do MAC13, para 9.585,55 m ² de áreas pavimentadas e a inclusão, para fins de cálculo referente a gastos com manutenção, de 7.482,98 m ² de áreas verdes ajardinadas. Por ser esse valor utilizado para estimar o custo com manutenção, é essencial que os valores estejam corretos, refletindo, na metodologia definida nos processos de arrendamento, um gasto mais aproximado com a realidade do terminal.	Agradecemos pela contribuição. Referente ao Termo de Vistoria, informamos que foi solicitado a Autoridade Portuária a elaboração do documento, aguardaremos os subsídios, assim que apresentados, caso seja divergente do estudo, serão atualizados e apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	ANEXO C-2 - Ativos Existentes Subestação O terminal possui subestação com dois transformadores de 1.000 kVA e Banco de Capacitores de 390 kVA para correção de fator de potência. Essa estrutura equivale a duas unidades de subestação. Por ser esse valor utilizado para estimar o custo com manutenção é essencial que o valor esteja correto, refletindo, na metodologia definida nos processos de arrendamento, um gasto mais aproximado com a realidade do terminal.	Agradecemos pela contribuição. As questões levantadas e os subsídios apresentados serão analisados e, caso pertinente, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	ANEXO C-2 - Ativos Existentes Equipamentos Principais - Balanças Rodoviárias Solicitamos a correção no quantitativo de balanças rodoviárias. Como detalhado no ANEXO I - Memorial Descritivo, o MAC13 possui 4 balanças, sendo 2 rodoviárias e 2 rodoviárias. As 4 balanças são utilizadas nas operações de descarga rodoviária. Por ser esse valor utilizado para estimar o custo com manutenção é essencial que o valor esteja correto, refletindo, na metodologia definida nos processos de arrendamento, um gasto mais aproximado com a realidade do terminal.	Agradecemos pela contribuição. As questões levantadas e os subsídios apresentados serão analisados e, caso pertinente, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	<p>ANEXO C-2 - Ativos Existentes Equipamentos Principais - Estação de Descarga de Caminhão</p> <p>Solicitamos a correção do quantitativo de Estação de Descarga de Caminhão . O MAC13 possui duas estações para descarga de caminhões de açúcar (uma estação rodoviária e a segunda para descarga rodoviária) e quatro estações para descarga de caminhões de melaço, totalizando seis estações de descarga de caminhões no terminal. Por ser esse valor utilizado para estimar o custo com manutenção, é essencial que o valor esteja correto, refletindo, na metodologia definida nos processos de arrendamento, um gasto mais aproximado com a realidade do terminal.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. As questões levantadas e os subsídios apresentados serão analisados tecnicamente e, caso pertinentes, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	<p>ANEXO C-2 - Ativos Existentes Equipamentos Principais - Esteira de Granéis Sólidos (incluindo Suporte & Galeria)</p> <p>Solicitamos a correção do quantitativo de Esteira de Granéis Sólidos (incluindo Suporte & Galeria) . O MAC13 possui 2.113,03 metros lineares de transportadores de correias. Por ser esse valor utilizado para estimar o custo com manutenção é essencial que o valor esteja correto, refletindo, na metodologia definida nos processos de arrendamento, um gasto mais aproximado com a realidade do terminal.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. As questões levantadas e os subsídios apresentados serão analisados e, caso pertinente, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	<p>ANEXO C-2 - Ativos Existentes Equipamentos Principais - Estocadores</p> <p>Solicitamos a inclusão de dois Estocadores de açúcar na relação de Equipamentos Principais. Estes estocadores recebem o produto que entra nos armazéns através das esteiras e são responsáveis pela formação das pilhas do produto estocado. Por ser esse valor utilizado para estimar o custo com manutenção é essencial que o valor esteja correto, refletindo, na metodologia definida nos processos de arrendamento, um gasto mais aproximado com a realidade do terminal.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. As questões levantadas e os subsídios apresentados serão analisados e, caso pertinente, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.</p>

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo documento.	<p>ANEXO C-2 - Ativos Existentes Equipamentos Principais</p> <p>Entre os Equipamentos principais, o MAC13 possui ainda os seguintes equipamentos que são essenciais ao funcionamento da instalação portuária e são considerados Principais Equipamentos : (i) Carro de Transferência dos Recuperadores, que é um equipamento de grande porte, utilizado para o translado dos recuperadores (Reclaimers) entre as 4 baías existentes nos armazéns - o equipamento translada sobre trilhos, com bitola de 6 metros e comprimento de 175 metros; (ii) Linhas de Dutos, o terminal possui 388,6 metros de linhas de dutos utilizadas para o recebimento e carregamento de melaço; (iii) o terminal possui 2 praças de bombas, sendo uma para o recebimento de melaço com seis conjuntos de motores, redutores e bombas e a segunda para carregamento dos navios, igualmente com seis conjuntos de motores, redutores e bombas; (iv) Quadro Sinótico e CCM, responsável pelo acionamento e controle de todos os equipamentos do MAC13. Por serem esses valores utilizados para estimar o custo com manutenção é essencial que estejam estimados de forma correta, refletindo, na metodologia definida nos processos de arrendamento, um gasto mais aproximado com a realidade do terminal.</p>	Agradecemos pela contribuição. As questões levantadas e os subsídios apresentados serão analisados e, caso pertinente, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.
-------------------------------	-----------------	---	--

Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 3.2 Com as melhorias propostas estima-se que a produtividade conseguirá alcançar o patamar de produtividade de 400 toneladas/hora (veja Seção C - Engenharia). Inicialmente cabe observar que não existem melhorias propostas no projeto de engenharia que proporcionem aumento de produtividade. Todos os investimentos são fora da área do arrendamento e não impactam na produtividade de carregamento de navios. A prancha proposta no Estudo para arrendamento do MAC13 não tem como ser tecnicamente obtida. O sistema de carregamento tem capacidade nominal de 1.000 t/h. Considerando as perdas de eficiência com a necessidade de reduzir a produtividade no final do enchimento dos porões, as perdas com translado do carregador do navio, as perdas de tempo com abertura e fechamento de porões, perda de tempo com o translado dos recuperadores de pilha nos armazéns e ainda as paralisações por motivos de intempéries climáticas, faz com que a produtividade média efetiva seja 60% da capacidade nominal. Cabe observar que ao longo dos últimos 9 anos, a menor média de produtividade efetiva foi observada no ano de 2017, que foi de 355 t/h. No passado mais distante ocorreram anos em que a produtividade foi próxima de 400 t/h, mas isso deveu-se pelo período maior de exportação naquela época, que ocorria ao longo dos meses de seca na região. No entanto, o mercado internacional modificou e o volume maior de exportações passou a ocorrer nos meses de chuvas, resultando em uma maior quantidade de paralisações que não são de controle do futuro arrendatário. Além das questões climáticas, quando se considera a produtividade entre a atracação e desatracação, ocorrem períodos de inoperância que não são decorrentes de ineficiência de operação, mas sim de tempos necessários para a liberação do navio para o início da operação de carregamento e, principalmente, após a operação de carregamento e a desatracação. Na desatracação ocorrem necessidades de aguardar condições de maré para a realização das manobras, principalmente nos casos de navios com maiores consignações, que utilizam a maré como forma de vencer as restrições de calado. Considerando o exposto, solicitamos a revisão da prancha média para os níveis de eficiência atuais, como apontado no estudo, de 300 t/h, que é, comprovadamente, a maior eficiência que se pode obter com as características dos equipamentos do MAC13 e das exigências impostas pelas restrições aquaviárias do Porto de Maceió.</p>	Agradecemos a contribuição e informamos que os estudos portuários do governo federal buscam no mínimo a manutenção da eficiência já alcançada no terminal quando não há melhorias propostas no sistema aquaviário do porto. Para a determinação da prancha geral utilizou-se como parâmetro o melhor desempenho histórico, que foi 405 t/hora em 2014, conforme dados do Anuário Estatístico da Anataq.
--------------------------------	-----------------	--	---

Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.1 Mão de Obra Os salários foram definidos utilizando-se referências dos sistemas SICRO, SINAPI e SINE. Para os encargos foi utilizado apenas o sistema SINAPI. Os salários apresentados na Tabela 11 estão muito abaixo dos valores de remuneração acordado junto ao Sindicato para as funções apresentadas. Nesse sentido, solicitamos a alteração dos salários para as funções indicadas como segue, calculadas de acordo com os valores médios reais praticados no Porto de Maceió: (i) Gerente Sênior: R\$ 15.801,52 (ii) Gerente Nível Médio: R\$ 7.568,60 (iii) Equipe de Suporte Administrativo (n1): R\$ 3.517,55 (iv) Equipe de Suporte Administrativo (n2): R\$ 2.219,96 (v) Supervisores de Meio Ambiente: R\$ 5.045,84 (vi) Técnico Ambiental: R\$ 3.517,55 (vii) Supervisores de Manutenção: R\$ 5.045,84 (viii) Técnico de Manutenção: R\$ 2.134,38 (ix) Encarregado Operacional: R\$ 5.045,84 (x) Operador de Equipamentos: R\$ 3.104,44 (xi) Equipe de Transferência de Navio: R\$ 2.206,94 (xii) Instalação de Armazenamento: R\$ 2.206,94</p>	Agradecemos a contribuição e informamos que para os encargos foi utilizado uma taxa ponderada entre as funções utilizadas no SICRO e no SINAPI, trata-se de um erro material no texto que será corrigido (a taxa ponderada de encargos é de 88,21%, enquanto a taxa no SINAPI é de 72,01% no mês de referência do estudo). Em relação aos valores salariais, informa-se que os aplicados no estudo são de fontes governamentais oficiais e a falta de referências e documentações dos valores apresentados impossibilita sua aplicação no estudo.
--------------------------------	-----------------	---	---

Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.1 Mão de Obra Equipe de Manutenção e Equipe de Operação Entendemos que a metodologia aplicada é semelhante a utilizada para balizar outros arrendamentos de terminais de granéis sólidos. Entretanto, cabe observar que a metodologia precisa ser ajustada no caso do MAC13 por ser um terminal com características muito específicas. Pelo levantamento apresentado na relação, constante da Tabela 10, têm-se as seguintes observações, que fazem com que a média fique muito distorcida, fazendo com que o quantitativo fique subdimensionado, proporcionando redução no custo operacional, retratando um terminal hipotético, que não cabe ser aplicado ao caso do MAC13. (i) Vê-se que a escolha de terminais não reflete uma realidade de instalações portuárias que fazem recepção rodoviária e carregamento marítimo. Os terminais 2 e 5, por exemplo, possuem uma equipe, respectivamente, de apenas 6 e 5 empregados operacionais, ficando evidente não se tratar de uma operação completa portuária. Em sendo uma instalação que opera no regime de 24 horas, haveria menos de 2 operadores por turno de trabalho, insuficiente para as atividades simultâneas de recepção rodoviária e carregamento de navios. (ii) Os terminais 1 e 4, embora disponham de uma estrutura um pouco maior, também não têm um quadro suficiente para operar, durante 24 horas, uma estrutura com duas moegas de recebimento rodoviário, operação simultânea de dois armazéns para o carregamento de navios e o carregamento de navios. Tal quadro somente é factível com a contratação de mão de obra avulsa (OGMO ou empresas de fornecimento de mão de obra) para as operações, sendo os funcionários próprios apenas para as atividades chaves. (iii) Outro ponto que proporciona grandes distorções na metodologia adotada, é que, no caso de um terminal de granéis sólidos vegetais, a estrutura é a mesma para uma operação de 1 milhão de toneladas ou 4 milhões de toneladas, sendo a estrutura dimensionada conforme o projeto de engenharia dos equipamentos operacionais e as características dos produtos. O MAC13 por exemplo, teria o mesmo quantitativo para operar as atuais 900.000 toneladas por ano ou as 1.900.000 toneladas operadas em 2011. Isto posto, pelo fato de não ser um terminal green field em que se pode selecionar soluções de equipamentos e tecnologias de automação, de forma a evitar que o EVTEA, mesmo sendo referencial, não apresente custos irreais, subdimensionados para a realidade da atual instalação portuária, recomendamos a revisão da metodologia aplicada.</p> <p>Agradecemos pela contribuição. As questões levantadas e os subsídios apresentados serão analisados e, caso pertinente, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.</p>
--------------------------------	-----------------	--

Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.1 Mão de Obra Equipe de Manutenção Entendemos que a metodologia aplicada é semelhante a utilizada para balizar outros arrendamentos de terminais de granéis sólidos. Entretanto, cabe observar que a metodologia precisa ser ajustada pelos seguintes motivos: (i) O MAC13 é um terminal portuário construído na década de 70, possuindo mais de 40 anos de idade. Todos os equipamentos e sistemas são originais, mantidos com rígidas rotinas e programas de manutenção de elevado padrão. Os equipamentos foram todos importados e não existem mais peças de reposição. Por esse motivo, para o funcionamento do terminal é necessário dispor de uma equipe de engenheiros, que projetem componentes avariados, ou desenvolvam soluções alternativas para repor uma eventual avaria/falha. Pelas características de todos os sistemas e equipamentos, o terminal precisa de 1 engenheiro eletricista e 1 engenheiro mecânico. (ii) Para a realização do planejamento de todas as atuações de manutenção e a conciliação deste planejamento com o setor operacional com vistas a buscar manter alta disponibilidade operacional dos equipamentos, é preciso de uma equipe de, no mínimo, 3 técnicos em planejamento, 1 com vasto conhecimento em manutenções elétricas, 1 com conhecimento em manutenções mecânicas e 1 com conhecimento em edificações de concreto armado que é uma característica do MAC13. (iii) Para a realização da manutenção preventiva e pequenos reparos, é preciso de uma equipe de, no mínimo, 1 técnico em eletroeletrônica, 3 técnicos em elétrica, 3 técnicos em mecânica, 3 borracheiros (reparo de esteiras) e 1 soldador. Essa equipe é dividida em um turno diurno para reparos emergenciais e manutenção preventiva, com maior quantidade de pessoas, e 1 turno noturno, com estrutura reduzida, para reparos emergenciais. Com isso, para manter o MAC13 operacional, a menor equipe possível de manutenção é de 15 pessoas, sendo 1 engenheiro master/sênior.</p>	<p>agradecemos a contribuição e informamos que o índice de produtividade/empregado engloba tanto a operação quanto a manutenção. Levantamentos feitos pela EPL indicaram que a equipe de manutenção em terminais portuários é responsável por 10 a 25% do total operação/manutenção. Vale a pena frisar que os números dos funcionários são referenciais, cabe a cada arrendatário dividir as funções conforme necessidades do terminal.</p>
Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.1 Mão de Obra Equipe Operacional Entendemos que a metodologia aplicada é semelhante a utilizada para balizar outros arrendamentos de terminais de granéis sólidos. Entretanto, cabe observar que a metodologia precisa ser ajustada pelos seguintes motivos: (i) Terminais de granéis sólidos vegetais possuem quantitativos de pessoas que dependem das características de engenharia do terminal e dos produtos a serem movimentados. Terminais de açúcar, por exemplo, demandam uma maior quantidade de pessoas no descarregamento rodoviário, ou equipamentos especiais, uma vez que o açúcar agrupa e não flui como no caso de grãos. Os terminais que possuem tombadores de caminhões, que não é o caso do MAC13,</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. As questões levantadas e os subsídios apresentados serão analisados e, caso pertinente, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.</p>

precisam de tombadores especiais com sistema de vibração. No caso de não dispor de tombadores (o MAC13 não permite a instalação de tombadores) requer uma equipe de pelo menos 3 pessoas por moega, trabalhando em turnos, para desagregar o açúcar que fica empedrado durante o transporte rodoviário (pelas vibrações). Além disso, para cada duas moegas se requer 1 pessoa adicional para realizar rendição (não é possível trabalhar ininterruptamente por 8 horas o descarregamento de caminhões). Assim, só para operar simultaneamente as 2 moegas do MAC13 é preciso dispor por turno, no mínimo, de: 1 balanceiro/sinalizador, 1 coordenador/operador e 7 ajudantes. (ii) As moegas e sistemas para transferência do açúcar para os transportadores que conduzem o açúcar para os armazéns demanda 3 operadores por turno para os controles de fluxo e de todos os equipamentos localizados no subsolo das moegas. (iii) A operação de cada empilhador no interior dos armazéns demanda 1 operador por turno para o controle de fluxo e de posicionamento das pilhas de produto estocado. Por serem 2 empilhadores (1 por armazém), são necessários 2 operadores por turno. (iv) O MAC13 possui um sistema diferente para a recuperação do açúcar no armazém. Em decorrência de restrições no subsolo, a solução encontrada foi utilizar recuperadoras (Reclaimer) para retirar o açúcar da pilha (diferente em terminais que permitem a construção de galerias subterrâneas). Os recuperadores são equipamentos de grande porte, que requerem operadores com a mesma qualificação de carregadores de navios. Cada recuperador demanda dois operadores. E sendo 2 recuperadores, para operar os equipamentos é preciso de 4 operadores por turno. Adicionalmente, por não ser possível paralisar as operações durante o carregamento do navio, é preciso ter equipe de rendição (não é possível operar o equipamento ininterruptamente por 8 horas). Daí é preciso ter uma equipe de rendição de 2 operadores. Essa equipe também é necessária para as operações de translado do recuperador, uma vez que o sistema de transferência requer a utilização de pelo menos 4 operadores. Com isso, só para operar o sistema de carregamento do açúcar nos armazéns 6 operadores de máquinas pesadas por turno. (v) Para coordenar as operações nos armazéns, é preciso 1 coordenador por turno de trabalho (gerenciar a equipe dos recuperadores, empilhadeiras e do sistema de translado). (vi) Para a operação do carregador de navios é preciso 2 operadores por turno. Adicionalmente, por não ser possível paralisar as operações durante o carregamento do navio, é preciso ter 1 operador de rendição (não é possível operar o equipamento ininterruptamente por 8 horas). (vii) Para a operação do centro de controle operacional é preciso 2 operadores por turno. Este setor é responsável pelo

		<p>acionamento/desligamento/monitoramento de todas as esteiras e demais equipamentos automáticos da operação, além dos registros de pesagem do embarque e de toda a comunicação operacional no MAC13. (viii) Por fim, é necessário 1 encarregado por turno, responsável pela coordenação das equipes de recepção e embarque. Isso tudo sem mencionar que serão necessários operadores para a pá carregadeira nas atividades de rechego nos armazéns.</p>	
Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.2 Utilidades As despesas com água e esgoto são calculadas em função do uso de 100 litros por empregado por dia, segundo parâmetros do PAP, aplicando-se a tarifa vigente fornecida pela empresa Casal em Alagoas. O valor unitário vigente para água é de R\$ 18,26/m3. Considerando os equipamentos instalados no Terminal, ocorre um grande consumo com água para fins operacionais que não foi levado em conta no EVTEA e por consequência afetou os cálculos decorrentes: Equipamentos de esteiras transportadoras, como as instaladas no MAC13, demandam a aplicação de sistemas de umidificação de correia por aspersão de água para a preservação das esteiras e dos equipamentos, bem como para a limpeza dos equipamentos de forma a manter a produtividade máxima desejada. Como o Terminal de MAC13 está em pleno funcionamento há décadas, a simples conferência do histórico de consumo de MAC13 evidencia que este aspecto não pode ser desprezado no dimensionamento desta despesa. De acordo com o gasto histórico da instalação portuária, as despesas com água para fins operacionais são, em média, 10.000 m3 por ano, volume este muito superior ao indicado pela metodologia utilizada nos estudos, proporcionando gastos muito inferiores à realidade.</p>	<p>Informamos que além do gastos com água na categoria fixa Utilidades, que calculo o gasto administrativo com água com o parâmetro de 100m³/pessoa, também são considerados gastos com água dentro da categoria variável Utilidades</p>
Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.4 Geral e Administrativo Limpeza Verificamos que a equipe de limpeza estimada no estudo não condiz com as necessidades do MAC13. De forma a manter a segurança operacional e as obrigações de higiene, a estrutura necessária pode ser classificada em três áreas: I. Limpeza da Área administrativa O Prédio Administrativo possui 1.286,4 m² e está dividido em diversos ambientes (Sala da diretoria, Salas da TI, Salas do Laboratório, Sala da Gerência Administrativa e Financeira, Setor Pessoal, Setor de Compras, Apoio Jurídico, Sala de Contabilidade, Sala da Tesouraria, Sala da Gerência de Operação e de Manutenção, CFTV, Auditório, Setor Médico, Áreas de uso coletivo e Banheiros); para a limpeza desses ambientes são necessários 4 auxiliares de serviços gerais, atuando em horário administrativo; II. Limpeza das Áreas de Apoio As áreas de apoio necessárias ao funcionamento operacional do Terminal existentes no MAC13 possuem um total de</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. As questões levantadas e os subsídios apresentados serão analisados e, caso pertinente, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.</p>

2.853 m² distribuídos nos seguintes ambientes: Centro de Operação, Centro de Controle de Motores, Subestação, Sala de Gerador, Sala dos Técnicos de Segurança do Trabalho, Refeitório, Almoxarifado, Setor de Ponto, Garagem de máquinas, Oficina Mecânica, Oficina Elétrica, Oficina de Refrigeração, Oficina de Pintura, Sala de Vulcanização/Borracharia, 3 Portarias, Vestiário, Depósito de Líquidos Inflamáveis e Gases; 3 Salas dos Supervisores, Salas de Manutenção Predial/Marcenaria e Banheiros da área operacional. Adicionalmente é necessário realizar a limpeza de ruas internas e calçadas que possuem 9.586 m². Para a limpeza diária desses ambientes são necessários 8 auxiliares de serviços gerais que atuam em horário administrativo. III. Limpeza da Área Operacional: O estudo não levou em consideração a necessidade de se realizar a limpeza dos setores operacionais (galerias de esteira e máquinas). As próprias características do açúcar, levam a essa necessidade. O açúcar a granel é um produto em pó cuja movimentação leva a produção de muita poeira e particulados que se depositam e se acumulam sobre as paredes e pisos das galerias das esteiras, por sobre as superfícies estáticas dos equipamentos e por baixo das esteiras. A ausência de limpeza diária nas galerias de esteiras e máquinas operacionais resultam em: (i) perda operacional, reduzindo o desempenho da prancha média; (ii) contribui para quebra de equipamentos; (iii) dificulta o acesso aos equipamentos para inspeção e manutenção; (iv) gera o risco de incêndios causados por travamento de peças (como já ocorreu em outros terminais portuários); (vii) aumenta os risco de incidentes e acidentes de trabalho. Além disso, o acúmulo desse particulado gera riscos de explosão devido ao fato da poeira do açúcar ser classificada como poeira combustível. Desta forma, em hipótese alguma, a limpeza destas galerias pode ser desconsiderada no dimensionamento da equipe de limpeza. As galerias de esteiras existentes no MAC13 possuem 6.349 m² e para poder realizar a limpeza destas galerias e máquinas operacionais, são necessários 6 auxiliares de serviços gerais por turno; IV. Limpeza da Áreas Verdes: O estudo não levou em consideração a necessidade de se realizar a limpeza/jardinagem das áreas verdes do MAC13. Sabemos que as áreas verdes não são essenciais para a operação do terminal, no entanto essas áreas são partes dos ativos do terminal e estão relacionados como bem patrimonial. Esses espaços verdes são uma característica do MAC13 e são significativas em termos de área. As áreas verdes existentes no MAC13 possuem 7.483 m² e para poder realizar a limpeza e jardinagem destas áreas, são necessários 3 auxiliares de serviços gerais que atuam em horário administrativo.

Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.4 Geral e Administrativo Vigilância A estrutura de segurança constante dos estudos não condiz com as exigências da CONPORTOS e CESPORTOS, nem atendem ao acordo sindical local para o MAC13. A Equipe de Segurança Patrimonial divide-se em 4 equipes, atendendo 3 postos diretos e serviços internos de rondas em 2 turnos de 12/36, atendendo o acordo sindical local e as obrigações constantes do Plano de Segurança aprovado pela CONPORTOS. Os postos diretos são classificados como: PORTARIA 1 - P1, é acesso principal da empresa, tanto para os funcionários, quanto para visitantes ao Terminal. Dessa portaria se controla e vigia o acesso ao estacionamento, prédio administrativo e o vestiário e são realizados os controles de acesso tanto de pessoas como de veículos. Necessita de 1 Vigilante por turno. PORTARIA 3 - P3, Essa portaria controla a saída dos caminhões graneleiros que descarregaram o produto no terminal, assim como atua na vigilância para impedir o acesso de pessoas não autorizadas ao Terminal. Necessita de 1 vigilante por turno. PORTARIA 4 - P4, Essa portaria controla o acesso ao terminal pela via do Cais no Berço 6, assim como controla o acesso dos caminhões graneleiros vindos das unidades produtoras para descarregar no Terminal. Necessita de 1 vigilante por turno. Desta forma a vigilância atua em cada turno com 1 vigilante em cada posto, 1 vigilante rendeiro/rodante, 1 vigilante supervisor, ou seja, 5 vigilantes por turno. CFTV - Com respeito a operação do CFTV para atendimento da Resolução nº 52 de 20/12/2018 da CONPORTOS são necessários dois operadores de CFTV por 4 equipes atuando em escala de 12/36. Adicionalmente são necessários mais 1 pessoa por equipe para rendição. Desta forma, para a operação do CFTV, são necessários 12 operadores. Por último, de acordo com a Resolução 52 da CONPORTOS, a instalação portuária necessita ter um Supervisor de Segurança Portuária, funcionário próprio, de nível superior e com experiência em segurança, devendo constar do quadro de recursos humanos. Totalizando a necessidade de 32 vigilantes.</p> <p>Agradecemos pela contribuição. As questões levantadas e os subsídios apresentados serão analisados e, caso pertinente, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.</p>
--------------------------------	-----------------	--

Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>SALÁRIOS UTILIZADOS NOS ESTUDOS: Conforme a metodologia apresentada, não conseguimos identificar, nos sistemas SICRO, SINAPI e SINE os salários indicados no Estado de Alagoas para os cargos relacionados, na data base do Estudo. De acordo com os salários que as empresas praticam na região, os valores utilizados no estudo estão muito abaixo da realidade praticada pelas empresas - entre 30% a 40% abaixo da realidade. Discordamos e protestamos veemente que estudos do governo venham a reduzir, mesmo que de forma indicativa, os salários de empregados no Estado de Alagoas, prejudicando os esforços que o Sindicato vem, a muito tempo, realizando para buscar melhores remunerações para mão de obra dos Alagoanos. Solicitamos que os valores sejam corrigidos para os salários efetivamente praticados no Estado de Alagoas, devendo os valores serem, no mínimo, 30% acima dos indicados no estudo.</p>	<p>Em relação aos valores salariais, informa-se que os aplicados no estudo são de fontes governamentais oficiais e a falta de referências e documentações dos percentuais apresentados nesta contribuição impossibilita sua aplicação no estudo.</p>
Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.1 Mão de Obra - Os salários foram definidos utilizando-se referências dos sistemas SICRO, SINAPI e SINE. Para os encargos foi utilizado apenas o sistema SINAPI. Como pleito, de forma a permitir uma melhor avaliação dos níveis salariais utilizados nos estudos, sugerimos que, nas documentações disponibilizadas nas futuras audiências públicas, sejam incluídos, para cada uma das funções, a fonte do valor utilizado e o código no sistema SICRO, SINAPI e SINE. Outra questão relevante é que os encargos a serem considerados, devem ser os mesmos utilizados em cada uma das tabelas salariais (SICRO, SINAPI e SINE), uma vez que a metodologia de cálculo utilizada em cada sistema é desenvolvida com base na forma do estabelecimento do salário para cada função. Ou seja, no caso do uso de um salário constante na base do SICRO, o encargo a ser utilizado deverá ser àquele constante no SICRO para aquela função; um salário de uma função do SINAPI, deverá utilizar o mesmo percentual de encargos para aquela função no SINAPI; e assim por diante.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que para os encargos foi utilizado uma taxa ponderada entre as funções utilizadas no SICRO e no SINAPI, trata-se de um erro material no texto que seria corrigido (a taxa ponderada de encargos é de 88,21%, enquanto a taxa no SINAPI é de 72,01% no mês de referência do estudo). Vale a pena acrescentar que o sistema SINE apresenta apenas valores salariais sem referências aos encargos. Futuramente serão disponibilizados os códigos das funções utilizados nos sistemas SICRO e SINAPI.</p>

Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.2 - Utilidades - Para as despesas com eletricidade, foram usados os valores unitários disponibilizados pela empresa Equatorial Alagoas de alta tensão. A tarifa média por kWh, considerando horários de ponta, fora de ponta e excedentes, é de R\$ 0,34720/kWh. Acreditamos ter ocorrido um equívoco com relação ao valor utilizado como Tarifa, uma vez que esse valor é muito aquém dos atualmente praticados pela Companhia Energética de Alagoas - CEAL (Equatorial Energia - Alagoas). Os valores atualmente praticados na bandeira azul (bandeira mais usual para terminais portuários, por operarem em regime de 24 horas) são de (valores com impostos): R\$ 2,210605 na Ponta, R\$ 0,427741 na fora de ponta e R\$ 23,603950 por kW de potência contratada. Por ser extremamente complexo o estudo de custo utilizando Tarifas Azul ou Verde, por precisar calcular a potência a ser contratada, sugerimos a seguinte alternativa: utilizar a tarifa por kWh residencial convencional, que é, inclusive mais barata que tarifas comerciais ou industriais, e acrescentar um percentual para compensar a diferença. Em média, com uma boa gestão em planejamento energético, esse percentual é de 2% a 3%. No caso de Alagoas, o custo da energia residencial, sem impostos, é de R\$ 0,535/kWh e, com os impostos, que é principalmente de ICMS, fica em R\$ 0,7105979/kWh. (vide tabela de Tarifas Aneel https://www.aneel.gov.br/ranking-das-tarifas) Se aplicarmos um acréscimo, conservador de 2%, assumindo uma excelente gestão de energia, o valor passa a ser de R\$ 0,72481/kWh. Nesse sentido, recomendamos revisar o valor do kWh para R\$ \$ 0,72481.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que foi utilizada uma média ponderada das tarifas vigentes na data base do estudo da empresa Equatorial Alagoas de ponto e fora de ponto resultando na tarifa aplicada de R\$ 0,34720/kWh. Não se vislumbra aplicar a tarifa residencial neste caso.</p>
Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.2 - Utilidades - Cabe observar que no cálculo com iluminação, não foi considerada a iluminação da área do berço. Muito embora o berço não seja área arrendada, a APMC não dispõe de sistema de iluminação dessa área, sendo os refletores todos de responsabilidade da arrendatária. Considerando a criticidade desta iluminação para a segurança operacional, julgamos essencial a inclusão da responsabilidade da iluminação da faixa de cais no contrato de arrendamento, evitando aumento de custos com investimentos e manutenção sob responsabilidade da administração portuária.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que estamos avaliando a melhor solução para garantir a iluminação do berço 6 para operações nocturnas.</p>

Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.2 - Utilidades - As despesas com água e esgoto são calculadas em função do uso de 100 litros por empregado por dia, segundo parâmetros do PAP, aplicando-se a tarifa vigente fornecida pela empresa Casal em Alagoas. O valor unitário vigente para água é de R\$ 18,26/m3. A tarifa utilizada reflete apenas o consumo de água e não contempla esgoto. Como a metodologia do PAP estipula o cálculo de 100 litros por empregado por dia com água e esgoto, é preciso incluir a tarifa de esgoto. A tarifa da empresa Casal Alagoas para esgoto, Em Maceió, a tarifa de esgoto equivale a 100% do consumo de água dos imóveis, sejam eles residenciais, comerciais, industriais ou públicos. Portanto, a tarifa a ser utilizada é de R\$ 36,52 por m3.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que o pagamento para esgoto será incorporado na modelagem.</p>
Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.4 - Geral e Administrativo - Seguros As alíquotas de seguros utilizadas para estimar os gastos com seguros foram de 0,02% de 100% do CAPEX para seguro de Risco de Engenharia, 0,03% do Capex de Construção para seguro de Responsabilidade Civil Geral e Cruzada das atividades das obras; 0,14% do Capex Total para o seguro de riscos nomeados/multiriscos; 0,05% de 3% do valor do Contrato para o seguro de responsabilidade civil das atividades do contrato; e 0,17% de 2,5% do valor do Contrato como Garantia de Execução durante a concessão. Solicitamos explicações sobre a alteração dos percentuais utilizados no Estudo. Em todos os processos de arrendamentos realizados até abril de 2020, os percentuais apresentados eram diferentes, indicando gastos com prêmios de seguros bem superiores aos valores constantes da nova metodologia. Na metodologia do MAC13, todos os valores com seguros estão muito abaixo da realidade de mercado. No caso do seguro de Riscos Nomeados/Multiriscos, não há no cálculo estimativa referente aos valores dos produtos armazenados, que são de responsabilidade da arrendatária e precisam ser segurados. Nesse sentido, recomenda-se a alteração dos percentuais para os índices mais realistas, que foram adotados em todos os projetos de arrendamento realizados até maio de 2020. Adicionalmente, de forma a que se possa realizar análises no futuro, recomendamos serem indicadas as fontes para os percentuais e racionais utilizados.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que as alíquotas dos seguros e garantias estão baseados em amostras levantadas no âmbito da Nota Técnica 26/2019/GEINF/DPL/EPL "Revisão da metodologia para estimativa da rubrica Seguros na avaliação econômico-financeira dos estudos de viabilidade para arrendamentos portuários", de 03/10/2019. Julgamos que as premissas aplicadas no estudo refletem bem o atual cenário do mercado de seguros.</p>

Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.4 - Utilidades - Para definição do montante de custos incorridos com utilidades variáveis, foram levantados os valores pretéritos para a mesma atividade, sendo tal valor convertido para consumo em kWh/tonelada, obtendo-se o custo de R\$ 0,85/tonelada de açúcar a granel movimentado. Considerando que o valor da tarifa de energia utilizada no item 4.1.2 da Seção D apresenta valores equivocados para o kWh de energia, esse valor precisa ser revisado. Acreditamos ter ocorrido um equívoco com relação ao valor utilizado como Tarifa, uma vez que esse valor é muito aquém dos atualmente praticados pela Companhia Energética de Alagoas - CEAL (Equatorial Energia - Alagoas). Os valores atualmente praticados na bandeira azul (bandeira mais usual para terminais portuários, por operarem em regime de 24 horas) são de (valores com impostos): R\$ 2,210605 na Ponta, R\$ 0,427741 na fora de ponta e R\$ 23,603950 por kW de potência contratada. Por extremamente complexo o estudo de custo utilizando Tarifas Azul ou Verde, por precisar calcular a potência contratada. Uma forma mais simplificada é utilizar a tarifa por kWh residencial convencional, que é, inclusive mais barata, e acrescentar um percentual para compensar a diferença. Em média, esse percentual é ao redor de 2% a 3%. No caso de Alagoas, o custo da energia residência sem impostos é de R\$ 0,535/kWh e, com impostos, de R\$ 0,7105979/kWh. (vide tabela de Tarifas Aneel https://www.aneel.gov.br/ranking-das-tarifas) Se aplicarmos um acréscimo, conservador de 2%, assumindo uma excelente gestão de energia, o valor passa a ser de R\$ 0,72481/kWh. Nesse sentido, para definição do montante de custos incorridos com utilidades variáveis, para o qual foram levantados os valores pretéritos para a mesma atividade, sendo tal valor convertido para consumo em kWh/tonelada, recomendamos a revisão do valor do kWh para R\$ 0,72481, o que resultará um custo por tonelada movimentada de R\$ 1,74/tonelada de açúcar a granel movimentado. Cabe observar que existem movimentações de melaço, que mesmo sendo em pequenas quantidades, por ser extremamente viscoso, demandam elevado consumo com energia elétrica para acionamento das bombas.</p> <p>Agradecemos a contribuição e informamos que se tratam de valores pretéritos médios de terminais de granéis sólidos vegetais levantados no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários. No que tange a movimentação do melaço, informa-se que ela foi desconsiderada conforme os instrumentos oficiais de planejamento do Governo.</p>
--------------------------------	-----------------	--

Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.4 - Taxas e Outras Contribuições - O valor do IPTU da área denominada MAC13 foi estimado com base em valores de IPTU publicados na cidade de Maceió, totalizando a importância anual estimada em R\$ 121.797,30. Cabe observar que, muito embora o STF tenha regrado sobre a cobrança de IPTU em área arrendadas, o Município de Maceió não pratica essa cobrança. Também não existem, até o momento, estudos no município para efetuar essa cobrança. Considerando que, no caso do Município de Maceió entender no futuro que a cobrança passará a ser devida, o futuro arrendatário poderá requerer o reequilíbrio contratual, com base nos valores que vierem a ser efetivamente cobrados. Por não ser possível aferir o valor, sendo qualquer cobrança futura, ou a inexistência de cobrança, motivos de reequilíbrio contratual, recomendamos a exclusão dessa despesa.</p>	Considerando-se decisão recente do Supremo Tribunal Federal (STF) reconhecendo a constitucionalidade da cobrança do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) de terreno público cedido a empresas privadas ou economia mista, o valor do IPTU foi apropriado no modelo financeiro. Vale esclarecer que se trata de uma estimativa com base em valores atualmente pagos na cidade de Maceió e que estas estimativas de custos são referenciais e sua alteração não gera direito à reequilíbrio contratual.
Estudo - Seção D - Operacional	Todo documento.	<p>Item 4.1.4 - Custo do Leilão - Foi considerado o leilão na ANTAQ, sem custo para o futuro arrendatário. Conflita com o especificado na Minuta de Edital, que estabelece o Leilão na B3.</p>	Agradecemos a contribuição e informamos que o custo do leilão será incluído no estudo.
Minuta de Edital	PREÂMBULO	<p>Diferentemente do constante no Preâmbulo, na Seção D - Operacional , no item 4.1.7, é mencionado que foi considerada a realização do Leilão na ANTAQ,</p>	O leilão será realizado na B3. Os custos serão imputados ao projeto, que será revisto pela EPL.
Minuta de Edital	<p>O Volume 1 - Documentos de Representação, Declarações Preliminares, Garantia de Proposta e o Volume 2 - Proposta pelo Arrendamento relativos ao Leilão serão recebidos somente no dia [â€¢]/[â€¢]/[â€¢], das 10h às 13h, na B3, na Rua XV de Novembro, nº 275,</p>	<p>Diferente do constante na Seção D - Operacional , no item 4.1.7, é mencionado que foi considerada a realização do Leilão na ANTAQ,</p>	O leilão será realizado na B3. Os custos serão imputados ao projeto, que será revisto pela EPL.

Minuta de Edital	A Sessão Pública do Leilão e abertura das Propostas pelo Arrendamento das Proponentes ocorrerá no dia [â€¢]/[â€¢]/[â€¢], a partir das 10h, na B3, na Rua XV de Novembro, nº 275, Centro - São Paulo/SP.	A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11517/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 09/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MAC13, no Porto de Maceió/AL. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia092020@antaq.gov.br. Conforme a Nota Técnica nº 16/2020/CPLA, disponibilizada no âmbito da presente audiência pública, não foram alocados custos para a realização do leilão, pois não haveria participação da Brasil, Bolsa e Balcão (B3) na realização do certame. Acontece que, na minuta de edital, há várias cláusulas citando participação da B3 nesse certame, como por exemplo: recebimento dos documentos dos proponentes e realização do certame nas dependências da B3; assessoramento da B3 à comissão de licitação; guarda de documentos etc. Nesse sentido, a Seae recomenda que seja esclarecido que a B3 não participará desse certame, sendo retiradas as cláusulas editorialias que remetem a ela; ou que, em caso contrário, se houver participação da B3, seja alocado valor correspondente no edital, refazendo-se, se necessário, os cálculos financeiros nos estudos incluindo-se tal custo adicional.	Acatada. O Leilão será realizado na B3 e os estudos serão revisitados.
Minuta de Edital	A área total do Arrendamento em Maceió - AL, cujo código de identificação é MAC13, possui 71.262 m ² (setenta e um mil e duzentos e sessenta e dois metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e e	Não existe referências à movimentação de melaço, que é um granel líquido. O terminal realiza embarques de melaço. Trata-se de uma carga que não apresenta linearidade na movimentação. O melaço é oriundo de apenas uma usina e tem como destino um único cliente, que pode, a qualquer momento, adquirir esse insumo de outro fornecedor. O histórico de movimentação de melaço representa, ao longo dos últimos 10 anos menos de 0,8% da movimentação total de cargas pelo terminal no período e não tem regularidade. No entanto, se trata de uma carga que é realizada na área do terminal e a sua exclusão impactará na prestação do serviço atualmente realizado no Porto de Maceió, já que as demais infraestruturas de tancagem no porto não estão preparadas para operar com esta carga.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que o objeto do contrato será alterado para granel vegetal.
Minuta de Edital	No caso de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira.	A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11517/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 09/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MAC13, no Porto de Maceió/AL. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-	Não acatada. A redação do Edital segue a Legislação, mormente o § 2º do art. 51 do Decreto 7.581/11, segundo o qual, no consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira. A interpretação jurídica da SEAE está equivocada. Não ha como seguir parcialmente o RDC.

mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia092020@antaq.gov.br. A minuta de edital permite a participação de licitante estrangeiro na disputa do certame. Permite-se que tal licitante dispute de forma isolada ou em consórcio. Por outro lado, obriga que as empresas estrangeiras, no caso de formarem consórcio para participar do leilão, sejam lideradas por empresas brasileiras (cláusula 11.1.5 da minuta de edital). Conforme já mencionado no Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF, tal obrigação não parece razoável, dado que as empresas estrangeiras podem participar de forma isolada do leilão. Pode-se interpretar, inclusive, que é possível haver consórcio formado exclusivamente por empresas estrangeiras. Em ambos os casos, não haveria participação de empresa brasileira. No relatório com as respostas às contribuições recebidas em sede de audiência pública prévia ao leilão para arrendamento de terminal portuário - relativo à Audiência Pública Antaq nº 03/2020 -, a Antaq menciona o seguinte para a sugestão: Não acatada. A redação do Edital segue a Legislação, mormente o § 2º do art. 51 do Decreto 7.581/11, segundo o qual, no consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira. De fato, o decreto mencionado, que regulamenta a Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011, que institui o Regime Diferenciado de Contratações (RDC), traz a disposição citada pela Antaq. Por outro lado, no ato justificatório, explicita-se que o RDC será utilizado no leilão de MAC13, citando-se dispositivo da Lei dos Portos em que se aplica ao leilão de arrendamentos portuários, de forma subsidiária, a lei do RDC, a Lei nº 8.987/1995 (Lei das Concessões), bem como a Lei nº 8.666/1993 (Lei de Licitações). O ato justificatório prossegue afirmando que a aplicação do RDC objetiva a adoção de leilão com apresentação de lances públicos e sucessivos, além da fase em viva-voz, além de se aplicar fase recursal única. Ou seja, em nenhum momento o ato justificatório menciona que a utilização do RDC objetiva, também, garantir a liderança para empresa brasileira em caso de consórcio entre empresas nacionais e estrangeiras. Dessa forma, buscando aumentar o número de interessados no leilão e aumentar a concorrência no certame - e tendo em vista a ausência de justificativa adequada para imposição de liderança por parte de empresa brasileira -, esta Seae reforça o entendimento expressado no Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF, de forma que a Antaq siga a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) - cujos leilões nunca deram vazio -, em que não há tal obrigação de liderança por empresa brasileira, reiterando a recomendação de que não haja obrigatoriedade de liderança

		por empresa brasileira no caso de consórcio formado por empresas brasileiras e estrangeiras.	
Minuta de Edital	Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Estado de Alagoas e a Fazenda do Município de Maceió - AL com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes, prevalecendo o prazo de validade nelas atestados.	Acreditamos que essa cláusula esteja inserida equivocadamente, pois exige que o participante seja empresa registrada no Estado de Alagoas e Município de Maceió, além de já constar a exigência de certidões de regularidade fiscal perante a Fazenda Estadual e a Fazenda Municipal consta da Cláusula 19.10.4 já tratou desse tema.	Conforme o item 19.10.4, caso a Proponente não possua inscrição estadual e/ou municipal, deverá apresentar certidão que comprove a situação de não inscrita.
Minuta de Contrato	UNIÃO	trestestes testes	Não há contribuição.
Minuta de Contrato	A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é MAC13, localizada no Porto de Maceió, possui 71.262 m ² (setenta e um mil e duzentos e sessenta e dois metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os e	Não existe referências à movimentação de melaço, que é um granel líquido. O terminal realiza embarques de melaço. Trata-se de uma carga que não apresenta linearidade na movimentação. O melaço é oriundo de apenas uma usina e tem como destino um único cliente, que pode, a qualquer momento, adquirir esse insumo de outro fornecedor. O histórico de movimentação de melaço representa, ao longo dos últimos 10 anos menos de 0,8% da movimentação total de cargas pelo terminal no período e não tem regularidade. No entanto, se trata de uma carga que é realizada na área do terminal e a sua exclusão impactará na prestação do serviço atualmente realizado no Porto de Maceió, já que as demais infraestruturas de tancagem no porto não estão preparadas para operar com esta carga. Nesse sentido, recomendamos a inclusão da movimentação de granéis líquidos no objeto contratual.	Agradecemos pela contribuição. Informamos que o objeto do contrato será alterado para granél vegetal.
Minuta de Contrato	O presente Contrato poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a exclusivo critério do Poder Concedente, nos termos deste Contrato e seus Anexos, até o limite máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações	A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11517/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 09/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MAC13, no Porto de Maceió/AL. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia092020@antaq.gov.br. Sobre a o item 3.3 da minuta de contrato, o prazo contratual para o arrendamento ora analisado foi fixado em 25 anos; conforme os documentos disponibilizados na presente audiência pública, esse prazo foi estabelecido de forma que comportasse de maneira adequada os investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as outorgas fixas e variáveis . Ou seja, o	Não acatada. Preliminarmente, a uma confusão exposta pela SEAE que merece ser esclarecida. Arrendamento não é concessão. Note-se que o legislador quis diferenciar o arrendamento da concessão. É princípio basilar da hermenêutica jurídica que a lei não contém palavras inúteis: verba cum effectu sunt accipienda. Ou seja, todas as palavras devem ser consideradas para a perfeita interpretação legislativa e presente exemplo fica clara a diferença de concessão e arrendamento, não podendo nem chamar esse segundo de um "tipo de subconcessão" o que é ainda dito por muito neófitos no setor portuário. Conforme mencionado pela própria SEAE/ME, o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, prevê a possibilidade de prorrogações sucessivas até o prazo total de setenta anos, conforme se depreende do art. 19:"Os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo determinado de até trinta e cinco anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder

prazo é suficiente para amortizar os investimentos e manter em níveis considerados razoáveis os pagamentos a título de valor de arrendamento (tanto a parcela fixa quanto a variável). Por outro lado, semelhante às Audiências Públicas Antaq nº 01, 02 e 03 de 2018, às Audiências Pública Antaq nº 06, 09 e 16 de 2019 e à Audiência Pública Antaq nº 03/2020, a minuta de contrato disponibilizada na presente audiência pública permite, a critério do Poder Concedente, que haja sucessivas prorrogações do prazo do arrendamento até o prazo total de 70 anos. Apesar de esta ser uma possibilidade trazida no Decreto nº 8.033/2013, entende-se que a prorrogação contratual deveria ser restrita pelos motivos a seguir, como mencionado no Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF (a Seprac foi sucedida por esta Seae/ME): Do ponto de vista concorrencial e regulatório, a licitação é um momento importante para mercados monopolísticos de prestação de serviços públicos, pois promove a concorrência pelo mercado além de dar transparência para todas as informações que estão envolvidas no processo. Esta concorrência possibilita que diversos agentes econômicos realizem suas próprias projeções sobre o futuro e façam suas ofertas para obter o direito de exploração dos serviços. Nesse sentido, a licitação permite que os agentes concorram, o que tende a levar a que o agente mais eficiente obtenha o direito de exploração do serviço, promovendo efeitos positivos para toda a sociedade. Cabe ainda mencionar que a concorrência comportará um ajuste contratual modernizado de acordo com as práticas então vigentes, incorporando melhorias advindas da curva de aprendizado experimentada pelo poder concedente. Não se descuida de que, de fato, prorrogações de prazos contratuais em contratos de concessão, quando previstas nos respectivos contratos, são competência do Poder Concedente, observada a conveniência e a oportunidade de fazê-lo. Por outro lado, ao demonstrar que os prazos de tais contratos serão o estritamente necessário para proporcionar o adequado retorno ao parceiro privado, é enviado um sinal de que haverá um mercado constante de leilões para operação de infraestrutura, possibilitando mais oportunidades de que novos agentes eficientes passem a operar essas infraestruturas. Reiterando as justificativas apontadas por esta Seae, a OCDE, em documento intitulado Avaliações de Impacto Concorrencial - Portugal 2018 , destaca o seguinte: Em Portugal, a duração das concessões de terminais é definida de forma discricionária pelas autoridades, com limites estabelecidos em lei; Evidências empíricas sugerem que algumas concessões foram feitas por períodos de tempos superiores ao estritamente necessário para recuperar o capital investido; Ademais, algumas concessões de terminais foram renovadas no fim

concedente, até o limite máximo de setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações." Portanto, eventual prorrogação contratual recai sobre o juízo de conveniência e oportunidade do Poder Público, no caso a União, não sem, contudo, analisar e motivar a vantajosidade de possíveis prorrogações, como apregoa o parágrafo primeiro do art. 19 do Decreto Decreto nº 8.033: "§ 1º Nas hipóteses em que for possível a prorrogação dos contratos, caberá ao órgão ou à entidade competente fundamentar a vantagem das prorrogações em relação à realização de nova licitação de contrato de concessão ou de arrendamento.

		<p>do contrato, por um período a mais de tempo, sem que fossem abertos novos processos licitatórios; Dessa forma, pode haver um dano substancial à concorrência, devido à redução do número de processos licitatórios, seja pelo fato de as concessões serem feitas com tempo demasiadamente longo, seja pelo fato de haver renovações ao fim dos termos iniciais dos contratos; Mesmo em processos licitatórios bem desenhados para promover competição, tempos contratuais demasiadamente longos impedem a possibilidade de novos operadores inovarem e contestarem os incumbentes; Por fim, recomenda-se que os tomadores de decisão devem estabelecer critérios claros, objetivos e transparentes para determinar o prazo de uma concessão, baseado no nível de investimento requerido. Assim, por todo o exposto - ainda mais tendo em vista que os estudos afirmam que o prazo contratual de 25 anos é suficiente para amortizar os investimentos realizados -, esta Secretaria reitera a recomendação para que a prorrogação do prazo do arrendamento seja permitida unicamente para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e apenas uma única vez, a exemplo dos contratos de concessão aeroportuária.</p>	
Minuta de Contrato	O atendimento dos requisitos explicitados na Subcláusula 3.4 será comprovado por meio das informações a serem encaminhadas pela Arrendatária à ANTAQ nos termos da regulamentação e da Cláusula 18, de forma a subsidiar o Poder Concedente na decisão motivada	<p>A Cláusula 18 não trata sobre informações a serem encaminhadas para a ANTAQ. Nesse sentido, sugerimos a exclusão da referência à Cláusula 18.</p> <p>Conforme a Portaria 530/MInfra, de 13/8/2019, art. 68, são requisitos para a prorrogação de contratos de arrendamento, a aprovação do EVTEA pela Antaq.</p>	

Minuta de Contrato	Obrigações da Arrendatária	<p>Considerando a forma de operação do açúcar na área do MAC13, que necessita operar com conceito de pilha única de armazenagem, é preciso que o futuro Arrendatário trabalhe em conjunto com laboratório a ser contratado pelos exportadores, que será responsável pelo controle de qualidade do produto e a certificação para exportação. Tendo em vista que o Laboratório da EMPAT é um dos poucos laboratórios existentes no Brasil com as atestações necessárias, e único no Estado de Alagoas e que o laboratório funciona sem fins lucrativos, sendo controlado por todos os exportadores de açúcar do Estado de Alagoas, de forma a não onerar a logística de exportação, ou que o laboratório seja utilizado para fins de majoração de receitas da futura Arrendatária, sugerimos a inclusão do seguinte item referente a serviços inclusos na Tarifa.</p> <p>7.1.2.1 Disponibilizar, gratuitamente, área no segundo piso do prédio administrativo, para o funcionamento do laboratório da empresa de classificação contratada pelos exportadores. Essa área será mantida (infraestrutura predial, infraestrutura de comunicação, água, energia e refrigeração), durante todo o Prazo de Arrendamento pela Arrendatária.</p> <p>7.1.2.2 Apenas descarregar o açúcar e melaço dos caminhões após aprovação prévia do laboratório.</p>	<p>Agradeçemos a contribuição e informamos que a disponibilização de área para funcionamento do laboratório será de responsabilidade exclusiva do licitante vencedor. Esclarecemos ainda que se trata de uma negociação entre entes privados não cabendo interferência do Poder Concedente.</p>
Minuta de Contrato	A Arrendatária obriga-se ainda a:	<p>Disponibilizar, gratuitamente, área no segundo piso do prédio administrativo, para o funcionamento do laboratório da empresa de classificação contratada pelos exportadores. Essa área será mantida (infraestrutura predial, infraestrutura de comunicação, água, energia e refrigeração), durante todo o Prazo de Arrendamento pela Arrendatária.</p> <p>Apenas descarregar o açúcar e melaço dos caminhões após aprovação prévia do laboratório.</p>	<p>Agradeçemos a contribuição e informamos que a disponibilização de área para funcionamento do laboratório será de responsabilidade exclusiva do licitante vencedor. Esclarecemos ainda que se trata de uma negociação entre entes privados não cabendo interferência do Poder Concedente.</p>
Minuta de Contrato	Prestar as Atividades de acordo com o seguinte Parâmetro do Arrendamento: a partir de 2022, prancha média geral de carregamento de, no mínimo, 400 toneladas/hora; sendo Prancha Geral Média o volume da carga movimentada no Terminal por todo período de temp	<p>A prancha proposta no Estudo para arrendamento do MAC13 não tem como ser tecnicamente obtida. O sistema de carregamento tem capacidade nominal de 1.000 t/h. Considerando as perdas de eficiência com a necessidade de reduzir a produtividade no final do enchimento dos porões, com translado do carregador do navio, com abertura e fechamento de porões, com o translado dos recuperadores nos armazéns e ainda as paralisações por motivos de intempéries climáticas, faz com que a produtividade média efetiva do sistema de carregamento de navios (para as consignações embarcadas pelo Porto de Maceió) seja correspondente a 60% da capacidade nominal. Cabe observar que ao longo dos últimos 9 anos, a menor média anual de produtividade efetiva foi observada no ano de 2017, que foi de 355 t/h. No passado mais distante ocorreram anos em que a produtividade foi próxima de 400 t/h, mas isso deveu-se pelo período maior de exportação naquela época,</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que os estudos portuários do governo federal buscam no mínimo a manutenção da eficiência já alcançada no terminal quando não há melhorias propostas no sistema aquaviário do porto. Para a determinação da prancha geral utilizou-se como parâmetro o melhor desempenho histórico, que foi 405 t/hora em 2014, conforme dados do Anuário Estatístico da Anataq.</p>

que ocorria ao longo dos meses de seca na região. No entanto, o mercado internacional modificou e o volume maior de exportações passou a ocorrer nos meses de chuvas, resultando em uma maior quantidade de paralisações que não são de controle do futuro arrendatário. Ao considerar a produtividade total entre o momento da atracação e desatracção, ocorrem períodos de inoperância que não são decorrentes de ineficiência de operação, mas sim de tempos necessários para a liberação do navio para o início da operação de carregamento e após a operação de carregamento e a desatracção. Dependendo do tamanho da consignação de carga no navio, será necessário aguardar condições de maré para a realização das manobras de desatracção, permitindo vencer as restrições de calado. O projeto de arrendamento não deve definir uma produtividade teórica com base em maiores navios (foi adotada a maior média de consignações observada no período de 2015 a 2019), já que o terminal não é responsável pela contratação dos navios. As restrições de calado no Porto de Maceió limitam a carga máxima que pode ser carregada, bem como o porte de navios que podem ser utilizados. O berço utilizado pelo MAC13 tem a mesma profundidade desde sua construção no final da década de 1970. Adicionalmente, a Minuta do Contrato de Arrendamento especifica que a Arrendatária será responsável por todos os investimentos, benfeitorias e serviços não especificados, mas que venham a ser necessários para alcançar os Parâmetros do Arrendamento. Considerando que: (i) o projeto de arrendamento, mesmo sendo referencial, não prevê quaisquer investimentos que proporcionem aumento de produtividade; (ii) para atingir a meta proposta, será necessário substituir de todos os equipamentos do MAC13, o que inviabiliza o arrendamento; e (iii) as ineficiências existentes não têm relações com as operações do MAC13; recomendamos a revisão da prancha média para 300 t/h, que é, comprovadamente, a eficiência que se pode obter com as características dos equipamentos do MAC13 e das restrições impostas pela profundidade do Berço 6 do Porto de Maceió.

Minuta de Contrato	Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	<p>Recomendamos a revisão do investimento com Retrofit, sendo especificado quais os equipamentos devem ser parcialmente repostos, evitando uma subjetividade e desentendimentos futuros com relação aos investimentos contratuais obrigatórios. O MAC13, por suas características construtivas, não permite a substituição da maioria dos equipamentos, já que as obras para a realização dessas substituições impactarão em grandes investimentos em infraestrutura, vindo a exceder, em muito, os valores indicados e podendo inviabilizar a prestação contínua do serviço. As galerias de todos os transportadores de correias, por exemplo, são de concreto armado, impedindo a substituição dos transportadores existentes, por outros de maior capacidade. Para a substituição dos recuperadores existentes nos armazéns por outros sistemas, as obras demandariam a paralisação das operações por longo período, impactando, por não existirem alternativas logísticas, na exportação de açúcar do Estado de Alagoas. Os investimentos de modernização que são tecnicamente viáveis, de forma a não paralisar as exportações de açúcar, são: (i) referentes aos sistemas de controle e acionamento dos equipamentos e transportadores de correias, substituindo o sistema analógico existente; e (ii) a substituição do carregador de navios por outro equipamento mais moderno. No entanto, a substituição não proporcionará aumento na capacidade nominal de carregamento, já que o sistema de alimentação de carga não permite maior capacidade. Assim, recomendamos especificar os investimentos, como aqui sugerido, evitando uma insegurança jurídica com relação às obrigações contratuais.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que o retrofit é aplicado sobre os equipamentos tais como shiploader, esteiras, balanças, reclaimers, empilhadeiras, pás carregadeira etc. Pela impossibilidade de saber o estado de conservação dos ativos no ano 12 do contrato, cabe ao futuro arrendatário a avaliação e a aplicação do valor previsto nos equipamentos que mais necessitem de melhorias.</p>
Minuta de Contrato	O Valor do Arrendamento Variável previsto no item ii da Subcláusula 9.2.1 será pago mensalmente pela Arrendatária à Administração do Porto, com base na movimentação mensal de todas as cargas, a partir do início das Atividades até o final do Prazo do Arr	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11517/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 09/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MAC13, no Porto de Maceió/AL. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia092020@antaq.gov.br. Em contratos de arrendamento de terminal portuário localizados em portos públicos, o arrendatário paga à Autoridade Portuária dois valores a título de Valor do Arrendamento: fixo, valor definido em função da exploração da área, que funciona como uma espécie de aluguel; e variável, em que o arrendatário paga um valor por unidade de carga movimentada. Tem sido prática comum nos leilões de terminais portuários localizados em portos públicos a existência de cláusula contratual definindo uma Movimentação Mínima Exigida</p>	<p>Não acatada. O projeto é voltado à granéis sólidos vegetais, especialmente açúcar. A denominação especial refere-se à vocação da política pública que o projeto visa atender. Quando identificada alocar uma determinada carga, ainda que ele não seja economicamente vantajosa, opta-se por estabelecer uma regra de movimentação mínima exigida para aquela carga. Caso não seja feita essa reserva, o futuro arrendatário não possui incentivos para movimentar essa carga.</p>

(MME) por parte do arrendatário; dessa forma, se, em determinado mês, ele processa menos carga que o previsto na MME, deve pagar a diferença à Autoridade Portuária. Grosso modo, por exemplo, se a MME estipula que devem ser movimentados mensalmente 700 toneladas, mas o arrendatário movimentou apenas 600, ele pagará como se tivesse movimentado 700 toneladas. Na minuta de contrato ora analisada, há definição de MME apenas para açúcar. Por outro lado, o terminal poderá movimentar outros granéis sólidos vegetais, para os quais não há MME estabelecida. Conforme a cláusula 9.2.3 da minuta de contrato, o arrendatário deverá pagar a título de valor de arrendamento variável o correspondente à movimentação de todos os tipos de carga; já as cláusulas 9.2.3.1 e 9.2.3.2 deixam claro que a movimentação efetivamente contabilizada considerará apenas os valores de MME para açúcar. Ou seja, será possível a seguinte situação, por exemplo: a MME para açúcar é 800 toneladas; no mês, o terminal movimentou 3.000 toneladas, sendo 200 dessas mercadorias e 2.800 de outros granéis sólidos vegetais. Nesse caso, pagará valor de arrendamento variável relativo a 3.000 toneladas mais um valor relativo à diferença de 600 toneladas (800 de MME menos os 200 efetivamente movimentados) por não ter movimentado a tonelagem prevista no MME para açúcar. Tal disposição não parece fazer sentido. Se o valor de arrendamento variável é cobrado sobre qualquer granel sólido vegetal movimentado, o fato de se cobrar um MME apenas para açúcar é uma forte imposição para que o terminal busque prioritariamente essas cargas - pelo menos até atingir a MME -, de forma que pode haver ineficiências no uso do terminal e com potenciais efeitos negativos quanto a aspectos concorrenciais. A Antaq, em relatório de audiência pública, menciona o seguinte para a sugestão de que a MME considere todas as cargas movimentadas ou que o arrendamento variável incida apenas sobre as cargas definidas na MME: Não acatada. O projeto é voltado à granéis sólidos vegetais, especialmente farelo de soja. A denominação especial refere-se à vocação da política pública que o projeto visa atender. Quando identificada alocar uma determinada carga, ainda que ele não seja economicamente vantajosa, opta-se por estabelecer uma regra de movimentação mínima exigida para aquela carga. Caso não seja feita essa reserva, o futuro arrendatário não possuí [sic] incentivos para movimentar essa carga. Ou seja, o objetivo é mesmo dar um forte incentivo a que o arrendatário movimente as cargas que o poder público deseja, mesmo que não haja vantagem econômica. Isso caracteriza uma forte ingerência sobre decisões de negócio. Cabe destacar a metodologia desenvolvida pela OCDE, que consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a

		<p>concorrência. Nesse contexto, vejam-se os seguintes efeitos: (i) limitação no número ou variedade de fornecedores; (ii) limitação na concorrência entre empresas; (iii) diminuição do incentivo das empresas a competir; e (iv) limitação da escolha do consumidor e a informação disponível. A imposição de que no cálculo do MME seja considerada apenas a movimentação e armazenagem de açúcar pode ser caracterizada como uma limitação à participação no procedimento licitatório de privados que tenham interesse de movimentar todos os tipos de granéis sólidos vegetais sem discriminação, isto é, se enquadra no 1º efeito da metodologia desenvolvida pela OCDE. Assim, esta Secretaria reforça a recomendação de que a MME seja geral - isto é, considere todos os granéis sólidos vegetais movimentados no terminal; ou, alternativamente, que o valor de arrendamento variável incida apenas sobre as cargas para as quais há uma MME definida contratualmente.</p>	
Minuta de Contrato	Remuneração Arrendatária	da	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11517/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 09/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MAC13, no Porto de Maceió/AL. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia092020@antaq.gov.br. A minuta de contrato ora analisada estabelece, em sua cláusula 10, que haverá uma tarifa de serviço - que corresponde ao limite máximo que poderá ser cobrado pela arrendatária - quanto à movimentação de açúcar. Ou seja, está sendo estabelecido um preço-teto contratual. O ato justificatório explica da seguinte forma o estabelecimento de preço-teto: 112. Para a situação do terminal objeto deste Ato Justificatório, se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário, uma vez que o terminal em questão é o único capacitado para realizar a operação de açúcar na região. 113. Ressalte-se que o estabelecimento de preço teto deverá permanecer como prerrogativa contratual apenas enquanto sejam mantidas as condições concorrenciais deste terminal . Para chegar a essa conclusão, o ato justificatório utilizou, como mercado relevante geográfico para a movimentação e armazenagem e açúcar, o Complexo Portuário de Maceió/AL. De fato, ao fazê-lo, o Poder Concedente seguiu o entendimento consolidado de que o mercado relevante de terminais portuários seria dado pelo complexo portuário em questão. Esse entendimento é concretizado tanto pela literatura econômica, quanto pela jurisprudência do Conselho</p> <p>Agradecemos a contribuição e iremos justificar melhor as escolhas regulatórias.</p>

Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Nesse sentido, para mitigar os efeitos adversos dessa sobreposição horizontal, lançou mão adequadamente da regulação clássica, utilizando o controle de preço. Ocorre que a Nota Técnica Conjunta nº 11/2020 - GEP 1/GEMAB, da EPL, utiliza como mercado relevante geográfico o cluster do Pernambuco, estabelecendo a desnecessidade de regulação de preços, que seriam livremente praticados pelo arrendatário. Veja-se a seguir: "43. O estabelecimento do nível de preços que será efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação. 44. Para o terminal MAC13 não foi modelado um Preço-Teto, tendo em vista que existe mais um terminal especializado na movimentação de açúcar a granel no Cluster de Pernambuco, em qual o Porto de Maceió está inserido, a saber, o terminal da Sindaçúcar no Porto de Recife. 45. A proximidade desse terminal deve evitar a prática de preços abusivos pelo futuro arrendatário. Ou seja, há um descompasso entre os estudos realizados (e aprovados pelo poder concedente) e a definição contratual quanto à liberdade no estabelecimento dos preços. Nesse sentido, esta Seae recomenda que ou seja considerado o que foi definido nos estudos (liberdade no estabelecimento de preços) ou que o poder concedente justifique adequadamente a escolha pela definição de preço-teto, justificando os motivos que, no presente caso, levam à definição de que o mercado relevante geográfico é o complexo portuário e não o cluster em que o terminal se encontra.

Minuta de Contrato

Tarifa de Movimentação de açúcar no valor de R\$ 36,95 (trinta de seis reais e noventa e cinco centavos) por tonelada.

O Levantamento de Custos de Produção de Cana-de-Açúcar, Açúcar, Etanol e Bioeletricidade é um estudo realizado pelo Programa de Educação Continuada em Economia e Gestão de Empresas (Pecege, unidade da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz USP/ESALQ) em parceria com a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) e com a Organização de Plantadores de Cana-de-Açúcar do Centro-Sul do Brasil (Orplana). O estudo tem como objetivo realizar o acompanhamento periódico dos custos de produção sucroenergéticos, gerando indicadores do mercado que possibilitem prospectar as oportunidades e tendências do setor. O estudo apresenta uma análise dos custos nas regiões centro-sul e nordeste, em separado, sendo os dados da região nordeste, quase todos, referente aos custos de produção no Estado de Alagoas. A última publicação disponível é referente a safra de 2018-2019. Os estudos da safra de 2019-2020 estão ainda na fase de compilação. Os últimos levantamentos publicados, demonstram que o custo de produção do açúcar na região nordeste é sempre superior aos custos da região centro sul,

Agradecemos a contribuição e informamos que o desconto aplicado de 20% tem se mostrado coerente com as práticas do mercado e tem sido chancelado pela maioria das empresas do setor portuário. Vale frisar que o preço publicado do terminal MAC13 está muito bem alinhado com os terminais da região centro sul, e que a necessidade de praticar preços menores deveria se refletir já na tabela oficial do terminal.

	<p>tendo na safra de 2016/2017 apresentado uma diferença de 21%, na safra de 2017-2018 uma diferença de 6,3% e na safra de 2018-2019 uma diferença de 18,2%. Em todas as safras, o preço de produção na região nordeste foi mantido quase que linear, tendo a variação ocorrida no custo de produção na região centro sul. A menor diferença apontada na safra de 2017-2018 foi resultado de menor produção de açúcar na região centro sul, em decorrência da queda do preço do açúcar, sendo a produção, a partir do segundo semestre, direcionada para o etanol. No entanto, pelo histórico, pode-se constatar que o custo produtivo na região nordeste é quase 20% acima do custo da região centro sul. Nesse sentido, para que o açúcar do Estado de Alagoas possa se manter economicamente viável, é imperativo que o preço praticado para a realização do embarque do produto pelo Porto de Maceió seja ligeiramente inferior aos preços logísticos nos terminais da região centro sul, mitigando uma parte da menor competitividade do produto alagoano. O terminal MAC13 foi concebido de forma a que todos os produtores trabalhem unificados, funcionando como se estivesse operando com o produto de um único produtor, proporcionando um menor custo operacional. Por esse motivo, o preço praticado na instalação portuária é 40% inferior ao mencionado nos estudos. Considerando que os preços utilizados nos estudos servem como parâmetro para apontar os volumes de investimentos a serem realizados, o preço de arrendamento e as demais obrigações financeiras, torna-se essencial que o valor seja revisto, evitando a inviabilização das exportações do produto pelo Porto de Maceió.</p>	
Minuta de Contrato	<p>A Tarifa de Serviço tem por finalidade remunerar todas as atividades necessárias e suficientes para recepção terrestre, armazenagem pelo período mínimo de 15 (quinze) dias, movimentação no armazém e embarque dos navios. Inclui as seguintes subatividades:</p>	<p>Considerando a forma de operação do açúcar na área do MAC13, que necessita operar com conceito de pilha única de armazenagem, é preciso que o futuro Arrendatário trabalhe em conjunto com laboratório a ser contratado pelos exportadores, que será responsável pelo controle de qualidade do produto e a certificação para exportação. Nesse sentido, sugerimos a inclusão do seguinte item referente a serviços inclusos na Tarifa. Atendimento a eventuais solicitações do laboratório contratado pelos exportadores para inspeção da carga;</p>
Minuta de Contrato	<p>Pesagens;</p>	<p>A indicação de pesagens, de forma genérica, como proposto no Estudo, poderá criar ônus que não são serviços usuais de um terminal de granéis sólidos vegetais. Podem ocorrer situações em que se torna necessário realizar pesagens adicionais, como para remoção de uma carga, ou por requisições adicionais do proprietário da carga. Nesse sentido, sugerimos a seguinte redação: Pesagens, exceto as adicionais requisitadas pelo dono da carga.</p>

Minuta de Contrato	Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato;	<p>Como o acesso à área portuária é feito por uma única portaria, de controle exclusivo da APMC, e o Terminal MAC13 fica localizado na área interna do Porto de Maceió, devendo o acesso a ele dar-se necessariamente através de passagem por esta única portaria da área portuária existente, tem-se que a arrendatária não tem como controlar ou impedir que manifestações sociais e/ou públicas ocorram, ainda mais se se derem no portão de acesso ao Porto (como historicamente ocorre), justamente porque se dariam em local distante de onde fica localizado o Terminal e que não está sob a gestão da arrendatária. Da mesma forma, por não deter poder de polícia, não tem como a arrendatária fazer cessar as manifestações. Deste modo, está-se diante de uma álea extraordinária, pois trata-se de um evento superveniente à contratação, imprevisível e incontrolável, que está além da capacidade de gestão da arrendatária. Caracteriza-se, pois, como uma álea administrativa, de responsabilidade exclusiva do poder concedente, já que sua ocorrência terá origem e causa em atos e omissões do próprio Poder Público. Em razão disto, sugere-se retirar esta cláusula.</p>	<p>A locação de riscos é prerrogativa do Poder Concedente, conforme item 13 da minuta do contrato. Doutro modo, conforme o item 14.1, qualquer uma das partes poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos casos em que, após a celebração deste Contrato, vier a se materializar quaisquer dos riscos expressamente assumidos pela outra parte nos termos deste Contrato, com reflexos econômico-financeiros negativos para a solicitante.</p>
Minuta de Contrato	Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato;	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11517/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 09/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MAC13, no Porto de Maceió/AL. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia092020@antaq.gov.br. A alocação de riscos e o correspondente procedimento de reequilíbrio contratual (no caso da efetivação de algum risco) são itens relevantes nos contratos administrativos devido ao fato de, em regra, serem caracterizados como contratos incompletos na medida em que não é possível prever, a priori, todos os eventos que podem afetar a adequada execução do contrato. Nessa seara, as boas práticas recomendam que cada risco elencado no contrato seja alocado à parte que tenha melhores condições de lidar com ele, pois, de outra forma, se o vencedor do leilão fosse responsável por todo e qualquer risco, a licitação poderia, no limite, ser inviabilizada. Nesse sentido, diferentemente da minuta de contrato disponibilizada na Audiência Pública Antaq nº 09/2019, a minuta ora analisada aloca completamente ao arrendatário o risco de manifestações sociais afetarem a prestação dos serviços - repetindo o disposto na Audiência Pública Antaq nº 03/2020. Percebe-se que, na alocação desse risco - sobre o qual o arrendatário tem, notadamente, menos controle e</p>	<p>Não acatada. A definição que o risco deve ser alocada a parte que melhor tem condições de lidar. A própria SEAE concorda, veja o trecho da manifestação: "E é cristalino que o arrendatário tem condições de arcar com menores custos de seguro para cobrir possíveis lucros cessantes de uma manifestação social, do que a União."</p>

influência que o poder público -, a minuta de contrato mais antiga fazia uma divisão quanto à parte que deveria lidar com ele, de forma que, se tais manifestações superassem um lapso temporal fixado no contrato, o risco deixaria de ser do arrendatário e passaria ao Poder Concedente. Tal estratégia é a mais condizente com a teoria de alocação de riscos. Por outro lado, a minuta de contrato analisada no presente parecer aloca esse risco completamente ao arrendatário. Tal alocação, na visão desta Secretaria, é um retrocesso, pois, como dito antes, o arrendatário tem menos capacidade de lidar com esse risco do que o Poder Concedente. Tanto é assim que, em contratos de concessão de infraestrutura, a exemplo de aeroportos e rodovias, esse risco é dividido entre concessionário e Poder Concedente, de forma que o primeiro o suporta apenas por um lapso temporal definido contratualmente. Esse ponto foi reportado pela Seae no parecer cujo tema foi a Audiência Pública Antaq nº 03/2020. Ao não acatar a sugestão de que o risco por manifestações sociais seja suportado pela arrendatária apenas por lapso temporal definido, a Antaq diz o seguinte no relatório com as respostas às contribuições que tal audiência pública recebeu: Não acatada. A definição que o risco deve ser alocada a parte que melhor tem condições de lidar é uma abordagem simplista. Segundo Irwin et.al. (1997) existem dois fatores que devem ser levados em consideração na alocação dos riscos: primeiro, o grau em que o agente pode influenciar ou controlar o resultado sujeito a riscos; segundo, a capacidade do agente em suportar o risco com menor custo. E é cristalino que o arrendatário tem condições de arcar com menores custos de seguro para cobrir possíveis lucros cessantes de uma manifestação social, do que a União . A resposta da agência menciona a capacidade de o agente influenciar/controlar o risco, bem como suportá-lo com menor custo, apontando para contratação de seguro que cubra tal evento. Ocorre que a agência não afirma, explicitamente, que há tais seguros no mercado brasileiro, muito menos aponta o custo de contratação de tal seguro. Assim, a Seae recomenda à Antaq que aloque o risco de que manifestações sociais possam afetar os serviços do terminal da mesma forma que a minuta contratual disponibilizada na Audiência Pública Antaq nº 09/2019: durante um lapso temporal definido, o risco é do arrendatário; superado esse lapso, o risco passa ao Poder Concedente, seguindo a praxe dos contratos de concessão de infraestrutura. Alternativamente, a agência pode determinar que o risco por manifestações sociais seja suportado integralmente pelo arrendatário, desde que haja seguro com tal cobertura disponível para contratação no mercado.

Minuta de Contrato

Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado;

A exploração de serviços portuários é competência exclusiva da União, que pode o fazer diretamente ou mediante delegação a terceiros (art. 21, XII, f , da Constituição Federal). Ou seja, depende de vontade da União o funcionamento de um novo porto ou novas instalações portuárias na área de influência do Porto de Maceió com serviços concorrentes à arrendatária. Assim, se isto ocorrer, com a instalação de um concorrente à arrendatária, que leve à redução da demanda operada nesta, ter-se-á então alteração das condições econômicas do contrato por vontade alheia à arrendatária. Sendo premissa desta concessão o mercado local de açúcar e melaço, em que se considera o direcionamento de toda a produção local voltada à exportação para o seu armazenamento e embarque através do MAC13, como premissa da viabilidade econômico-financeira do arrendamento, a quebra disto representa alteração significativa na alocação dos riscos e por um fator imprevisível. Neste caso, está-se diante de uma álea econômica, um risco extraordinário, que impõe a aplicação da cláusula geral de revisão dos contratos rebus sic standibus, segundo a qual é possível a alteração do contrato dadas as mudanças substanciais ocorridas, que modificam o equilíbrio do acordo trazendo desvantagem a uma das partes. Falta ainda à referida cláusula assertividade na alocação dos riscos, impondo, outrossim, uma onerosidade excessiva à arrendatária, já que a expressão qualquer motivo transfere à arrendatária até mesmo riscos em decorrência de ou cuja causa sejam atos do próprio poder concedente, o que impede o provisionamento dos meios necessários para o enfrentamento dos mesmos (justamente por serem, mediante esta cláusula vaga e genérica, desconhecidos e incertos). É preciso haver precisão, clareza e detalhamento de quais motivos que levam à redução da demanda (identificação e alocação dos riscos) que poderiam ser suportados pela arrendatária, devendo isto se limitar a fatos que não decorram de atos do próprio poder público. As deficiências de objetividade e clareza, assim como as lacunas e ambiguidades na alocação dos riscos, ensejam de modo insuportável o incremento de custos de transação, indefinições e insegurança, com exposição excessiva da arrendatária a prejuízos. Assim, o contrato deve prever que se a álea econômica que levou à redução da demanda projetada decorrer de fato, direta ou indiretamente, imputável ao Poder Público, este risco deve ser suportado pelo poder concedente, e não pela arrendatária. Deve ainda esclarecer com precisão, clareza e detalhamento os riscos envolvidos, evitando-se cláusulas vagas e genéricas. Sugere-se a seguinte redação para esta cláusula: Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo decorrente do comportamento dos mercados em que estão inseridas as

Contribuição não acatada. A alocação de riscos está descrita no item 13 do Contrato. O risco de demanda está expressamente alocado ao arrendatário no item 13.1.19: "Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado". A implantação de novas instalações portuárias é diretriz de política pública e ato discricionário do Poder Concedente, devendo sempre ser motivado e sopesado face às condições conjunturais e concorrentiais existentes no momento do ato.

		cargas movimentadas pela arrendatária, desde que não esteja presente fato provocado pelo Poder Público ;	
Minuta de Contrato	Transtornos causados por limitações administrativas, direito de passagem ou servidões suportadas pela Arrendatária, sem prejuízo do direito de ser remunerada pela pessoa beneficiada, nos termos da regulamentação;	Limitações administrativas, direito de passagem e servidões são intervenções do Poder Público, em decorrência do seu poder de império (fato princípio), que devem ser suportadas pelo particular, das quais não pode se opor, nem resistir. Resolve-se apenas em direito à indenização, conforme o caso. Logo, havendo alguma destas intervenções do Poder Público, estar-se-á diante da ocorrência de um risco extraordinário, uma álea administrativa, que, se tiver impacto na execução do contrato de arrendamento, promove desequilíbrio econômico-financeiro em prejuízo da arrendatária. Este risco, por ter origem no próprio Poder Público, é do poder concedente, não podendo ser transferido à arrendatária. Ademais, a viabilidade do projeto está sendo analisada de acordo com as premissas atuais, sem a perspectiva da ocorrência de quaisquer intervenções do Poder Público ou dos transtornos que estas podem causar. A arrendatária não tem gestão sobre os atos de intervenção que o Poder Público fez ou passa fazer. Assim, a alocação deste risco integralmente à arrendatária a põe em exposição excessiva, por ser ato incontrolável e imprevisível. Em razão disto, sugere-se retirar esta cláusula.	Não acatada. A definição dos riscos assim como a medida do equilíbrio do contrato está descrita na cláusula 13 - Alocação de Riscos, da minuta de contrato. Este desenho foi amplamente discutido e aprovado pelos órgãos intervenientes, atores envolvidos e órgãos de controle. A matriz de risco apresentada parte do conjunto de obrigações de ambas as partes e sua precificação foi devidamente considerada no Fluxo de Caixa do empreendimento.

Minuta de Contrato	Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11517/2020/ME, de 14 de julho de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 09/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MAC13, no Porto de Maceió/AL. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia092020@antaq.gov.br. Quanto ao procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a minuta relativa à área MAC13 traz inovações em relação a contratos anteriores, diferenciando-se da praxe utilizada pela Antaq até então. Na minuta de contrato de MAC13, qualquer das partes pode solicitar recomposição de equilíbrio contratual. A Antaq deverá decidir fundamentadamente sobre o esse pedido de recomposição. Esse desenho não faz sentido. O Poder Concedente, no caso o Minfra, ao qual a Antaq está vinculada, terá que pedir à agência para realizar um procedimento de reequilíbrio contratual; após decisão da agência, o Poder Concedente fará o processo que ele mesmo solicitou. O desenho até então utilizado como praxe nos contratos de arrendamento de terminal portuário parece muito mais lógico: a arrendatária solicita o processo de reequilíbrio quando se efetiva um risco assumido pelo Poder Concedente e há reflexos negativos à arrendatária; o Poder Concedente instaura de ofício o processo quando os riscos por ele assumidos se efetivam com reflexos positivos para a arrendatária; a Antaq estabelece procedimentos prazos e exigências, observando regulamentos editados pelo Poder Concedente. Assim, a Seae recomenda que o processo de reequilíbrio contratual para a área MAC13 siga a praxe utilizada pela agência, de forma que o processo seja instaurado conforme descrito na frase anterior.</p>	<p>Não acatada. O desenho faz sentido e está previsto em uma Portaria Ministerial. Fineza conhecer a Portaria nº 530 do Ministério de Infraestrutura.</p>
Minuta de Contrato	A Arrendatária deverá manter, durante a vigência contratual, em favor do Poder Concedente, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, a Garantia de Execução do Contrato em quaisquer das modalidades admitidas no Contrato, no valor de R\$	<p>Solicitamos a revisão do valor da Garantia de Execução do Contrato. O valor apresentado equivale a quase 3 anos de arrendamento. Trata-se de um período bastante longo para fins de garantia, que apenas onera o arrendamento, uma vez que, em caso de inadimplemento, existem regras no contrato que garantem a substituição da Arrendatária.</p>	<p>Agradecemos pela contribuição. Informamos que a garantia de execução do contrato corresponde a 2,5% do valor do contrato e é calculada da mesma forma para todos os arrendamentos portuários. Desse modo, visando resguardar a isonomia, entende-se que não há razão para se alterar a forma de cálculo desse valor no caso específico da licitação da área em análise.</p>
Minuta de Contrato	Alternativamente à criação da SPE, a arrendatária poderá criar unidade	<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) elaborou o Parecer SEI nº 11517/2020/ME, de 14 de julho de</p>	<p>Não acatada. A Agência reguladora entende que a constituição de SPE oneraria a futura arrendatária, com o custo de transação para criação de uma empresa. Além</p>

operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação

2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 09/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada MAC13, no Porto de Maceió/AL. Por oportuno, informa-se que a íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado no âmbito da presente audiência pública: anexo_audiencia092020@antaq.gov.br. As minutas de edital e contrato disponibilizadas na presente audiência pública definem a constituição de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) por parte do licitante vencedor como uma faculdade. Alternativamente à constituição de uma SPE para operar o arrendamento, o arrendatário poderá criar unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, conforme a cláusula 20.1.1 da minuta de contrato. Quanto à constituição de uma SPE para operar o objeto a ser leiloado, veja-se o seguinte trecho, presente no Parecer SEI Nº 25/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF: Esta Secretaria entende que a constituição de SPE é relevante, pois segraga a operadora do serviço concedido - segragação financeira, contábil, de patrimônio etc. - do seu grupo controlador. Ademais, pode ter importante aspecto regulatório, ao tornar claro o objeto de competência da agência reguladora: a SPE que explora determinado serviço concedido. Ademais, esta Secretaria não tem conhecimento de que a obrigatoriedade de constituição de SPE seja motivo que afaste eventuais licitantes do certame. Não há, nos documentos disponibilizados na presente audiência pública, razões para a não constituição da SPE, prática comum observada nas concessões de exploração de infraestrutura. Por outro lado, no relatório com as respostas às contribuições recebidas em sede de audiência pública prévia ao leilão para arrendamento de terminal portuário - relativo à Audiência Pública Antaq nº 03/2020 -, a Antaq menciona o seguinte para ao não acatar a sugestão de estabelecer a obrigatoriedade de constituição de SPE: Não acatada. A Agência reguladora entende que a constituição de SPE oneraria a futura arrendatária, com o custo de transação para criação de uma empresa. Além disso, há a demora de algumas Juntas Comerciais que levam meses para cadastrar a empresa, chegando a atrasar a assinatura de contratos de arrendamento. A simples segragação contábil pelo detalhamento previsto na Resolução Normativa nº 28-ANTAQ já satisfazem os anseios regulatórios da Agência. A resposta da agência carece de mais informações: menciona que constituir uma SPE onera a arrendatária, mas não diz quanto custaria; cita demora das juntas comerciais, mas, para a assinatura do contrato, poderá haver prazo superior a 150 dias a partir da homologação do certame, conforme o ato justificatório da presente audiência pública. Além de

disso, há a demora de algumas Juntas Comerciais que levam meses para cadastrar a empresa, chegando a atrasar a assinatura de contratos de arrendamento. A simples segragação contábil pelo detalhamento previsto na Resolução Normativa nº 28-ANTAQ já satisfazem os anseios regulatórios da Agência. Além disso, não é necessário informar qual o valor do custo para constituição da SPE. Os servidores desta Casa gozam de fé pública e afirmamos que o custo adicional para a celebração da SPE.

ressaltar que é prática usual a obrigatoriedade de que a concessionária constitua SPE para operar a infraestrutura concedida, impede destacar a importância da segregação das operações por meio da SPE. Veja-se o caso do transporte ferroviário quando da concessão ocorrida nos anos de 1990, no qual as ferrovias Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória Minas foram incorporadas pela Vale S.A. À época, não foram criadas SPEs para operar essas concessões, e a ANTT, com intuito de separar as informações contábeis departamentais das concessões para atender os comandos legais e infralegais do setor, assinou termo de compromisso com a concessionária para a devida adequação. Vale acrescentar que a não constituição de SPE pode dificultar o exercício do step-in rights, previsto na minuta de contrato e na Lei nº 8.987/1995, quando financiadores e garantidores com quem o concessionário não mantenha vínculo societário direto poderão assumir o controle ou a administração temporária da concessionária para promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços. Dado que esse mecanismo visa a dar mais segurança aos financiadores, qualquer dificuldade à sua implementação pode acarretar encarecimento do crédito ao arrendatário. Ainda quanto ao acesso a crédito por parte do arrendatário, vale mencionar que a Lei nº 12.431/2011, dispõe que pessoas físicas terão alíquota de 0% a título de Imposto de Renda sobre rendimentos de debêntures emitidas para implementação de projetos de infraestrutura apenas se no caso de SPEs constituídas sob a forma de sociedade por ações. Assim, caso a arrendatária não seja uma SPE, as debêntures que porventura emita não terão esse benefício, o que pode encarecer a captação de recursos. Assim, dada a carência de informações que motivem adequadamente a não exigência de SPE vis-à-vis os benefícios apontados, esta Seae recomenda à Antaq que exija a constituição de uma SPE por parte do licitante vencedor para operar MAC13.

Brasília, 12 de agosto de 2020

BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO

Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários